



АНТОН РОГАЧЕВСКИЙ:

**«ВСЕ, ЧЕГО Я
ДОБИЛСЯ, Я ДОБИЛСЯ
СВОИМ ТРУДОМ»**

16 августа 2006 года свое 40-летие работы в страховой системе отмечает заместитель генерального директора Белорусского бюро по транспортному страхованию Антон Степанович РОГАЧЕВСКИЙ. По сути, вся сознательная жизнь отдана любимому делу. Но сказать только это, значит, упростить «сюжет», сказать о человеке ровным счетом ничего, используя приевшийся бюрократический, казенный язык. Поскольку далеко не каждый, работающий в данной сфере, может похвастаться такой богатой биографией. Словом, есть повод накануне важного события в жизни Антона Степановича подвести некий итог его деятельности, поговорить о главном и не очень, поразмышлять о достоинствах и недостатках профессии, о преемственности и традициях, о мечтах и пожеланиях юбиляра...

ШТРИХИ БИОГРАФИИ



Свой трудовой путь в страховой системе Антон Степанович 20-летним юношей начал с инспектора инспекции Госстраха Московского района Гродненской области. Через полтора года был переведен на работу в управление Госстраха Гродненской области

на должность старшего ревизора. Еще через 4 года Антон Степанович назначается заместителем главного бухгалтера этого же управления. В 1974 году А.С. Рогачевский переведен на должность заместителя начальника инспекции Госстраха г. Гродно, в 1976-м уже в новой ипостаси – начальника отдела планово-экономической и оргмассовой работы – возвращен в управление Госстраха Гродненской области. В 1978 году назначен заместителем начальника этого управления.

Значительные перемены в профессиональном росте наступили в 1980 году, когда Антона Степановича назначили начальником ревизионного отдела Главного управления Госстраха БССР при Министерстве финансов республики. За 9 лет пребывания на этом посту в составе ревизионных бригад Главгосстраха СССР он принимает активное участие в проведении ревизий и проверок

работы страховых органов Казахстана, Туркмении, Молдовы и Новосибирской области России. Далее, после создания нового отдела страхования имущества



Юбилей

госпредприятий, он возглавил этот отдел, а с образованием управления страхования имущества – это управление.

После демонополизации страхового дела в республике был создан Государственный страховой надзор при Совете Министров



Беларуси. В мае 1992 года Антон Степанович был вначале назначен заместителем, а затем и первым заместителем председателя данной организации. С последней должности он ушел в отставку и был принят на работу заместителем генерального директора ОАСО «Багач», а после создания Белорусского бюро по транспортному страхованию переводится сюда на

должность заместителя генерального директора. Где работает и поныне.

Как утверждают коллеги, за время работы Антон Степанович внес значительный вклад в развитие страхового дела в республике. Он принимал активное участие в разработке и принятии Закона «О страховании», был консультантом при подготовке главы 48 «Страхование» Гражданского кодекса РБ. В числе важных достижений – подготовка проектов нормативных правовых документов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, участие по его введению, становлению и совершенствованию. В этой связи А.С. Рогачевский прошел обучение в фонде Джордано Деле Амора в Милане (Италия).

Кроме непосредственной работы Антон Степанович читал лекции об основах страхового дела в Академии управления при Президенте Республики Беларусь, в Минском техникуме предпринимательства и на различных курсах, был председателем го-

Юбилеи

сударственной экзаменационной комиссии в Белорусском государственном экономическом университете.

– Антон Степанович, откровенно, в профессии страховщика лично я не вижу никакой романтики. Или, скажем, не усматриваю повода, чтобы человек мог гордиться престижностью своего выбора. В воображении многих служителем этой профессии обычный чиновник с белыми нарукавничками. Извините за сравнение. Не уверен, но и вы, мне кажется, не станете доказывать, что мечтали стать страховщиком с детства...

– Мечтать никогда не вредно. Мало кто знает, что в 16 лет с такими же пацанами, наслушавшись романтических небылиц, испытывая тягу к путешествиям, я поехал учиться на... машиниста подземного электровоза. До армии на шахте в Луганской области Украины вся романтика и вышла. Зато пришло чувство осознанного выбора. Да и случайность пришлась к месту. Дома, в Мостовском районе Гродненской области, один из знакомых порекомендовал поработать страховым инспектором районного звена. Пошел – понравилось. Другими словами, с таким же успехом я мог бы оказаться в другой отрасли. Но и через 40 лет не жалею о своем выборе. Потому, что знаю: везде для получения результата, морального удовлетворения нужно много и упорно трудиться. Будь ты хоть великим артистом или космонавтом.

Думаю, предопределение моего дальнейшего пути, вплоть до получения высоких должностей в столице, заключается и в собственном характере. Я – не консерватор, привык работать на перспективу, на развитие. А мог бы, как и в любой профессии случается, закостенеть, покориться трудностям (а их, поверьте, хватало с лихвой) и стать таким, как все – серым и неприметным чиновником.

– Судя по всему, большая часть вашего трудового стажа приходится на работу в советское время. Время, которое многие

Юбилеи

почем зря хают, многие наоборот. А вы можете провести какие-то параллели?

– В любом периоде истории, разумеется, если захотеть, можно найти и хорошее, и плохое. Конечно, не будем вспоминать приевшиеся мысли о километровых очередях за колбасой во времена СССР, поскольку говорим о профессиональной деятельности. В СССР все-таки были созданы некие основы страховой деятельности, хотя они и строго регламентировались Москвой. И за это спасибо. Правда, в ту пору одновременно приходилось слышать ну уж совсем бредовые идеи, мол, мы идем к коммунизму, где не будет денег, а страхования и подавно. Далеко не всем нравилось, что Госстрах находился под «крылом» Минфина. Даже неосведомленному человеку было понятно, что нельзя сочетать интересы одного ведомства, которое печется о страховой защите людей, и другого, стоящего сугубо на страже пополнения бюджета.

Не скрою, в СССР наличествовало в основном внутреннее страхование. Чего не скажешь о времени сегодняшнем. Мы страхуем даже космические риски, ввели обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, как и в большинстве стран мира, и т.д.

– Коль уж заговорили о нашем времени, то, мне кажется, пока объективно мы не добились главного – высокой страховой культуры людей. Кто виноват в этом?

– После развала Советского Союза (вспомним крах финансовой системы и потерю гражданами вкладов, коих по сию пору не вернули) все-таки остался синдром недоверия и к страховой системе. В этом смысле есть оправдание того, что у нас недостаточно развивается накопительное страхование. В этом смысле можно говорить и о низкой страховой культуре населения в целом.

Юбилеи

– А чем мы хуже западного страхователя? Сам собой напрашивается вопрос.

– Образно говоря, на Западе страховая культура воспитывается с молоком матери. Человек привык рассчитывать не на некоего «дядю», на государство, а на себя. Поэтому он уже заранее беспокоится о получении дополнительной пенсии, страховании имущества, предусматривает потери от стихийных бедствий и несчастных случаев, готовит базу для будущей учебы и так далее. Думаю, в обозримом будущем к пониманию этой аксиомы люди придут и у нас. Проведу аналогию со временами самодержавия. Тогда российские страховщики, обслуживая иностранцев, учились именно у них...

– Это правда, что с вашим именем связывают введение и становление в Беларуси обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев?

– Доля правды есть. Я тогда работал начальником управления в Белгосстрахе. Вопрос о страховании автогражданской ответственности возник сразу после демонополизации страхового дела. Но кто полтора-два десятка лет назад имел машину? Правильно, власть имущие. Поэтому все решалось на уровне разговоров. Тем не менее, нас обязали подготовить проект соответствующего закона. Этот проект я начал готовить с разработанной в Москве «болванки». Уже будучи в страховом надзоре, дело не оставил, скрупулезно изучал тему на опыте зарубежных стран – Германии, Польши, Эстонии и других, создал и возглавил рабочую группу по подготовке проекта закона. Наконец, данный проект попал в парламент, дважды откладывался, потом его приняли в первом чтении. Новый Верховный совет опять его «зарубил».

Тогда вышли на госконтроль, на Президента, который своим декретом поддержал принятие рыночного закона. Отдельным Указом Президента для организации проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транс-

Юбилей

портных средств было создано Белорусское бюро по транспортному страхованию, куда я был приглашен на должность заместителя генерального директора.

В результате, введенное в республике в 1999 году обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, за непродолжительное время получило признание у большинства автомобилистов. Это случилось и благодаря широкой разъяснительной работе, которую мы вели через все средства массовой информации. Убедив людей в преимуществах защитных функций автострахования, мы избежали тех массовых недовольств, которые, скажем, имели место в Украине и России.

– Но на все случаи и сразу инструкцию не напишешь...

– И то верно. Закон принят, но он совершенствуется. Прежде всего, ориентируемся на пожелания людей, на то, что подсказывает жизнь.

–Если не секрет, вы сторонник государственной монополии на страховое обслуживание?

– Наоборот. Здесь не должно быть дележа на «беленьких» и «рябеньких». Страхователь имеет право выбора той организации, независимо от формы собственности, где обслуживают быстро и качественно. А что такое «монополия» мы уже знаем: вы стучитесь в одну и ту же дверь, видите одного и того же чиновника, который и разговаривать-то с вами не желает...

