

3. Михайлова И.А. Гражданская правосубъектность физических лиц: проблемы законодательства, теории и практики : автореф. дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.03. М., 2001.
4. Осипова С.В. Сделкоспособность несовершеннолетних в гражданском праве России : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Волгоград, 2007.
5. Трамбачева Т.Д. Эмансипация несовершеннолетних в гражданском праве Республики Беларусь : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Минск, 2009.
6. Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права. Казань, 1894.

Дата поступления в редакцию: 23.05.2011

УДК 368.86.042:656.052:340(476)(091)

И.В. Цырусь, аспирант Академии управления при Президенте Республики Беларусь

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В исторической ретроспективе анализируется развитие законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Республике Беларусь, выделяются основные этапы этого процесса и определяются дальнейшие перспективы его развития.

The history of legislation development of the compulsory civil liability insurance of the owners of vehicles in Belarus is analyzed in the article. The author allocates the basic stages of legislation development and determines its further development prospects.

Страхование в Беларуси как институт гражданского права находится в постоянном развитии, направления которого определяются нашим суверенным государством самостоятельно. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – ОСГОВТС) введено в республике с целью обеспечения защиты интересов участников дорожного движения и реализации права потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Постоянное совершенствование правового регулирования страховых отношений в целом и ОСГОВТС в частности направлено на расширение возможностей для реализации прав участников страховых правоотношений и обеспечение более качественного регулирования института страхования. Однако это невозможно без изучения и теоретического осмысления законодательных и иных актов, принятых в результате становления и развития ОСГОВТС в Республике Беларусь.

Необходимо отметить, что институт страхования в советской и российской правовой доктрине был объектом исследования многих ученых: В.Ю. Абрамова, М.И. Брагинского, В.Р. Идельсона, В.И. Серебровского, И.И. Степанова, К.Е. Турбиной, Ю.Б. Фогельсона, А.И. Худякова. Среди белорусских ученых-юристов, исследовавших институт страхования, можно отметить В.Ф. Чигира, М.Н. Шимкович, Н.В. Кудрявцева и др. ОСГОВТС исследовали Т.М. Рассолова, А.М. Лавров, Н.М. Копылкова, Е.П. Долгополова и другие авторы. К вопросу правового регулирования ОСГОВТС в Республике Беларусь обращались П.М. Кучерин, А.С. Рогачевский, А.П. Авсейко, О.И. Соколова, а вопросы применения конкретных правовых норм затрагивали Т. Беляева, В. Молчан, А. Целуйко, А. Плотников.

Вместе с тем вопросы генезиса ОСГОВТС в Беларуси не получили должного освещения в отечественной научной литературе. Мы ставим целью исследовать развитие законодательства об ОСГОВТС в Республике Беларусь, выделить основные этапы этого процесса и определить дальнейшие перспективы его развития.

Рассматривая становление института страхования, необходимо отметить, что введению ОСГОВТС предшествовал начавшийся в 1960-х гг. длительный путь обоснования в правовой и экономической науке необходимости, целесообразности и социальной значимости такого страхования [8, с. 55]. В то время шел процесс принятия законов об обязательном страховании автогражданской ответственности в Европе. В национальном законодательстве в рамках советского периода становления института страхования имели место две неудачные попытки принятия в СССР закона об ОСГОВТС, на что справедливо указывается в юридической литературе [2, с. 31]. Инициаторами его введения были С. Артемьев, Д. Половинчак, Н. Малеин и др.

В дальнейшем рассматриваемая проблема поднималась учеными в **1980-х гг.**, однако практического осуществления она не получила [1, с. 49–50]. Только с обретением Беларусью независимости национальный законодатель вернулся к вопросу о необходимости введения указанного вида страхования ответственности.

