



Уважаемые коллеги!

Прошел год как Белорусское бюро по транспортному страхованию начало издание Справочно-информационного бюллетеня. Учреждая данное издание, бюро стремилось прежде всего оказать помощь специалистам страховых организаций занятым в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, разъяснять возникающие вопросы, распространить накопленный опыт проведения данного вида страхования. В истекшем году на страницах бюллетеня мы старались всесторонне осветить проблемы, связанные с проведением данного вида страхования, прокомментировать нововведения и разъяснить отдельные вопросы, возникающие как у страховщиков, так и у страхователей.

В каждом номере делились опытом претензионной работы, а также рассказывали о международном опыте проведения данного вида страхования в рамках международной системы "Зеленая карта".

Начиная со второго номера бюро стало публиковать полный список специалистов по определению стоимости транспортных средств оценщиков, прошедших в установленном порядке аттестацию в бюро и имеющих право осуществлять деятельность по

определению размера вреда, причиненного транспортному средству, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, с указанием срока действия выданных им свидетельств. На наш взгляд эта информация будет полезна не только специалистам страховщиков, но и страхователям.

Редакционный совет прилагает все силы, чтобы материалы, опубликованные в бюллетене, были полезны, познавательны и интересны. Вместе с тем мы понимаем, что без диалога с читателями невозможно создать по настоящему интересный и востребованный журнал. Более того, полезность издания и его развитие напрямую связано с тем, как налажена обратная связь с читателями, тем более, что Справочно-информационный бюллетень это – узконаправленное, профессиональное издание и на его страницах, на наш взгляд, должны присутствовать и мнения специалистов, непосредственно занятых в данной сфере и ежедневно решающих множество вопросов, связанных с проведением данного вида страхования. Мы считаем, что опыт приносит наибольшую пользу только тогда, когда им делятся.

Белорусское бюро по транспортному страхованию приглашает вас в новом году активно участвовать в создании бюллетеня. Делитесь своими проблемами, предлагайте новые темы и рубрики. Чтобы вы хотели видеть на страницах бюллетеня? Что важно и интересно для вас?

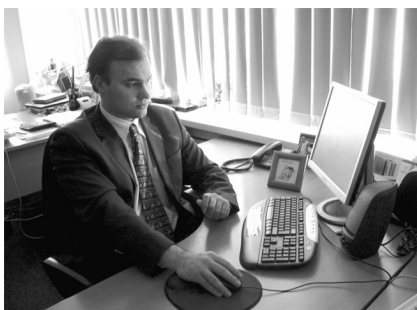
Мы будем рады любым вашим предложениям, замечаниям и конструктивной критике.

Надеемся, что с вашей помощью в новом году бюллетень станет еще более интересным, востребованным и необходимым каждому специалисту, связанному с данным видом страхования.

Мы же со своей стороны приложим все силы, чтобы наша совместная работа была плодотворной и взаимовыгодной.

С уважением,
главный редактор,
генеральный директор Белорусского бюро
по транспортному страхованию

П.М. Кучерин



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

Шалабодов Игорь Александрович:

О ПРИМЕНЕНИИ АЛЮМИНИЕВЫХ СПЛАВОВ ПРИ ИЗГОТОВЛЕНИИ КУЗОВОВ АВТОМОБИЛЕЙ

За последнее время в Республике Беларусь значительно возросло количество автомобилей с частями кузова, изготовленными из алюминиевых сплавов. Как показала практика, у специалистов по оценке транспортных средств и страховщиков возникает множество вопросов об особенностях конструкции и технологии восстановления таких автомобилей и данная статья призвана помочь им в них разобраться.

Стремление облегчить автомобильный кузов уже в начале 20 века привело к идее его изготовления из различных алюминиевых сплавов.

В 1909 г. в США построили автомобиль "Пирс-Эрроу" с полностью алюминиевым кузовом и провели едва ли не первый в мире краш-тест. Автомобиль прицепили к паровозу и на большой скорости сбросили с высокой железнодорожной насыпи. Результаты испытания превзошли ожидания — значительно деформировалась только передняя часть кузова, а каркас автомобиля практически не пострадал. В то время объяснения этому явлению найдено не было и лишь в 2006 году расчеты, проведенные исследовательским центром Dynamic Research Inc (США) доказали, что чем меньше масса автомобиля и больше его габариты, тем этот авто-

Проведение страхования

мобиль безопаснее. Применение алюминия позволяет снизить массу автомобиля и как следствие расход топлива, а наличие больших зон деформации гасит энергию удара. Данные факторы особенно актуальны для внедорожников.

Первый шаг к широкому применению алюминия сделан французской фирмой Ситроен. Алюминиевые кузов, передняя и задняя подвески позволили создать сверхлегкую четырехместную машину (380 кг). Она была почти готова к производству в 1939 году, но война поставила крест на этом перспективном изобретении.