– Так называемый человеческий фактор он и в Африке человеческий фактор. Мне кажется, в любой компании, даже негосударственной, хватает сегодня случайных людей. Что бы вы посоветовали тем, кто ошибся в выборе профессии?

Юбилей

– Вы правы, и в страховом деле попадаются люди, далекие от идеала, не знают элементарных норм. Еще хуже, если, владея только навыками голого администрирования, они занимают начальственное кресло. От таких неучей помощи людям ждать нечего. Но, как правило, жизнь все расставляет на свои места.

– Судя по всему, как относятся к вам сотрудники бюро, вы подготовили хорошую и благодарную смену. Не пугаетесь так называемой смены поколений в страховой деятельности?

– Ничуть. Я рад за нынешних молодых специалистов, которые работают вместе со мной. Естественно, смена поколений будет, но мне бояться за молодых коллег не придется.

– К месту будет спросить: в семье кто-нибудь продолжает эстафету отца и деда?

– А как же. В системе страхования заняты две дочери и зять.

– Через 40 лет после начала трудовой деятельности в страховых организациях вы можете себе сказать: да, жизнь прожита не зря, я еще могу многое сделать для процветания своего дела?

– Несомненно. Работа для меня по-прежнему интересна и привлекательна. Значит, еще много полезного для страны могу сделать. Есть твердая уверенность в том, что человечество не изобрело лучшего механизма защиты людей, чем страхование. И я – один из винтиков этого механизма...

Владимир МАКОВИЧ

Проведение страхования

Зарегистрировано в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь 7 июня 2006 г. N 10/74

ПРИКАЗ

БЕЛОРУССКОГО БЮРО ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ
от 6 июня 2006 г. N 7-од

О ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ РАЗМЕРОВ ТОРГОВОЙ НАДБАВКИ К СТОИМОСТИ ЗАМЕНЯЕМЫХ ЧАСТЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА ВРЕДА ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В соответствии с пунктом 47 Положения о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 19 февраля 1999г. N 100, в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 9 июля 2004г. N 320 и на основании письма Министерства экономики Республики Беларусь от 29 мая 2006г. N 12-01-09/4839 ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить следующие размеры торговой надбавки к стоимости заменяемых частей транспортных средств (далее – ТС) для определения размера вреда от дорожно-транспортного происшествия для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств:

1.1. в размере 30% к стоимости всех частей ТС для:

Проведение страхования

1.1.1. легковых автомобилей производства стран дальнего зарубежья, дата выпуска (возраста) которых не более трех лет на дату дорожно-транспортного происшествия;

1.1.2. грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов, автобусов производства стран дальнего зарубежья;

1.1.3. мотоциклов, мотоколясок, скутеров и их модификаций производства стран дальнего зарубежья;

1.2. в размере 20% к стоимости заменяемых частей для ТС:

1.2.1. "Москвич", ИЖ, ЗАЗ, ЛуАЗ, "Вартбург", других марок легковых, грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов, автобусов и иных ТС, производство которых прекращено;

1.2.2. автобусов, мотоциклов, мотоколясок, мотороллеров и их модификаций производства Российской Федерации, Украины;

1.3. для ТС производства стран СНГ и дальнего зарубежья, дата выпуска (возраст) которых от 3 лет и более, размер торговой надбавки к стоимости частей ТС определять согласно приложениям 1 и 2.

2. Стоимость шин, аккумуляторов, сертифицированных стекол ветровых не базовой (заводской) комплектации определять на основании маркетингового исследования розничных цен, включающих торговую надбавку на указанные идентичные части, специализированных торгующих организаций Республики Беларусь.

3. Настоящий приказ вступает в силу через 10 дней со дня его официального опубликования.

Генеральный директор

П.М.КУЧЕРИН

Проведение страхования

Приложение 1 к приказу Белорусского
бюро по транспортному страхованию
от 06.06.2006 N 7-од

ТОРГОВАЯ НАДБАВКА К СТОИМОСТИ ЧАСТЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРОИЗВОДСТВА СТРАН СНГ

N п/п	Марки, модификации ТС	Части ТС, %	Двигатель внутреннего сгорания, %	Коробка передач, %	Кабина, рама, %	
1	ВАЗ	2101(11) – 2107	21	30	30	-
		2108, 2109, 2110, ... 2121	19	30	30	-
2	ГАЗ	Волга	24	11	0	-
		Газель	14	9	30	8
		Грузовые	27	11	30	13
3	МАЗ – грузовые, прицепы и полуприцепы	12	17 – производства СНГ 30 – производства стран дальнего зарубежья		11	
4	ЗИЛ	28	23	29	30	
5	КамАЗ	26	0	3	3	
6	ММВЗ – мотоциклы, мотоколяски	15	16 (в одном агрегате)		16 (рама)	
7	Другие марки и модификации ТС	30	30	30	30	

Проведение страхования

Приложение 2 к приказу Белорусского
бюро по транспортному страхованию
от 06.06.2006 N 7-од

ТОРГОВАЯ НАДБАВКА К СТОИМОСТИ ЧАСТЕЙ ЛЕГКОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРОИЗВОДСТВА СТРАН ДАЛЬНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ

N п/п	Марки, модификации ТС	Части ТС, %	Части систем безопасности, %	Двигатель внутреннего сгорания, %	Коробка передач, %
1	Volkswagen	27	30	30	30
2	Audi	24	30	30	30
3	Ford	17	30	30	30
4	Mercedes-Benz	27	30	30	30
5	Opel	23	24	30	30
6	BMW	9	16	11	18
7	Mazda	8	0	10	30
8	Peugeot	4	2	9	26
9	Honda	6	10	30	30
10	Другие марки и модификации ТС	30	30	30	30

Примечания:

1. Группы частей ТС согласно приложениям 1 и 2 состоят из:
 - 1.1. группы частей ТС "рама, кабина" – названных агрегатов в сборе (комплектности);
 - 1.2. группы частей ТС "двигатель внутреннего сгорания" – названного агрегата различной модификации в сборе;
 - 1.3. группы частей ТС "коробка передач" – названного агрегата различной модификации в сборе;
 - 1.4. группы частей ТС "части систем безопасности" – частей активных систем безопасности (антиблокировочные, противобуксовочные, системы защиты водителя и пассажиров, контроля, ди-

Проведение страхования

агностики ТС); преобразователей (датчики); электронно-решающих устройств (процессоры, блоки управления и прочие электронные части); исполнительных устройств (модуляторы, электро-, пневмо- и гидроклапаны, воздушные подушки (Airbag), средства автономной индикации и пр.); средств коммуникаций (трубопроводы, электропроводы и арматура);

1.5. части ТС, не указанные в пунктах 1.1, 1.2, 2 приказа и 1.1–1.4 данных примечаний, включаются в группу "части ТС". При замене отдельных частей ТС из групп, указанных в пунктах 1.1, 1.2 и 1.3 примечаний, торговая надбавка применяется как для группы "части ТС";

1.6. дифференцированная торговая надбавка к стоимости частей ТС по мере необходимости подлежит пересмотру и публикации в установленном порядке.

Список специалистов по оценке транспортных средств оценщиков, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию за период с 02.05.2006 по 01.08.2006

Фамилия, имя, отчество	Дата аттестации	Дата окончания действия свидетельства об аттестации
Харкевич Андрей Иванович	18.05.2006	17.05.2007
Сергун Валерий Константинович	18.05.2006	17.05.2007
Дергачев Игорь Анатольевич	18.05.2006	17.05.2007
Крук Дмитрий Михайлович	18.05.2006	17.05.2007
Пунтус Ирина Ростиславовна	18.05.2006	17.05.2007
Барташевич Дмитрий Константинович	22.06.2006	21.06.2007
Трипутень Эдуард Леонидович	22.06.2006	21.06.2007
Заустинский Александр Иванович	20.07.2006	19.07.2007
Маслов Валентин Иванович	20.07.2006	19.07.2007

Проведение страхования

Письмо от 26.06.2006 № 06-02-01/5216

Белорусское бюро по транспортному страхованию рассмотрело представленные УП «Автобел» и ИП Зеленским А.Н. для согласования данные о стоимости транспортных средств и дополнительного оборудования, содержащиеся в справочниках «Белорусский Авторынок/июнь 2006» и «Автомобили/3 квартал 2006», и предлагает применять их при расчете размера вреда для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по страховым случаям на период с 1 июля по 30 сентября 2006 г.

Главный специалист отдела расчетов с потерпевшими по внешнему страхованию Белорусского бюро по транспортному страхованию

Симонович Ирина Геннадьевна:

ОБ ОТДЕЛЬНЫХ ВОПРОСАХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ «ЗЕЛЕНАЯ КАРТА»

В 1949 году Организация Объединенных Наций положила начало созданию системы европейского страхования ответственности автомобилистов перед третьими лицами, направив предложение страховщикам, которые проводили обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в странах-участницах, заключить соглашения, позволявшие водителям застраховать свою гражданскую ответственность при посещении тех стран, где такое страхование являлось обязательным. Для этого предлагалось ввести единую форму страхового документа, а также определить основные принципы соглашений, заключаемых между страховщиками различных стран.