В Республике Беларусь работа над проектом закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», который был принят в первом чтении на сессии Верховного Совета Республики Беларусь в **1994 г.**, затем дважды дорабатывался (при участии Администрации Президента и КГК Республики Беларусь), началась в **1992 г.**, однако после очередного рассмотрения в **1997 г.** он так и не был утвержден. Впоследствии по инициативе КГК был подготовлен проект декрета Президента Республики Беларусь по данному вопросу [3, с. 74–75].

В рамках рассматриваемого вопроса представляется важным отметить роль законодательных актов, действовавших в Беларуси на момент введения ОСГОВТС, в процессе развития его правовой базы. Большое значение имел закон Республики Беларусь от **3 июня 1993 г. № 2343-ХП «О страховании»**, длительное время регулировавший страховую деятельность и эффективно действовавший наряду с появившимися нормами Гражданского кодекса Республики Беларусь от **7 декабря 1998 г. № 218-З**. С принятием указанного кодекса был сделан шаг вперед в правовом регулировании страхования по сравнению с Гражданским кодексом Беларуси от **11 июня 1964 г.**, содержащим пять статей в гл. **33 «Страхование»**. Однако в отношении обязательных видов страхования в действующем ГК Республики Беларусь, несмотря на значительное количество новых норм, до настоящего времени содержатся лишь несколько статей, а относительно вопросов, требующих детализации правового регулирования, имеются отсылки к специальному законодательству, не указывающие ни направлений, ни рамок регулирования. Как справедливо отмечает О.И. Соколова, «разработка и процессы совершенствования ГК Республики Беларусь и нормативных правовых актов, регулирующих страхование, до настоящего времени характеризуются необоснованной автономностью» [6].

Новым шагом в регулировании отношений по ОСГОВТС стало издание декрета Президента Республики Беларусь от **19 февраля 1999 г. № 8 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»** и указа Президента Республики Беларусь от **19 февраля 1999 г. № 100 «О порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»** (далее – Указ № **100**). В соответствии с принятыми нормами для владельцев транспортных средств была установлена обязанность страховать их гражданскую ответственность за вред, причиненный в результате ДТП жизни или здоровью физических лиц, их имуществу либо имуществу юридических лиц, по всем эксплуатируемым ими транспортным средствам с **1 июля 1999 г.** С этого момента начинается первый этап развития законодательства об ОСГОВТС – сформулирована правовая база применения этого вида страхования ответственности. Организация страхования определялась Положением о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – Положение **1999 г.**), утвержденным Указом № **100**. Кроме того, с целью организации проведения ОСГОВТС и защиты интересов потерпевших в результате ДТП на территории Беларуси или с участием белорусских транспортных средств за ее границей было постановлено создать Белорусское бюро по транспортному страхованию (далее – Бюро), действующее на основании устава, утвержденного указом Президента Беларуси от **1 декабря 1999 г. № 701**. Указом № **100** определены лимиты ответственности страховщика (Бюро) в размере **3000 евро** и размеры страховых взносов по указанному виду страхования ответственности.

Положение **1999 г.** являлось основным документом в Республике Беларусь, регулирующим правоотношения в области ОСГОВТС до сентября **2006 г.**, изменяясь с течением времени. В его первой редакции присутствовало небольшое количество нечетких норм и отсутствовало регулирование ряда вопросов на момент начала практического применения ОСГОВТС. В связи с этим был издан указ Президента Республики Беларусь от **12 июня 2000 г. № 339 «О совершенствовании порядка и условий проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»**. Наиболее значимыми изменениями и дополнениями Положения **1999 г.** стали следующие: возложение на правительство обязанности по определению лимитов ответственности и размеров страховых взносов; определение страхового

случая как факта причинения вреда в результате ДТП, в связи с которым предусмотрена выплата страхового возмещения; введение применения системы скидок и надбавок в зависимости от аварийности использования транспортного средства; исключение из подлежащего возмещению вреда утраты товарной стоимости транспортного средства и упущенной выгоды; закрепление правил определения размера вреда, причиненного имуществу (кроме транспортного средства) и здоровью потерпевшего; конкретизация такого основания права требования страховщика (Бюро) к лицу, ответственному за причинение вреда, как эксплуатация транспортного средства без разрешения владельца. Далее постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июля 2001 г. № 1116 «О внесении изменений в постановление Совета Министров Республики Беларусь от 16 июня 2000 г. № 898» увеличены лимиты ответственности страховщика (Бюро) до 5000 евро по каждому виду вреда.

