

**Доклад "Особенности расчета, регулирования убытков и судебного производства на примерах страховых случаев в Германии", для XIII международной научно-практической конференции оценщиков и экспертов, специалистов по оценке дорожных транспортных средств, определению стоимости ремонта и размера причиненного ущерба в результате дорожно-транспортного происшествия 05.12.2013 в Минске**

**адвокат Александр Перов, LL.M., старший юрисконсульт страховой компании БТА, г. Берлин, Германия**

## **I. Первоначальная обработка страхового случая**

Не секрет, что в Германии первые шаги по обработке нового страхового случая одинаковы как для пострадавшего и его представителя, так и для страховой компании виновника аварии.

Первоочередной задачей обработчика является получение максимальной информации по существу аварии. Учитывая что на месте аварии присутствовали лишь пострадавший и виновник и их вина не всегда заранее ясна, первым делом требуется получить информацию от непосредственных участников, отвечающую на 3 главных вопроса : что произошло, где и когда.

При этом нередко есть один особенно в суде ценящийся свидетель, это полицейский протокол и содержащиеся в нем схемы аварии и свидетельские показания.

Хотя привлечение полиции в случае дорожно-транспортного происшествия в Германии не обязательно и оно не является обязательной предпосылкой для регулирования ущерба, часто, особенно если вина не однозначна или ущерб существенен, рекомендуется настоять на появлении полицейских на месте аварии, так как полицейский протокол может стать решающим доказательством в судебном процессе.

К сожалению в Германии полицейские акты пересылаются принципиально только адвокату, ни пострадавший, ни виновник, ни страховая компания не могут получить их напрямую, но имеют право нанять адвоката и при этом, при желании, ограничить его доверенность исключительно получением актов.

## **II. Общие положения регулирования страхового случая**

В дополнение к вышесказанному стоит упомянуть еще один, пожалуй один из самых важных источников информации, без которого обработка дела по ущербу в аварии не возможна.

Таким наиважнейшим источником является эксперт. Только он может определить и оценить объем расходов по возмещению материального ущерба. Тем самым на него возлагается решающая роль при подготовке регулирования ущерба. Только экспертное заключение рассчитывает не только объем предполагаемых издержек на ремонт, но и определяет весь последующий образ действий. Ведь только экспертиза может определить, рационален ли ремонт вообще, или подлежит автомобиль списанию по полному выходу из строя из технических и / или экономических соображений. Так как пострадавший нередко выбирает альтернативу фиктивного расчета, все стороны нуждаются в квалифицированном заключении эксперта, основанном на реалистичных расчетах. Необходимые издержки экспертизы также несет виновник аварии и его страховая компания (в Германии, это является той частью расходов пострадавшего, которые возмещаются согласно параграфу 249 абз. 2 Германского Гражданского Уложения). Объем расходов по возмещению телесного ущерба определяется экспертом-врачом.

Впрочем и здесь есть исключения из правила. В некоторых случаях, если ущерб невелик, страховая компания виновника отказывается оплачивать расходы на эксперта, если они

слишком велики по сравнению с суммой ущерба. В практике при ущербе до 700 евро пострадавшему настоятельно рекомендуется ограничиться примерным расчетом мастерской, которого, вместе с фотографиями повреждений, достаточно для страховой компании чтобы отрегулировать ущерб. Даже в этом случае нанять эксперта является полным правом пострадавшего, расходы эксперта придется в случае ущерба до 700 евро нести самому пострадавшему.

Другой случай, не фиктивного расчета, это счет из мастерской, по результатам которого производятся выплаты. Только в этом случае выплачивается НДС, так как он реально был выплачен пострадавшим своей мастерской.

После аварии пострадавший обычно пользуется своим законным правом обратиться напрямую к страховой компании виновника аварии (§ 3 Закона об Обязательном Страховании в Германии). По причинам, связанным с тактикой ведения судебного процесса, в большинстве случаев, если дело доходит до суда, иск возбуждается как против страховой компании, так и против владельца и хозяина автомобиля чтобы исключить возможность водителя выступать в качестве свидетеля.

В странах Европейского союза вопрос о выборе права, по которому определяется режим гражданской ответственности покрытой обязательным страхованием, а соответственно и степень покрытия ущерба страховой компанией, решается, как правило, в соответствии со сватьей 4 Европейского регламента н° 864/2007 от 11 июля 2007. Последняя определяет право страны на территории которой был нанесен ущерб как применимое право.

Дорожно-транспортные происшествия влекут за собой многочисленные вопросы дальнейшего регулирования ущерба. Как телесный, так и материальный ущерб должны быть возмещены виновником и страховой компанией, застраховавшей его по обязательному страхованию ответственности.