Цель системы, вышедшей за рамки Евросоюза, охватывающей на данный момент 44 страны, и известной теперь как система «Зеленая карта», – способствовать международной циркуляции автотранспорта благодаря страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств согласно законодательству страны посещения и, в случае дорожно-транспортного происшествия, гарантировать возмещение вреда, причиненного по-

Работа в системе «Зеленая карта»

терпевшему, в соответствии с национальными законами и положениями данной страны. При этом полис международного транспортного страхования (зеленая карта), который официально признан правительственными органами государств, является доказательством обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в каждой стране посещения.

Впоследствии некоторые страны – участницы Евросоюза отменили на своих границах проверку зеленой карты с целью расширения международного дорожного движения, заключив дополнительное соглашение между уполномоченными бюро этих государств. В настоящее время полис внутреннего страхования, независимо от того, какая из стран участниц Евросоюза выдала такой полис, признается действительным на территории всего Евросоюза. Фактически, регистрационный номер ЕС является доказательством существования страхового покрытия в пределах Евросоюза. Бюро стран, вступающих в Евросоюз, также присоединяются к данному соглашению.

В случае выезда за пределы Евросоюза гражданин, к примеру, Германии обращается в страховую компанию, выдавшую полис внутреннего страхования, или любую другую для получения бесплатного приложения к полису внутреннего страхования – зеленой карты, в которой указывается страна, или страны, на территории которой (-ых) предоставляется покрытие страховой компанией, а так же срок действия зеленой карты.

В практике Белорусского бюро по транспортному страхованию встречаются случаи, когда гражданин, после приобретения в Германии транспортного средства, въезжает на нем на территорию Республики Беларусь и предъявляет полис, действующий на территории Евросоюза, как подтверждение заключения договора. Несмотря на то, что по форме данный полис похож на зеленую карту, на территории стран, не входящих в Евросоюз и не подписавших дополнительное соглашение, он не распространяется и, соответственно, не заменяет собой зеленую карту.

Работа в системе «Зеленая карта»

Иногда проблемы возникают при пересечении границ стран, меняющих свой «политический статус», как это было, например, при вступлении в Евросоюз прибалтийских республик.

Не обошлось без проблем и в ситуации с разделением Сербии и Черногории на суверенные государства. Водителям, имеющим действующие зеленые карты, в которых указано бюро Сербии и Черногории, отказывают во въезде, принуждая приобрести полис пограничного страхования. Подобные жалобы поступают от граждан в бюро Австрии, Бельгии, Германии, Швеции. Число таких нареканий растет, поскольку в летний период отпусков традиционно увеличивается международная циркуляция транспортных средств.

Поскольку возник вопрос о действительности зеленых карт, на которых указано уже несуществующее государство Сербия и Черногория, Совет Бюро разъясняет в своем письме от 19 июля 2006 г. – текущий формат зеленых карт действителен для стран Сербия и Черногория в течение двух лет с момента уведомления Совета Бюро о любых изменениях в названии и буквенном коде бюро. Причем предполагается, что стоимость любого полиса пограничного страхования, необоснованно затребованного до истечения двух лет, будет возмещена. Копия данного письма Совета Бюро направлена Белорусским бюро по транспортному страхованию для сведения страховым организациям – членам бюро.

Следует добавить, что на Генеральной Ассамблее 2006 года после обсуждения ситуации с бюро Сербии и Черногории принято следующее решение: продлить период мониторинга для бюро Сербии и Черногории еще на 4 года, начиная с 1 ноября 2005 года, с правом пересмотра после 2 лет, отменив при этом требование об обязательной банковской гарантии. Что касается требования об обязательном перестраховочном покрытии, оно сохранено; но бюро предоставлена возможность разместить до 50 % программы перестрахования на базе эксцедента убытка внутренними перестраховщиками.

Работа в системе «Зеленая карта»

На Генеральной Ассамблее также рассматривался вопрос о приостановлении деятельности бюро Туниса в системе «Зеленая карта», поскольку из-за задержки введения нового закона Туниса о моторном страховании, который также определяет роль бюро, возникли значительные задержки в его создании. Бюро должно отвечать требованиям Совета Бюро, которые включают в себя передачу ответственности и дел от старого бюро к новому, гарантии оплаты новым бюро долгов старого, пути финансирования крупных происшествий, распределения расходов бюро между членами. Бюро также должно разъяснить, как разделяется ответственность бюро по зеленой и оранжевой картам. Рекомендация о приостановлении деятельности бюро Туниса в системе «Зеленая карта» отозвана, поскольку большая часть вопросов решена.

На Ассамблее 2006 года Совет Бюро представил рекомендации по возможному сокращению текста на зеленой карте и добавлению элементов безопасности. Данный вопрос о модернизации формата зеленой карты был поднят бюро отдельных стран с целью сокращения печатного текста, что может позволить заменить существующую информацию на более полезную, а также предоставить больше места для обеспечения защиты зеленой карты тем бюро, которые нуждаются в ней. Среди представленных рекомендаций предложения о замене обозначения нынешних 27 международных буквенных кодов стран Европейской экономической зоны и Швейцарии на одну аббревиатуру для подтверждения действительности на территории ЕС/ЕЭЗ и Швейцарии, о замене названий и адресов 44 бюро стран – участниц системы «Зеленая карта» примечанием о том, что их названия, адреса и другую информацию можно найти на сайте Совета Бюро, и другие. Для того, чтобы принять окончательное решение по данному вопросу направлен вопросник «Сокращение печатного текста на зеленой карте» всем бюро – членам системы. На основании анализа полученных ответов будут представлены рекомендации для рассмотрения на следующей Генеральной Ассамблее.

Работа в системе «Зеленая карта»

Решением Генеральной Ассамблеи изменен текст Конституции Совета Бюро со вступлением в силу с 1 июля 2006 г.: «Статья 2 – Центральный офис расположен на Авеню Луиз 166, В-1050, г. Брюссель», поскольку поменялось место расположения центрального офиса Секретариата Совета Бюро, вместо г. Лондона, Великобритания, он в настоящее время располагается в г. Брюсселе, Бельгия.

На 40-ой Генеральной Ассамблее в г. Софии, Болгария, также принято решение о проведении заседания 41-ой Генеральной Ассамблеи Совета бюро системы «Зеленая карта» в г. Брюсселе, Бельгия, а также одобрены другие рекомендации, предложенные к рассмотрению Генеральной Ассамблеей в г. Софии, Болгария, и опубликованные в № 2 справочно-информационного бюллетеня Белорусского бюро по транспортному страхованию.

Главный юрисконсульт юридического отдела Белорусского бюро по транспортному страхованию

Гапоненко Екатерина Чеславовна:

ОСОБЕННОСТИ РАССМОТРЕНИЯ В СУДАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ИСКОВЫХ ЗАЯВЛЕНИЙ, ОТВЕТЧИКАМИ ПО КОТОРЫМ ЯВЛЯЮТСЯ НЕРЕЗИДЕНТЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Порядок и условия проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств за вред, причиненный юридическим и физическим лицам при эксплуатации (использовании) этих средств в дорожном движении на территории Республики Беларусь и при выезде за ее пределы в страны – члены системы "Зеленая карта", определяется Положением о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденным Указом Президента Республики Беларусь от 19 февраля 1999 г. № 100 в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 9 июля 2004 г. № 320 (далее – Положение).

Нередко на территории Республики Беларусь имеют место случаи, когда лицами, причинившими вред в дорожно-транспортных происшествиях, являются нерезиденты Республики Беларусь.

Правовая работа

Согласно пункту 2 Положения «нерезидентами Республики Беларусь» являются:

физические лица, имеющие постоянное местожительство за пределами Республики Беларусь, в том числе временно находящиеся в Республике Беларусь;

юридические лица, созданные в соответствии с законодательством иностранных государств, в том числе юридические лица с инвестициями резидентов Республики Беларусь;

организации, не являющиеся юридическими лицами, с местонахождением за пределами Республики Беларусь, созданные в соответствии с законодательством иностранных государств;

дипломатические представительства и другие официальные представительства иностранных государств, находящиеся в Республике Беларусь;

международные организации, их филиалы и представительства;

представительства организаций, созданных в соответствии с законодательством иностранных государств, находящиеся в Республике Беларусь.

Подготовка и рассмотрение исковых заявлений о возмещении вреда к нерезидентам Республики Беларусь имеет некоторые особенности, что в первую очередь обусловлено правовым статусом ответчиков. При работе с такими исками бюро в большинстве случаев руководствуется такими международными договорами: Конвенцией о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, подписанной в г. Кишиневе 7 октября 2002 г., Договором между Республикой Беларусь и Литовской Республикой о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, подписанным в г. Вильнюсе 20 октября 1992 г., Договором между Республикой Беларусь и Латвийской Республикой о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, подписанным в г. Минске 21 февраля 1994 г., Договором между Республикой Беларусь и Республикой Польша о

Правовая работа

правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным, трудовым и уголовным делам, подписанным в г. Минске 26 октября 1994 г., Соглашением о порядке решения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности, подписанным в г. Киеве 20 марта 1992 г., постановлением Пленума Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь от 6 апреля 2005 г. № 9 «О подсудности споров Высшему Хозяйственному Суду Республики Беларусь».