Совершенствование Положения 1999 г. было продолжено указом Президента Республики Беларусь от 26 марта 2002 г. № 159 «О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Республики Беларусь от 19 февраля 1999 г. № 100», издание которого свидетельствует о начале нового этапа развития законодательства об ОСГОВТС. Это было обусловлено необходимостью усиления мер по защите интересов участников дорожного движения в Беларуси, поскольку в 2002 г. республика была принята в транзитные члены международной системы автотранспортного страхования «Зеленая карта» (далее – «Зеленая карта»). В связи с этим стало правилом, что к нерезидентам Беларуси, имеющим действующий на территории Беларуси сертификат «Зеленая карта», страховщик не имеет права обратного требования.

Впоследствии изданием указа Президента Республики Беларусь от 9 июля 2004 г. № 320 «О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Республики Беларусь от 19 февраля 1999 г. № 100» Положение 1999 г. изложено в новой редакции. Основными его нововведениями стали: ограничение круга страховщиков, которым выдаются лицензии на осуществление деятельности, включающей ОСГОВТС; распространение действия Положения 1999 г. на проведение ОСГОВТС при выезде за пределы Беларуси в страны – члены системы «Зеленая карта», с уполномоченными организациями которых Бюро заключило соглашение; возложение обязанности заключать договоры страхования «Зеленая карта» с белорусскими страховщиками; установление, что при причинении вреда случай не считается страховым при совпадении потерпевшего и причинителя вреда в одном лице; снятие ограничения по количеству выплат потерпевшим в течение срока действия договора; распространение действия заключенного договора на всех лиц, имеющих основания на право управления транспортным средством, в том числе на нерезидентов; установление зависимости размера страхового взноса от страхового риска; внесение оговорки о взаимоисключении ответственности причинителя вреда и непреодолимой силы или умысла потерпевшего; установление правила о перерасчете размера вреда в соответствии с ростом курса евро, если страховщик не оформил документы в течение двух месяцев со дня подачи потерпевшим заявления.

Новым этапом в истории развития законодательства о страховании стало издание указа Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 «О страховой деятельности», утвердившего Положение о страховой деятельности (далее – Положение 2006 г.), в котором были объединены нормы, определяющие основы регулирования страховой деятельности и всех обязательных видов страхования, в том числе ОСГОВТС, проводимых в республике (за исключением деятельности объединений страховщиков, созданных по решению Президента, и социального страхования). Кроме того, указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 531 «Об установлении размеров страховых тарифов, страховых взносов, лимитов ответственности по отдельным видам обязательного страхования» утверждены размеры страховых взносов по ОСГОВТС, корректирующие коэффициенты к ним и правила применения системы скидок и надбавок, увеличены лимиты ответственности страховщиков (Бюро) до 10 000 евро.

С утверждением Положения 2006 г. порядок регулирования страховых правоотношений в целом не изменился. Однако отдельные нововведения в регулировании ОСГОВТС имеют место: размер страхового взноса подлежит корректировке в зависимости от возраста и стажа вождения страхователя; страхователю позволено передать свой договор страховщику для переоформления на нового владельца транспортного средства, если прежний не прекратил его досрочно и не переоформил на другое вместо отчужденного; закрепление права потерпевшего на подачу страховщику заявления о возмещении вреда после истечения установленного срока при наличии до-

казательств уважительных причин необращения: установлен срок выплаты страхового возмещения – не более **50** рабочих дней со дня получения страховщиком заявления о ДТП.