Для выяснения страховой компании противника в Германии достаточно знать регистрационные номера автомобиля. Так называемый "Центральный номер автомобильных страхователей" в состоянии сообщить все данные страховой компании по телефону или письменно и даже связать непосредственно с ответственной страховой компанией.

Нередко выставление последующих требований по регулированию убытков пострадавшего осуществляется в Германии адвокатами. Причиной и относительно большого количества пострадавших, обращающихся к адвокатам, объясняется тем, что издержки на адвоката являются одной из статей расходов пострадавшего, связанным с аварией, и их регулирование возлагается на виновника аварии и его страховую компанию как адекватное последствие нанесения вреда (решение Федерального суда VersR 1970, 41). Лишь если выясняется долевая вина обоих участников происшествия, на пострадавшего могут быть возложены (частичные) адвокатские и / или судебные расходы.

Кроме расходов на адвоката, эксперта, а также непосредственных убытков пострадавшего, к общему числу регулируемых потерь относятся также расходы пострадавшего на телефонные звонки и переписку. Эти расходы составляют в среднем в зависимости от практики земельных судов от 20 до 30 евро. В делах иностранных пострадавших есть нередко возможность получить значительно большие средние расходы или доказать конкретные суммы посредством представления счетов.

### **III. Транспортная авария в Германии и детали ее регулирования на конкретных примерах**

Нередко аварийные ситуации затрагивают определенные „схемы поведения“, по которым нередко в прошлом уже принимались решения судами. Этой практикой других судов нередко пользуются судьи в конкретных новых случаях, создавая тем самым „модели поведения“ в суде.

### 1. Авария на скоростной автомагистрали

Нередко при аварии на дорогах, а тем более на скоростной магистрали (автобан) важную роль при распределении вины играют одни и те же факторы.

Так при превышении скорости вина в аварии (или большая часть вины) нередко ложится на того, кто превысил скорость. Это касается не только таких логичных случаев, когда скорость виновника была (значительно) выше разрешенной, но и случаев, когда скорость на автомагистрали значительно превышала рекомендуемую скорость в 130 км/ч. Не смотря на то, что ограничения скорости как такового не было и нарушения в смысле дорожно-транспортного права нет, высокая скорость сопряжена с повышенным риском, который в случае аварии сыграет роль в распределении вины в сторону двигавшегося с высокой скоростью. При ухудшении видимости, из-за непогоды, ночного времени, других автомобилей скорость также должна быть снижена, иначе вина в аварии возрастает.

### 2. Несоблюдение расстояния между автомобилями на дороге

Несоблюдение расстояния к впереди находящемуся автомобилю также грозит в случае аварии присуждением вины тому, кто наехал сзади. Правила дорожного движения требуют вести автомобиль с таким расстоянием, чтобы торможение было возможно и в экстренной ситуации. Из этого следует первоочередное предположение, что виноват тот, кто наехал.

Лишь в тех случаях когда впереди едущий автомобиль резко и беспричинно затормозил, предположение можно опротестовать и попытаться доказать вину водителя автомобиля затормозившего первым. Нередко даже в таких случаях вина распределяется в лучшем случае на обоих (например Высший земельный суд Хамм, NJWE-VHR 1998, 157).

Стоит учесть, что несоблюдение безопасного расстояния на автобане и экстремальное приближение сзади с целью „заставить“ находящийся впереди автомобиль уступить дорогу, грозит в Германии уголовной ответственностью за „принуждение“ (§ 240 уголовного кодекса Германии).

### 3. Авария на парковке

Аварии на территории автомобильной парковки в большинстве случаев решаются судами по одной и той же модели. Вина распределяется пополам (50/50) между обоими участниками. Причиной такого распределения является постоянно подтверждаемая судами практика, обязывающая всех находящихся на парковке автомобилистов к повышенному вниманию. Каждый должен постоянно считаться с выезжающими и проезжающими мимо парковочных мест автомобилями (например Высший земельный суд Карлсруэ, DAR 90,348; Высший земельный суд Франкфурта, NZV 2001, 36).

Для того чтобы опровергнуть это „правило“ нужны веские причины и доказательства неправомерного поведения противника.

### 4. Повреждения дороги тяжелым грузовиком

Не только аварии между автомобилями, но и повреждения полотна дороги, площади парковки, ограничения полос автобана, уборка дороги от мусора, обломков и масла и т.д. могут быть ущербом, подлежащим регулированию страховой компанией. Во всех этих случаях виновнику и / или застрахованному крайне рекомендуется позаботиться об сборе доказательств вины и объема ущерба. Не секрет что страховая компания, отрегулировавшая подобный ущерб, может обратиться к застрахованному хозяину автомобиля с регрессом, если в ущербе есть вина самого пострадавшего.