При этом, чаще всего на практике ответственными лицами за причинение вреда при дорожно-транспортных происшествиях из числа нерезидентов становятся граждане, проживающие на территории СНГ, поскольку в большинстве случаев именно они являются участниками автомобильных перевозок по маршрутам, пролегающим по территории Республики Беларусь. В связи с чем в данных случаях следует обращаться к Конвенции о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам. Участниками настоящей Конвенции являются государства-участники Содружества Независимых государств (далее – Договаривающиеся Стороны согласно тексту Конвенции). Учреждения юстиции Договаривающихся Сторон оказывают взаимную правовую помощь по гражданским, семейным и уголовным делам. Правовая помощь оказывается на основании поручений и иных предусмотренных Конвенцией обращений, направляемых учреждениями юстиции запрашивающей Договаривающейся Стороны. При оказании правовой помощи компетентные учреждения юстиции Договаривающихся Сторон сносятся друг с другом через свои центральные, территориальные и другие органы. Договаривающиеся Стороны определяют перечень своих центральных, территориальных и других органов, уполномоченных на осуществление непосредственных сношений. Указом Президента Республики Беларусь от 7 апреля 1997 г. № 229 «О присоединении Республики Беларусь к Конвенции о вручении за границей судебных и внесудебных документов по гражданским и торговым делам» Министерство юстиции Республики Беларусь опре-

Правовая работа

делено центральным органом по приему ходатайств о вручении за границей судебных и внесудебных документов по гражданским и торговым делам, исходящих из других государств. При оказании правовой помощи хозяйственные суды Республики Беларусь и компетентные иностранные органы осуществляют между собой сношения через свои центральные органы. Центральным органом со стороны Республики Беларусь является Высший Хозяйственный Суд Республики Беларусь.

Взаимное оказание правовой помощи включает в себя выполнение процессуальных действий и иных действий, предусмотренных законодательством запрашиваемой Договаривающейся Стороны, как, например, составление, пересылка и вручение адресату документов, проведение экспертиз, допрос сторон, третьих лиц, потерпевших, свидетелей, гражданских истцов и ответчиков, их представителей, признание и исполнение судебных решений по гражданским делам и приговоров, др.

Так, при подаче иска, ответчиком по которому является гражданин Российской Федерации либо юридическое лицо, действующее законодательство предоставляет истцу право выбора подсудности: либо право направления иска по месту жительства (нахождения) ответчика, либо право направления иска по месту совершения дорожно-транспортного происшествия. Статья 47 Гражданского процессуального кодекса Республики Беларусь гласит, что иск о возмещении вреда, причиненного имуществу гражданина или юридического лица, может предъявляться также по месту причинения вреда. Кроме того, согласно нормативным предписаниям статьи 45 Конвенции обязательства о возмещении вреда, кроме вытекающих из договоров и других правомерных действий, определяются по законодательству Договаривающейся Стороны, на территории которой имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда.

В случаях, рассматриваемых в настоящей статье, это вред, причиненный иностранными гражданами в результате соверше-

Правовая работа

ния ими дорожно-транспортных происшествий на территории Республики Беларусь.

В связи с чем иски следует направлять в суды, на территории подсудности которых были совершены дорожно-транспортные происшествия. На наш взгляд, такой подход наиболее приемлем, поскольку направление исков в суды других государств, где законодательство является отличным от нашего, как, например, в сфере проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, так и в гражданском процессуальном аспекте касательно порядка подачи исков в суды, является весьма затруднительным.

После возбуждения дела судьей и проведения им подготовки к судебному разбирательству важным моментом является извещение сторон и других юридически заинтересованных в исходе дела лиц о времени и месте рассмотрения дела. В соответствии со статьей 11 Конвенции вручение документов удостоверяется подтверждением, подписанным лицом, которому вручен документ, и скрепленным гербовой печатью учреждения юстиции запрашиваемой Договаривающейся стороны, содержащим дату вручения и подпись работника учреждения, вручившего документ, или выданным этим учреждением иным документом, в котором должны быть указаны способ, место и время вручения. Таким образом, нерезидент Республики Беларусь своевременно и надлежащим образом должен быть уведомлен о вызове в суд, в противном случае, в дальнейшем, в признании и исполнении решения, вынесенного на территории Республики Беларусь, будет отказано.

Учреждение юстиции запрашиваемой Договаривающейся Стороны осуществляет вручение документов в соответствии с порядком, действующим в этой Договаривающейся Стороне. Если документы не могут быть вручены по адресу, указанному в поручении, то учреждение юстиции запрашиваемой Договаривающейся Стороны по своей инициативе принимает меры, необходимые для установления адреса. Если установление адреса получателя окажется невозможным, то учреждение юстиции запрашивающей

Правовая работа

Договаривающейся Стороны уведомляет об этом учреждение юстиции Договаривающейся Стороны и возвращает ему документы, подлежащие вручению. Вручение документов удостоверяется подтверждением, подписанным лицом, которому вручен документ, и скрепленным гербовой печатью учреждения юстиции запрашиваемой Договаривающейся Стороны, содержащим дату вручения и подпись работника учреждения, вручившего документ, или выданным этим учреждением иным документом, в котором должны быть указаны способ, место и время вручения. В случае, если адресат отказался от получения документов или от подписания подтверждения, учреждение юстиции запрашиваемой Договаривающейся Стороны уведомляет об этом учреждение юстиции запрашивающей Договаривающейся Стороны.

Случаи, при которых возможен отказ в признании и исполнении решений, регламентированы статьей 59 Конвенции, а именно, если:

- решение вынесено с нарушением положений, установленных Конвенцией;

- в соответствии с законодательством Договаривающейся Стороны, на территории которой вынесено решение, оно не вступило в законную силу и не подлежит исполнению, за исключением случаев, когда решение подлежит исполнению до вступления в законную силу;

- ответчик не принял участия в процессе вследствие того, что ему или его уполномоченному не был своевременно и надлежащим образом вручен вызов в суд;

- по делу между теми же сторонами, о том же предмете и по тому же основанию на территории Договаривающейся Стороны, где должно быть признано и исполнено решение, было уже ранее вынесено вступившее в законную силу решение или имеется признанное решение суда третьего государства либо если учреждением юстиции этой Договаривающейся Стороны было ранее возбуждено производство по данному делу, не заверщенное на мо-

Правовая работа

мент поступления ходатайства о признании и исполнении решения учреждения юстиции другой Договаривающейся Стороны;

- согласно положениям Конвенции, а в случаях, не предусмотренных ею, согласно законодательству Договаривающейся Стороны, на территории которой должно быть признано и исполнено решение, дело относится к исключительной компетенции ее учреждения юстиции;

- отсутствует документ, подтверждающий соглашение сторон по делу договорной подсудности;

- истек срок давности исполнения, предусмотренный законодательством запрашиваемой Договаривающейся Стороны;

- признание и исполнение решения противоречит публичному порядку запрашиваемой Договаривающейся Стороны.

При удовлетворении исковых требований истца, последним подается ходатайство о признании и исполнении решения в компетентный суд Договаривающейся стороны, где решение подлежит исполнению (статья 56 Конвенции). Однако, оно может быть подано в суд, который вынес решение по делу в первой инстанции. Этот суд направляет соответствующее ходатайство суду, компетентному вынести решение по ходатайству. К ходатайству прилагаются:

- решение или его заверенная копия, а также официальный документ о том, что решение вступило в законную силу и подлежит исполнению, или о том, что оно подлежит исполнению до вступления в законную силу, если это не следует из самого решения;

- документ, из которого следует, что сторона, против которой было вынесено решение, не принявшая участия в процессе, была в надлежащем порядке и своевременно вызвана в суд, а в случае ее процессуальной недееспособности была надлежащим образом представлена;

- документ, подтверждающий частичное исполнение решения на момент его пересылки;

Правовая работа

– документ, подтверждающий соглашение сторон по делам договорной подсудности.

Суд, рассматривающий ходатайство о признании и исполнении решения, ограничивается установлением того, что условия, предусмотренные Конвенцией, соблюдены. Эта инстанция компетентного суда дело по существу не рассматривает. В случае, если условия соблюдены, суд выносит решение об исполнении. Признание и исполнение решений осуществляется в соответствии с законодательством Договаривающейся стороны, на территории которой должно быть осуществлено исполнение.