Дальнейшее совершенствование правовой базы ОСГОВТС связано с приобретением Беларусью статуса полного члена в системе «Зеленая карта» и последующим изданием указа Президента Республики Беларусь от **28** апреля **2008** г. № **236** «О внесении дополнений и изменений в некоторые Указы Президента Республики Беларусь по вопросам страхования». В этой связи перечень договоров, заключаемых и действующих на территории Беларуси, дополнен договорами страхования «Зеленая карта», заключенными нерезидентами Беларуси с белорусскими страховщиками. Также установлено, что договор страхования «Зеленая карта», заключенный резидентом Беларуси со страховщиком государства – члена системы «Зеленая карта» в отношении приобретенного за пределами Беларуси транспортного средства, действителен на нашей территории до его государственной регистрации; причинение вреда при использовании транспортного средства в местах, не предназначенных для дорожного движения, не считается страховым случаем; договор до истечения его срока гарантирует защиту новому владельцу транспортного средства в определенных случаях, если страховщику не подавалось заявление о его досрочном прекращении; нерезидент, претендующий на получение страхового возмещения, обязан сохранять поврежденное имущество до его осмотра специалистом на территории Беларуси. В заключение отметим закрепление приоритета реализации обязательств страховщика, предусмотренных договором ОСГОВТС, перед реализацией обязательств по договору добровольного страхования транспортных средств при их одновременном наличии.

В дальнейшем Положение **2006** г. претерпевало изменения более **10** раз (до **23** октября **2009** г.), однако внимания, на наш взгляд, заслуживают следующие из них: установление обязанности владельцев шасси грузовых автомобилей, прицепов к ним, тягачей, произведенных в Беларуси и доставляемых своим ходом потребителю или к месту государственной регистрации, страховать гражданскую ответственность; закрепление возможности уплаты страхового взноса (его части) с использованием банковской пластиковой карточки и регламентация порядка выдачи страхового свидетельства в такой ситуации.

Новый этап в развитии законодательства об ОСГОВТС начинается с момента вступления в силу, с **1** июля **2010** г., указа Президента Республики Беларусь от **23** октября **2009** г. № **519** «О внесении изменений и дополнений в некоторые Указы Президента Республики Беларусь по вопросам страхования» (далее – Указ № **519**). Внесенные Указом № **519** в существующую систему норм изменения для белорусского порядка регулирования являются кардинальными нововведениями. Вместе с тем они сближают его с аналогичным порядком в России и других странах – членах системы «Зеленая карта», что способствует цели унификации законодательства и решению задач, поставленных данной системой перед ее членами, по защите интересов участников страховых правоотношений. Основными изменениями правового регулирования ОСГОВТС стали следующие: появление нового для ОСГОВТС комплексного договора внутреннего страхования; сокращение сроков, определяющих этапы взаимодействия страховщика, страхователя и иных субъектов в связи с наступлением страхового случая; предоставление потерпевшему права обращения за возмещением к страховщику, с которым заключен его собственный договор (принцип прямого урегулирования убытков); исключение нормы о праве страховщика, полностью возместившего вред, причиненный гибелью (уничтожением) транспортного средства, на получение его остатков, поскольку на практике она не применялась; введение применения так называемого Европейского протокола (наделение водителя правом получить страховое возмещение на основании извещения о ДТП установленного образца и не сообщать о ДТП в ГАИ при одновременном наличии определенных обстоятельств).

В настоящий момент практика применения действующих норм об ОСГОВТС свидетельствует о том, что, несмотря на скептические оценки рыночных перспектив комплексного договора внутреннего страхования [4, с. 11], количество заключенных договоров указанного вида, по данным Бюро, выросло с **2136** за **2010** г. до **2700** на начало **2011** г. [7, с. 12]. Вместе с тем данная услуга может быть востребована страхователями, поскольку позволяет возместить убытки, причиненные автомобилю виновника ДТП. Применение Европейского протокола только набирает свои обороты. За второе полугодие **2010** г. к страховщикам поступило **565** заявлений о выплате страхового возмещения на основании извещения о ДТП, а на **15** марта **2011** г. – уже около **1100** [7, с. 12]. Обусловлена такая ситуация неуверенностью участников ДТП в правиль-

ном определении размера вреда, сложностями при заполнении бланков извещения, стереотипами мышления и небольшим сроком действия установленной процедуры.