Так, по некоторым искам Белорусского бюро по транспортному страхованию о возмещении вреда к нерезидентам Республики Беларусь бюро было отказано в удовлетворении ходатайств о разрешении принудительного исполнения на территории СНГ. Примером такого отказа может явиться, в частности, определение Санкт-Петербургского городского суда Российской Федерации, когда ходатайство бюро было оставлено без удовлетворения ввиду того, что ответчик не принял участия в процессе по иску бюро о возмещении вреда вследствие того, что ему не был своевременно и надлежаще вручен вызов в суд. Как пояснил в открытом судебном заседании Санкт-Петербургского городского суда ответчик, последний получил из суда Республики Беларусь копию искового заявления, о чем он и расписался в уведомлении. Со слов ответчика повестка о вызове в суд отсутствовала. Ответчиком суду была предоставлена надлежаще удостоверенная копия уведомления. Пояснения гражданина об отсутствии вызова в белорусский суд ничем не были опровергнуты. А поскольку в уведомлении не указано, какие судебные документы ему были вручены, суд посчитал, что данное уведомление не может быть расценено как подтверждение вручения ответчику судебной повестки о вызове его в судебное заседание для участия в судебном процессе. При этом, в компетентный суд Российской Федерации судом Республики Беларусь была предоставлена справка за подписью судьи, из текста которой усматривалось, что гражданин был

Правовая работа

своевременно и в надлежащей форме извещен о времени и месте судебного разбирательства и ему вручена копия иска. Справка белорусского суда не была расценена Санкт-Петербургским судом как доказательство вручения извещения.

Наряду с вышеизложенным, существует проблема взыскания денежных сумм с лиц, проживающих (находящихся) на территории государств, с которыми Республика Беларусь не имеет соответствующих договорных правоотношений.

Так, не представилось возможным возместить расходы бюро по делам, где должниками явились граждане Македонии и США. При этом, компетентными государственными органами Республики Беларусь по заявлению Белорусского бюро по транспортно-му страхованию такие граждане могут быть включены в Список лиц, въезд которых в Республику Беларусь запрещен или нежелателен. В случае обращения граждан по вопросу получения белорусской въездной визы им будет отказано во въезде в страну на определенный срок. Одному из таких должников бюро гражданину США был определен срок нежелательного его пребывания в нашей стране сроком на пять лет. По прибытии данного гражданина в международный аэропорт «Минск-2» последнему было отказано в пересечении таможенной границы Республики Беларусь.

Кроме того, неоднократно становились причинителями вреда в дорожно-транспортных происшествиях на территории Республики Беларусь главы представительств и члены дипломатического персонала представительств, которые согласно Венской Конвенции о дипломатических сношениях, совершенной в Вене 18 апреля 1961г., пользуются иммунитетом от гражданской и административной юрисдикции. В ряде случаев данными лицами в добровольном порядке не были возмещены понесенные бюро расходы. Решить же вопрос о восстановлении денежных средств бюро в судебном порядке не позволяет отсутствие соответствующих норм права. Так, гражданка А.Ж., представляющая в Республике Беларусь интересы международной организации – миссии ОБСЕ в Республике Беларусь, посольство Украины в Республике Бела-

Правовая работа

рუსь, а также представительство папского нунциата рассчитались в добровольном порядке за вред, причиненный их работниками, будучи уведомленными бюро о необходимости такого расчета.

Следует отметить, что, хотя законодательством и не предусмотрено в обязательном порядке проведение претензионной работы с гражданами, желательно, прежде чем направить иск в суд, обратиться к должникам с предложением возместить понесенные расходы в добровольном порядке. В некоторых случаях это ускоряет расчет должников с бюро, а также избавляет стороны от дополнительных судебных расходов по делу. К сожалению, на практике должники-нерезиденты Республики Беларусь довольно редко возмещают расходы бюро в добровольном порядке. Например, два работника торгового представительства КНДР, ставшие в разное время участниками дорожно-транспортных происшествий, отказались возместить причиненный ими вред, хотя посетили бюро, ознакомились с материалами дела и согласились с выводами ГАИ МВД Республики Беларусь о своей виновности.

Отдельной проблемой является проблема непосредственного получения сумм, взыскиваемых судами с нерезидентов Республики Беларусь даже при удовлетворении ходатайств бюро компетентными судами иностранных государств. Порядок исполнительных действий отличен на территории различных государств от существующего в Республике Беларусь.

Так, например, по делу, где должником бюро являлся гражданин Литвы, бюро необходимо было прибегнуть к услугам частной нотариальной конторы, находящейся на территории Литвы, предварительно оплатив услуги такой конторы.

При проведении исполнительных действий по взысканию с должника, юридического лица, находящегося на территории Российской Федерации, долга бюро, одной частной организацией было предложено бюро на возмездной основе розыскать имущество должника, в то время, как судебным приставом было указано об отсутствии какого-либо имущества.

Правовая работа

Имеются в практике бюро и курьезные случаи. Так, один из российских судебных приставов перечислил на счет бюро сумму задолженности российскими рублями, не разобравшись, что данная сумма взыскана судом в белорусских рублях, и бюро пришлось разыскивать его и возратить излишне перечисленную достаточно крупную сумму.

Приведенные выше примеры невозможности взыскания не обозначают бесперспективности проводимой в этом направлении работы, поскольку несмотря на сложности взыскания сумм с нерезидентов Республики Беларусь, длительности судебного и исполнительного производства, по всем рассмотренным бюро страховым случаям с участием иностранных лиц работа постоянно проводится, и она приносит положительные результаты в целях восстановления средств Республиканского фонда защиты потерпевших при дорожно-транспортных происшествиях.

Статистика

Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за первое полугодие 2006 г. (внутреннее страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организа- ции	Кол-во заключен- ных договоров		Сумма собран- ных страховых взносов		Сумма выплачен- ного страхового возмещения	
		I пол. 2006 г.	I пол. 2005 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2005 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2005 г.
1.	Белгосстрах	774848	739652	29229,3	29112,9	15642,1	14809,2
2.	Белкоопстрах	92093	61596	3018,8	2066,1	1661,0	787,6
3.	Белнефтестрах	142044	109356	5228,9	4533,6	3587,1	2680,3
4.	Белэксимгарант	34789	24231	1318,9	864,8	671,1	251,5
5.	ПромТрансИн- вест	113756	121448	4476,7	5234,7	3835,2	4183,6
6.	ТАСК	195074	149744	7613,5	6558,2	5228,6	4114,7
7.	АльВеНа					53,1	103,4
8.	Багач					60,0	80,0
9.	БАСО					4,7	17,4
10.	Белвнешстрах					16,7	41,1
11.	БелИнгострах					48,0	90,4
12.	Бролли					31,2	92,8
13.	Купала					26,2	79,6
14.	Славполис					4,2	14,4
Итого:		1352604	1206027	50886,1	48370,3	30869,2	27346,0

Статистика

Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за первое полугодие 2006 г. (пограничное страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организа- ции	Кол-во заключен- ных договоров		Сумма собран- ных страховых взносов		Сумма выплачен- ного страхового возмещения	
		I пол. 2006 г.	I пол. 2005 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2005 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2005 г.
1.	Белгосстрах	100985	143038	3838,5	5540,0	135,9	156,6
2.	Белэксимгарант	6847	6556	261,5	261,1	16,1	0,2
Итого:		107832	149594	4100,0	5801,1	152,0	156,8

Сведения о реализации белорусских страховых сертификатов «Зеленая карта» за первое полугодие 2006 г.

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организа- ции	Кол-во заключенных дого- воров		Сумма собранных страхо- вых взносов	
		I пол. 2006 г.	I пол. 2005 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2005 г.
1.	Белгосстрах	67270	66227	4022,8	4151,1
2.	Белкоопстрах	20332	14495	1891,8	1876,7
3.	Белнефтестрах	35800	30219	3597,8	3810,0
4.	Белэксимгарант	8165		926,9	
5.	ПромТрансИнвест	18045	14582	2615,7	2521,5
6.	ТАСК	33822	38481	4994,4	6022,1
Итого:		183434	164004	18049,4	18381,4

Письма и разъяснения Белорусского бюро по транспортному страхованию

30.06.2006 №02-03/5346

В связи с поступающими запросами от граждан и страховых организаций, касающихся порядка применения размеров страховых взносов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств для владельцев автомобилей СЕАЗ и КамАЗ, Белорусское бюро по транспортному страхованию в соответствии с пунктом 11 Устава, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 1 декабря 1999 г. № 701, разъясняет следующее.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 16 июня 2000 г. № 898 (с изменениями и дополнениями) определены размеры страховых взносов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств по договорам внутреннего страхования с резидентами Республики Беларусь для владельцев автомобилей: ВАЗ, ЗАЗ, «Москвич», АЗЛК, ИЖ, ГАЗ, ЛуАЗ и УАЗ, а также размеры страховых взносов для владельцев марок транспортных средств за исключением вышеперечисленных.

На практике автомобили одной марки могут производиться на нескольких заводах, расположенных в различных городах, получая при этом собственную аббревиатуру. Так, Волжским автомобильным заводом разработана модель ВАЗ 1111 «ОКА». Данная модель выпускается на заводе, расположенном в г. Тольятти. При этом в г. Серпухове выпускается модификация вышеуказанного автомобиля, предназначенная для использования лицами с нарушениями опорно-двигательной системы, которой присвоена аббревиатура СЕАЗ 11113. Аналогично, данный автомобиль выпускается и в г. Камске и имеет аббревиатуру КамАЗ 11113. При этом все три вышеуказанных автомобиля, несмотря на различные названия, являются одним и тем же автомобилем с одними и теми же техническими характеристиками, а заводы, на которых они выпускаются, входят в одну корпорацию. При этом выпуск автомобиля ВАЗ 1111 «ОКА» в г. Тольятти прекращен, и данный автомобиль в настоящее время собирается только в г. Камске и г. Серпухове.

Исходя из изложенного, при заключении договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в отношении автомобилей СЕАЗ 11113 и КамАЗ 11113 следует применять размеры страховых взносов, предусмотренные для автомобиля ВАЗ 1111 «ОКА».

ЗАКОН УКРАИНЫ

ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СОБСТВЕННИКОВ НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

С изменениями и дополнениями, внесенными Законом Украины от 22 сентября 2005 года № 2902-IV

Статья 24. Возмещение ущерба, связанного с лечением потерпевшего

24.1. В связи с лечением потерпевшего возмещаются обоснованные расходы, связанные с доставкой, размещением, содержанием, диагностикой, лечением и реабилитацией потерпевшего в соответствующем заведении здравоохранения, медицинским уходом, лечением в домашних условиях и покупкой лекарственных препаратов.

24.2. Расходы, связанные с лечением потерпевшего в иностранных государствах, возмещаются, если лечение было согласовано со страховщиком или МТСБУ.

24.3. Указанные расходы должны быть подтверждены документально соответствующим медицинским заведением.

Статья 25. Ущерб, связанный с временной потерей трудоспособности потерпевшим

В связи с временной потерей трудоспособности потерпевшим возмещаются не полученные доходы за подтвержденное соответствующим заведением здравоохранения время потери трудоспособности. Доходы потерпевшего оцениваются в таких размерах:

Зарубежный опыт

для работающего лица (лица, которое работает по трудовому договору) – неполученная средняя заработная плата, вычисленная в соответствии с нормами законодательства Украины о труде;

для лица, обеспечивающего себя работой самостоятельно, – неполученные доходы, которые исчисляются как разность между доходом за предыдущий (до дорожно-транспортного происшествия) календарный год и доходом, полученным в том календарном году, когда лицо было временно нетрудоспособным;

для неработающего совершеннолетнего лица – помощь в размере, не меньшем минимальной заработной платы, установленной действующим законодательством.

Если лицо было в указанном статусе меньше указанных расчетных сроков, то во внимание принимается среднемесячный доход из расчета суммы совокупного дохода такого лица за предыдущий до наступления страхового случая календарный год и доход на протяжении фактического срока (полные месяцы) пребывания лица в указанном статусе.

Статья 26. Возмещение ущерба, связанного со стойкой потерей трудоспособности потерпевшим

26.1. В связи со стойкой потерей трудоспособности потерпевшим возмещаются доходы, не полученные потерпевшим в результате стойкой потери потерпевшим трудоспособности (инвалидности), которые не возмещаются за счет другого обязательного вида страхования.

26.2. Страховое возмещение за ущерб, связанный со стойкой потерей трудоспособности, выплачивается не реже одного раза в месяц до восстановления трудоспособности потерпевшего.

По условиям договора или по представлению потерпевшего к страховщику и по согласованию со страховщиком страховое возмещение может быть выплачено в виде одноразовой компенсации.

Зарубежный опыт

26.3. Если потерпевший, учащийся на дневном (очном) отделении учебного заведения, в результате стойкой потери трудоспособности не имеет возможности продолжать обучение на дневном (очном) отделении, страховщиком или МТСБУ оплачивается его обучение на заочном отделении аккредитованного учебного заведения Украины.

26.4. Если потерпевший, у которого настала стойкая потеря трудоспособности, имеет возможность освоить одновременно новую профессию с целью получения доходов от работы, совместимой с его нынешним состоянием здоровья, страховщиком или МТСБУ оплачивается его профессиональное образование, соответствующее образованию той степени, которое было у потерпевшего лица на момент дорожно-транспортного происшествия.

26.5. Потерпевшим, которые на момент наступления страхового случая не получали доходов, в связи со стойкой потерей трудоспособности возмещаются расходы, связанные с доставкой, размещением, содержанием, диагностикой, лечением и реабилитацией потерпевшего в соответствующем заведении здравоохранения, медицинским уходом, лечением и уходом в домашних условиях и покупкой лекарственных препаратов.

Статья 27. Ущерб, связанный со смертью потерпевшего

27.1. Право на получение возмещения за ущерб, связанный со смертью потерпевшего, имеют лица, находившиеся на содержании потерпевшего, и лица, взявшие на себя расходы по погребению.

27.2. В связи со смертью кормильца в результате дорожно-транспортного происшествия право на страховое возмещение имеют:

дети (в том числе усыновленные) – до достижения ими совершеннолетия;

нетрудоспособная вдова (вдовец), нетрудоспособные родители – до восстановления ими трудоспособности, а также трудо-

Зарубежный опыт

способная вдова (вдовец), если в семье есть дети возрастом до восьми лет;

другие члены семьи, которые находились на содержании потерпевшего.

27.3. Страховое возмещение выплачивается, если смерть потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия наступила на протяжении одного года после дорожно-транспортного происшествия и является прямым следствием такого дорожно-транспортного происшествия.

27.4. В связи со смертью кормильца возмещается часть неполученных доходов потерпевшего, которая каждому иждивенцу принадлежала бы при его жизни, за вычетом пенсий, предоставленных иждивенцам вследствие потери кормильца. Порядок вычета возмещения иждивенцам определяет Кабинет Министров Украины.

27.5. Расходы на погребение должны быть обоснованы и возмещаются при предоставлении страховщику оригинала свидетельства о смерти и документов, подтверждающих такие расходы.

27.6. По условиям договора или по представлению получателей страхового возмещения и по согласованию со страховщиком такое возмещение может быть выплачено в виде одноразовой компенсации.

Статья 28. Ущерб, причиненный имуществу

Ущерб, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия имуществу потерпевшего, – это ущерб, связанный:

с повреждением или физическим уничтожением транспортного средства;

с повреждением или физическим уничтожением дорог, дорожных сооружений, технических средств регулирования движения;

с повреждением или физическим уничтожением имущества потерпевшего;

Зарубежный опыт

с проведением работ, необходимых для спасения потерпевших в результате дорожно-транспортного происшествия;

с повреждением транспортного средства, использованного для доставки потерпевшего в соответствующее заведение здравоохранения, или загрязнением салона этого транспортного средства;

с эвакуацией транспортных средств с места дорожно-транспортного происшествия.

Статья 29. Ущерб, связанный с повреждением транспортного средства

В связи с повреждением транспортного средства возмещаются расходы, связанные с восстановительным ремонтом транспортного средства с учетом износа, рассчитанного в порядке, установленном законодательством, включая расходы на устранение повреждений, сделанных намеренно с целью спасения потерпевших вследствие дорожно-транспортного происшествия, с эвакуацией транспортного средства с места дорожно-транспортного происшествия к месту проживания того владельца или законного пользователя транспортного средства, который руководил транспортным средством в момент дорожно-транспортного происшествия, или к месту осуществления ремонта на территории Украины. Если транспортное средство необходимо, по уважительным причинам, поместить на стоянку, к размеру ущерба добавляются также расходы на эвакуацию транспортного средства к стоянке и плата за услуги стоянки.

(статья 29 с изменениями, внесенными в соответствии с Законом Украины от 22 сентября 2005 года N 2902-IV)

Статья 30. Ущерб, связанный с физическим уничтожением транспортного средства

30.1. Транспортное средство считается физически уничтоженным, если его ремонт является технически невозможным или

Зарубежный опыт

экономически необоснованным и владелец транспортного средства согласен с признанием его физически уничтоженным. Ремонт считается экономически необоснованным, если предусмотренные согласно экспертизе, проведенной в соответствии с законодательством, расходы на ремонт транспортного средства превышают стоимость транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия.

30.2. Если владелец транспортного средства не согласен с признанием транспортного средства физически уничтоженным, ему возмещается разница между стоимостью транспортного средства до и после дорожно-транспортного происшествия, а также расходы по эвакуации транспортного средства с места дорожно-транспортного происшествия.

30.3. Если транспортное средство признано физически уничтоженным, возмещение ущерба выплачивается в размере, соответствующем стоимости транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия и расходам по эвакуации транспортного средства с места дорожно-транспортного происшествия. Право на остатки транспортного средства получает страховщик или МТСБУ.

Статья 31. Ущерб, связанный с повреждением дороги, дорожных сооружений и других материальных ценностей или их физическим уничтожением

Ущерб, связанный с повреждением дороги, дорожных сооружений и других материальных ценностей или их физическим уничтожением, – это разница между стоимостью соответствующего объекта до и после дорожно-транспортного происшествия.