Таким образом, обобщая изложенное, представляется возможным сделать следующие выводы.

ОСГОВТС введено в Беларуси с целью усиления защиты имущественных и иных интересов участников дорожного движения.

Законодательство Беларуси об ОСГОВТС берет начало в XX в. и прошло несколько этапов в развитии. Первый – с 1999 г. – принятие законодательного акта по регулированию ОСГОВТС и начало практики его применения. Второй – с 2002 г. – совершенствование законодательства в связи с необходимостью усиления мер по защите интересов участников дорожного движения и вступлением в члены системы «Зеленая карта». Третий – с 2006 г. – систематизация норм права, регулирующих страховую деятельность и все обязательные виды страхования, в том числе ОСГОВТС. Четвертый – с 2008 г. – корректировка регулирования отношений в сфере ОСГОВТС в связи с приобретением Беларусью статуса полного члена в системе «Зеленая карта». Пятый – с 1 июля 2010 г. и по настоящее время – сближение белорусского порядка регулирования правоотношений по данному виду страхования с аналогичным порядком в России и других странах системы «Зеленая карта».

Наметившаяся тенденция на сближение регулирования ОСГОВТС в Беларуси и странах – членах системы «Зеленая карта» имеет положительный эффект, в связи с чем, на наш взгляд, этот процесс должен быть продолжен по ряду направлений, справедливо определяемых автором и специалистами в области страхования: увеличение размеров лимита ответственности страховщиков (Бюро) [7, с. 13], повышение нормативных тарифов по ОСГОВТС в связи с экономической необходимостью [5, с. 5], предоставление правовой защиты определенным категориям потерпевших, для которых в настоящее время это не представляется возможным ввиду особенностей правового регулирования рассматриваемых отношений в Республике Беларусь.

Библиографические ссылки

1. Бубнова Ю.Б. Развитие страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10. Иркутск, 2005.
2. Кудрявцев Н.В. Генезис и становление института страхования в законодательстве Республики Беларусь // Юрид. журн. 2009. № 2.
3. Кучерин П.М., Рогачевский А.С. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Республике Беларусь. Минск : ООО «Пушнов», 2005.
4. Мерзлякова И. Тарифы по автогражданке надо повышать. И делать это нужно срочно // Страхование в Беларуси. 2011. № 4.
5. Мерзлякова И. Июльский отчет // Страхование в Беларуси. 2010. № 6.
6. Соколова О.И. Этапы и специфика развития правовой базы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Республике Беларусь и в Российской Федерации [Электронный ресурс] : пособие. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. С учетом мирового опыта и отечественной практики // Страхование в Беларуси. 2011. № 3.
8. Шиминова М.Я. Страхование и закон. М. : Профиздат, 1993.

Дата поступления в редакцию: 31.10.2011

УДК 347.518

*А.В. Чигилейчик, адъюнкт научно-педагогического факультета Академии
МВД Республики Беларусь*

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА И ОСОБЕННОСТИ ДЕЛИКТНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Определена правовая природа и особенности деликтной ответственности при эксплуатации транспортных средств, показано соотношение данного вида ответственности со смежными отраслями права, а также со страховыми правоотношениями, имеющими место при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. На примере судебной практики подчеркивается значимость применения деликтных правоотношений при разрешении подобной категории дел.

The author of the article defines the legal character and the particularities of tortious liability during the use of transport means, shows the correlation of this type of liability with similar branches of law and legal relations connected with insurance that take place during the obligatory insurance of civil liability of the owners of transport means. Basing on the examples of the judicial practice, the author underlines the importance of the applications of legal norms, regulating the tortious legal relation when solving such category of cases.