Статья 32. Случаи, когда ущерб не возмещается

В соответствии с настоящим Законом страховщик или МТСБУ не возмещает:

Зарубежный опыт

(абзац первый статьи 32 с изменениями внесенными в соответствии с Законом Украины от 22 сентября 2005 года N 2902-IV)

32.1. ущерб, причиненный при эксплуатации обеспеченного транспортного средства, но за причинение которого не возникает гражданско-правовой ответственности в соответствии с законом;

32.2. ущерб, причиненный обеспеченному транспортному средству, послужившему причиной дорожно-транспортного происшествия;

32.3. ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажиров, находившихся в обеспеченном транспортном средстве, послужившем причиной дорожно-транспортного происшествия, и являющихся застрахованными в соответствии с пунктом 6 статьи 7 Закона Украины «О страховании»;

32.4. ущерб, причиненный имуществу, находившемуся в обеспеченном транспортном средстве, послужившем причиной дорожно-транспортного происшествия;

32.5. ущерб, причиненный при использовании обеспеченного транспортного средства во время тренировочной поездки или для участия в официальных соревнованиях;

32.6. ущерб, который прямо или опосредованно вызван или которому содействовали ионизирующая радиация, вызванное произвольным ядерным топливом радиоактивное отравление, радиоактивное, токсическое, взрывное или в другом отношении опасное свойство произвольного взрывного ядерного соединения или его ядерного компонента;

32.7. ущерб, связанный с потерей товарного вида транспортного средства;

32.8. ущерб, причиненный повреждением или уничтожением вследствие дорожно-транспортного происшествия антикварных вещей, изделий из ценных металлов, ценного и полудрагоценного камня, бижутерии, предметов религиозного культа, картин, рукописей, дензнаков, ценных бумаг, разного рода документов, филателистических, нумизматических и других коллекций;

32.9. ущерб, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия, если оно произошло вследствие массовых волне-

Зарубежный опыт

ний и групповых нарушений общественного порядка, военных конфликтов, террористических актов, стихийного бедствия, взрыва боеприпасов, пожара транспортного средства, не связанного с этим происшествием.

Статья 33. Уведомление о страховом случае

33.1. Участники дорожно-транспортного происшествия обязаны:

33.1.1. срочно уведомить о дорожно-транспортном происшествии соответствующие органы Министерства внутренних дел Украины;

33.1.2. принять меры для неотложного, но не позднее трех рабочих дней, уведомления страховщика, с которым был заключен договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности, или, в случаях, предусмотренных настоящим Законом, МТСБУ о наступлении дорожно-транспортного происшествия.

Если указанные лица по уважительным причинам не имели возможности выполнить указанные действия, они должны подтвердить это документально;

33.1.3. проинформировать друг друга о себе, своем месте проживания, названии и местонахождении страховщика и предоставить сведения о соответствующих страховых полисах;

33.1.4. принять все возможные меры с целью предотвращения или уменьшения дальнейшего ущерба.

33.2. Участники дорожно-транспортного происшествия обязаны сохранить транспортное средство или поврежденное имущество в таком состоянии, в котором оно находилось после дорожно-транспортного происшествия, до тех пор, пока их не осмотрит назначенный страховщиком аварийный комиссар или эксперт.

(пункт 33.2 статьи 33 с изменениями, внесенными в соответствии с Законом Украины от 22 сентября 2005 года N 2902-IV)

33.3. Во время оформления соответствующих документов о дорожно-транспортном происшествии работники органов Министерства внутренних дел Украины устанавливают и фиксируют необходимые сведения относительно обязательного страхования

Зарубежный опыт

гражданско-правовой ответственности участников этого происшествия.

Статья 34. Действия страховщика после получения сообщения о страховом случае

34.1. Страховщик срочно, но не позднее трех рабочих дней (учитывая день получения письменного уведомления о страховом случае), обязан направить аварийного комиссара или эксперта на место наступления страхового случая и/или к местонахождению поврежденного имущества для определения причин наступления страхового случая и размера ущерба.

(пункт 34.1 статьи 34 в редакции Закона Украины от 22 сентября 2005 года N 2902-IV)

34.2. Если в определенный срок аварийный комиссар или эксперт не появился, потерпевший имеет право самостоятельно избрать аварийного комиссара или эксперта для определения размера ущерба. В таком случае страховщик обязан возместить потерпевшему расходы на проведение экспертизы.

(пункт 34.2 статьи 34 с изменениями, внесенными в соответствии с Законом Украины от 22 сентября 2005 года N 2902-IV)

Статья 35. Заявление о страховом возмещении

35.1. Для получения страхового возмещения лицо, имеющее право на возмещение, подает страховщику (или если страховщик неизвестен – МТСБУ) соответствующее заявление. В заявлении о выплате страхового возмещения должны содержаться:

а) наименование страховщика, к которому подается заявление, или МТСБУ;

б) название (для юридического лица), фамилия, имя, отчество (для физического лица) заявителя, его местонахождение или местожительство;

в) содержание имущественного требования заявителя относительно возмещения причиненного ущерба;

Зарубежный опыт

г) информация об уже осуществленных взаиморасчетах лиц, ответственность которых застрахована, и потерпевших;

д) обстоятельства, которыми заявитель обосновывает свое требование, и доказательства, подтверждающие его в соответствии с законодательством;

е) размер ущерба;

ж) подпись заявителя и дата подачи заявления.

35.2. К заявлению прилагаются справки о дорожно-транспортном происшествии, справки соответствующих заведений здравоохранения относительно временной потери трудоспособности или справки специализированных учреждений об установлении стойкой потери трудоспособности (инвалидности) в случае ее возникновения, другие документы, имеющие отношение к данному дорожно-транспортному происшествию, заверенные в установленном порядке.

35.3. Страховщик обязан предоставлять консультационную помощь заявителю при составлении заявления и по просьбе заявителя обязан ознакомить его с соответствующими нормативными актами и порядком вычисления страхового возмещения.

35.4 Пункт 35.4 статьи 35 исключен.

(в соответствии с Законом Украины
от 22 сентября 2005 года N 2902-IV)

Статья 36. Решение страховщика

36.1. После рассмотрения страховщиком предоставленных ему определенных в статье 35 настоящего Закона документов о дорожно-транспортном происшествии страховщик принимает решение о выплате страхового возмещения или отказе в выплате страхового возмещения.

36.2. На протяжении трех рабочих дней со дня принятия соответствующего решения страховщик обязан направить заявителю письменное уведомление относительно принятого решения.

36.3. Если лицо, имеющее право на получение возмещения, не удовлетворено решением страховщика относительно выплаты

Зарубежный опыт

страхового возмещения, оно имеет право подать в МТСБУ жалобу о пересмотре вышеупомянутого решения. Если принятое МТСБУ решение не удовлетворяет такое лицо, то оно имеет право подать иск в суд относительно возмещения ущерба в установленном законом порядке.

Статья 37. Порядок выплаты страхового возмещения

37.1. Выплата страхового возмещения осуществляется на протяжении одного месяца со дня получения страховщиком определенных в статье 35 настоящего Закона документов или в сроки и в объемах, определенных решением суда.

37.2. За каждый день просрочки выплаты страхового возмещения по вине страховщика или МТСБУ лицу, имеющему право на получение такого возмещения, платится пеня из расчета двойной учетной ставки Национального банка Украины, действующей в период, за который начисляется пеня.

37.3. При решении вопроса о выплате страхового возмещения в связи с причиненным лицу ущербом страховщик имеет право письменно требовать от соответствующего заведения здравоохранения сведения о диагнозе, лечении и прогнозе болезни потерпевшего, использовать заключения судебно-медицинской экспертизы, а также при необходимости получить дополнительную информацию, направить потерпевшего на медицинское обследование, возмещая все связанные с этим расходы. Сведения, полученные страховщиком о диагнозе, лечении и прогнозе заболевания потерпевшего, являются конфиденциальными.

37.4. Страховщик имеет право осуществлять выплату страхового возмещения непосредственно потерпевшим или согласованным с ними предприятиям, учреждениям и организациям, предоставляющим услуги по ремонту поврежденного имущества, лечению потерпевших и другие услуги, связанные с возмещением ущерба. Страховщик осуществляет компенсацию расходов страхователя или лица, ответственность которого застрахована, в случае, если

Зарубежный опыт

такие расходы осуществляются с согласия страховщика. Если страхователь или лицо, ответственность которого застрахована, осуществили такие расходы без предварительного согласования со страховщиком, страховщик имеет право отказать в компенсации таких расходов или уменьшить их размер с учетом требований законодательства Украины о порядке возмещения такого ущерба.

37.5. Страхователем или лицом, ответственность которого застрахована, потерпевшему должна быть компенсирована сумма франшизы в полном объеме одновременно с выплатой страховщиком страхового возмещения.

Статья 38. Регрессный иск страховщика и МТСБУ

38.1. Страховщик после выплаты страхового возмещения имеет право подать регрессный иск:

38.1.1. к страхователю или водителю обеспеченного транспортного средства, послужившего причиной дорожно-транспортного происшествия:

а) если он управлял транспортным средством в состоянии опьянения под влиянием алкоголя, наркотических, психотоксических или других одурманивающих веществ;

б) если он управлял транспортным средством без права на управление транспортным средством соответствующей категории;

в) если он после дорожно-транспортного происшествия самовольно оставил место происшествия или уклонился от проведения в установленном порядке проверки, констатирующей действие алкогольных напитков, наркотических или других одурманивающих веществ, или употреблял эти вещества после дорожно-транспортного происшествия до соответствующей констатирующей проверки;

г) если дорожно-транспортное происшествие определено в установленном порядке непосредственным следствием несоот-

Зарубежный опыт

ветствия технического состояния и оборудования транспортного средства существующим требованиям Правил дорожного движения;

д) если он не уведомил страховщика в сроки и на условиях, определенных в подпункте 33.1.2 пункта 33.1 статьи 33 настоящего Закона;

38.1.2. к предприятию, учреждению, организации, отвечающим за состояние дороги, если причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия ущерб возник по их вине;

38.1.3. к лицу, причинившему ущерб намеренно.

38.2. МТСБУ после уплаты страхового возмещения имеет право подать регрессный иск:

38.2.1. к владельцу транспортного средства, послужившего причиной дорожно-транспортного происшествия, не застраховавшему свою гражданско-правовую ответственность, кроме лиц, указанных в пункте 13.1 статьи 13 настоящего Закона;

38.2.2. к водителю транспортного средства, завладевшему транспортным средством с помощью противоправных действий;

38.2.3. к страховщику, если обеспеченное транспортное средство, причинившее ущерб, было установлено и страховщик был обязан, но не выплатил страховое возмещение в порядке, установленном настоящим Законом;

38.2.4. к предприятию, учреждению, организации, отвечающим за состояние дороги, если причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия ущерб возник по их вине.

Раздел IV. Моторное (транспортное) страховое бюро Украины

Статья 39. Моторное (транспортное) страховое бюро Украины

39.1. Моторное (транспортное) страховое бюро Украины является единым объединением страховщиков, осуществляющих обяза-

Зарубежный опыт

тельное страхование гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств за ущерб, причиненный третьим лицам. Участие страховщиков в МТСБУ является условием осуществления деятельности по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств.

МТСБУ является непредпринимательской (неприбыльной) организацией и осуществляет свою деятельность в соответствии с настоящим Законом, законодательством Украины и своим Уставом. Устав МТСБУ утверждается собранием учредителей (членов) МТСБУ, согласовывается с Уполномоченным органом и регистрируется в соответствии с требованиями законодательства.

МТСБУ не может выступать учредителем или соучредителем юридических лиц, занимающихся предпринимательской деятельностью и/или имеющих целью получение прибыли.

39.2. Основными задачами МТСБУ являются:

39.2.1. осуществление выплат из централизованных страховых резервных фондов компенсаций и возмещений на условиях, предусмотренных настоящим Законом;

39.2.2. управление централизованными страховыми резервными фондами, которые создаются при МТСБУ для обеспечения выполнения возложенных на него функций;

39.2.3. обеспечение членства Украины в международной системе автомобильного страхования «Зеленая карта» и выполнения обязательств перед уполномоченными организациями других стран – членов этой системы;

39.2.4. сбор необходимой информации об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности для обобщения и внесения предложений относительно усовершенствования механизма осуществления обязательного страхования гражданско-правовой ответственности;

39.2.5. сотрудничество с уполномоченными организациями других стран в области страхования гражданско-правовой ответственности, координация обязательного страхования гражданско-

Зарубежный опыт

правовой ответственности собственников и/или водителей транспортных средств – нерезидентов в случае въезда их на территорию Украины и собственников и/или водителей транспортных средств – резидентов – в случае их выезда за пределы Украины;

39.2.6. сотрудничество с органами Министерства внутренних дел Украины и другими органами государственной власти по вопросам обязательного страхования гражданско-правовой ответственности;

39.2.7. разработка образцов страховых полисов и договоров обязательного страхования гражданско-правовой ответственности, утверждаемых Уполномоченным органом;

39.2.8. предоставление страховщикам информации по страховым случаям относительно конкретных страхователей.

Статья 40. Полномочия МТСБУ

40.1. МТСБУ является гарантом возмещения ущерба:

на территории стран – членов международной системы автомобильного страхования «Зеленая карта», причиненного владельцами и/или пользователями зарегистрированных в Украине транспортных средств, если такие владельцы и/или пользователи предоставили иностранным компетентным органам страховой сертификат «Зеленая карта», выданный от лица страховщиков – членов МТСБУ;

на территории Украины, причиненного водителями – нерезидентами, на условиях и в объемах, установленных законодательством об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности и принципами взаимного урегулирования ущерба на территории стран – членов международной системы автомобильного страхования «Зеленая карта», при других обстоятельствах, определенных действующим законодательством о гражданско-правовой ответственности.

40.2. В случае если МТСБУ в соответствии с правилами международной системы автомобильного страхования «Зеленая карта»

Зарубежный опыт

было осуществлено возмещение ущерба за страховщика – члена объединения или за владельца и/или пользователя зарегистрированного в Украине транспортного средства, использовавшего за рубежом подделанный или измененный незаконным способом страховой сертификат «Зеленая карта» и послужившего причиной дорожно-транспортного происшествия, соответствующие расходы МТСБУ должны быть компенсированы такими лицами в полном объеме в порядке, определенном для международной системы автомобильного страхования «Зеленая карта».

40.3. МТСБУ имеет право привлекать аварийных комиссаров в порядке, установленном Уполномоченным органом, для определения причин наступления страхового случая и размера убытков в случаях, определенных в статье 41 настоящего Закона, и необходимости проверки действий страховщика в соответствии с пунктом 36.3 статьи 36 настоящего Закона.

(статья 40 дополнена пунктом 40.3 в соответствии с Законом Украины от 22 сентября 2005 года N 2902-IV)

Статья 41. Регламентные выплаты из централизованных страховых резервных фондов МТСБУ

41.1. МТСБУ за счет средств фонда защиты потерпевших возмещает ущерб на условиях, определенных настоящим Законом, в случае его причинения:

а) транспортным средством, владелец которого не застраховал свою гражданско-правовую ответственность, кроме ущерба, причиненного транспортному средству, не соответствующему требованиям пункта 1.7 статьи 1 настоящего Закона, и имуществу, которое находилось в таком транспортном средстве;

(подпункт «а» пункта 41.1 статья 41 в редакции Закона Украины от 22 сентября 2005 года N 2902-IV)

б) неустановленным транспортным средством, кроме ущерба, причиненного имуществу и окружающей природной среде;

Зарубежный опыт

в) транспортным средством, вышедшим из владения владельца не по его вине, а в результате противоправных действий другого лица;

г) лицами, на которых распространяется действие пункта 13.1 статьи 13 настоящего Закона;

д) в случае недостаточности средств и имущества страховщика – участника МТСБУ, признанного банкротом и/или ликвидированного, для выполнения его обязательств по договору обязательного страхования гражданско-правовой ответственности;

е) в случае предоставления страхователем или лицом, ответственность которого застрахована, своего транспортного средства работникам милиции и медицинским работникам заведений здравоохранения согласно действующему законодательству;

ж) при других обстоятельствах, определенных законодательством о гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств.

Регламентные выплаты, указанные в подпунктах «а» — «ж» настоящего пункта, распределяются в порядке, установленном президиумом МТСБУ.

(абзац девятый пункта 41.1 статья 41 в редакции Закона Украины от 22 сентября 2005 года N 2902-IV)

41.2. МТСБУ за счет средств фонда страховых гарантий возмещает ущерб на условиях, определенных настоящим Законом, в случае его причинения:

а) в случае недостаточности средств и имущества страховщика – полного члена МТСБУ, признанного банкротом и/или ликвидированного, для выполнения его обязательств по договору обязательного страхования гражданско-правовой ответственности;

б) владельцами зарегистрированных в Украине транспортных средств, если такие владельцы предоставили соответствующим уполномоченным органам других стран страховой сертификат «Зеленая карта», выданный от лица страховщиков – членов

Зарубежный опыт

МТСБУ, и при условии, что такой страховщик не возместил ущерб;

в) на территории Украины, водителями-нерезидентами, на условиях и в объемах установленных законодательством об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств и принципами взаимного урегулирования ущерба на территории стран – членов международной системы автомобильного страхования «Зеленая карта»;

г) при других обстоятельствах, определенных законом о гражданско-правовой ответственности и международными договорами относительно обязательного страхования гражданско-правовой ответственности.

Регламентные выплаты, указанные в подпунктах «а» и «в» настоящего пункта распределяются равными долями между полными членами МТСБУ.

(продолжение следует)

**Контактные телефоны сотрудников Белорусского бюро
по транспортному страхованию**

Генеральный директор	КУЧЕРИН Петр Михайлович	200 93 55
Заместитель генерального директора	РОГАЧЕВСКИЙ Антон Стефанович	200 93 55
Начальник отдела методологии проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	РАБЕЦКИЙ Сергей Владимирович	200 18 75
Начальник отдела расчетов с потерпевшими по внутреннему страхованию	ЗАЛЕЩЕНОК Виктор Николаевич	200 18 65
Заместитель начальника отдела расчетов с потерпевшими по внутреннему страхованию	СУСЕКОВ Петр Германович	200 18 65
Начальник отдела расчетов с потерпевшими по внешнему страхованию	КОСАРЕВСКАЯ Татьяна Петровна	226 47 64
Начальник отдела страховой статистики и актуарных расчетов	НАХВАТ Светлана Анатольевна	200 18 75
Начальник юридического отдела	СОКОЛОВА Ольга Иосифовна	200 14 40
Заместитель начальника юридического отдела	ЗАБРОДСКАЯ Елена Анатольевна	206 36 25
Главный бухгалтер	КОЖУРО Валентина Петровна	220 50 11
Заместитель главного бухгалтера	ГОЛИЧЕНКО Галина Андреевна	220 50 11