В 1984 г. в рамках проекта над материалом будущего появляется пробный алюминиевый кузов Audi 100. Этот прототип был чрезвычайно дорог в производстве, а кузов уступал в прочности стальному. Только в начале 90-ых годов началось массовое производство автомобилей с алюминиевыми кузовами. Весной 1991 года дебютировала Honda NSX, а в 1994 г. начато серийное производство Audi A8.

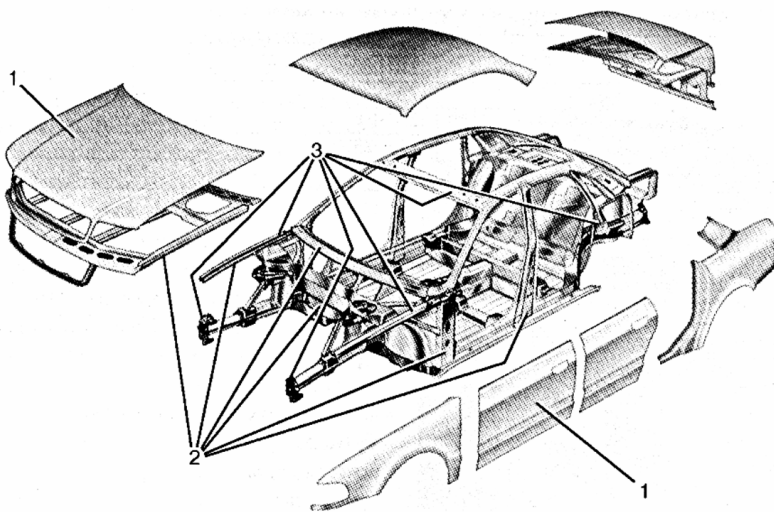
Листовой материал из чистого алюминия без специальных легирующих добавок, главными из которых являются магний и кремний, слишком мягок и поэтому не применяется в производстве автомобильных кузовов. Несмотря на применение легирующих добавок, алюминий сохраняет преимущество перед стальным материалом, поскольку вес алюминиевой детали на 70% меньше аналогичной стальной.

Сплавы на основе алюминия почти не подвержены коррозии. На их поверхности под влиянием кислорода образуется оксидная пленка, защищающая основной металл от разрушения. Но если в непосредственный контакт с алюминием входит какой-либо другой металл, то вследствие разных электрических потенциалов между ними возникает гальваническая пара, что приводит к коррозии алюминия. Таким образом, если при восстановлении алюминиевого кузова для соединения его деталей используются болты и гайки, не покрытые специальным защитным составом, может произойти разрушение алюминия.

Проведение страхования

Алюминиевые сплавы являются очень хорошими проводниками электричества и характеризуются высокой теплопроводностью. Этими свойствами алюминия определяется и специфика сварочных работ. Аппараты для контактной сварки стальных деталей не могут использоваться для соединения алюминиевых деталей, поскольку в этом случае потребуется ток в три раза большей силы. Значительное увеличение продолжительности сварки не позволяет создать сварную точку, поскольку тепло на границе контактируемых поверхностей слишком быстро рассеивается в окружающую среду. Практическое применение находит только сварка в среде защитного газа, причем в качестве последнего может быть использован лишь 100%-ный аргон.

Материалы, используемые для изготовления кузова



Детали кузова Audi A8, изготовленные из алюминия: 1 — обычным прессованием (внешние панели кузова); 2 — профильным прессованием; 3 — литьем под давлением (профилированные соединительные элементы)

Детали из алюминиевого сплава, используемые в автомобильной промышленности, отличаются как составом легирующих до-

Проведение страхования

бавок, так и технологией изготовления. В большинстве случаев их производят тремя следующими способами: литьем под давлением, профильным прессованием и обычным прессованием.

Тонкостенные алюминиевые детали кузова изготавливают обычным прессованием из плоских листовых заготовок. Такими деталями, как правило, являются крупные плоские наружные панели кузова: крылья, капот, панели дверей и крыши. Из отдельных прессованных элементов могут быть сварены некоторые профилированные детали кузова (например, наружные части порогов). Наружные панели кузова могут крепиться к каркасу винтами, сваркой или заклепками.

Способ профильного прессования состоит в продавливании расплава через формирующие инструменты с варьируемым поперечным сечением. Этим способом могут быть изготовлены детали с замкнутыми полостями (коробчатые профилированные элементы кузова). Детали, изготовленные в соответствии с этой технологией, обладают более толстыми стенками. По сравнению с обычными прессованными элементами кузова их поперечное сечение постоянно. К таким деталям относятся длинные прямые или слегка искривленные элементы конструкции кузова: рамка ветрового окна, лонжероны, стойки.

Профилированные соединительные элементы изготавливают литьем алюминиевого расплава под давлением в специальных формах. Такие детали, как правило, имеют небольшие размеры. К ним относятся, например, крепления амортизаторных стоек, усилители, соединительные элементы для деталей кузова, изготовленных способом профильного прессования. Часто такие детали снабжены тонкостенными усиливающими ребрами.

Поскольку число страниц данного бюллетеня ограничено, то особенности восстановления кузовов из алюминиевых сплавов будут рассмотрены в следующем номере.

Проведение страхования

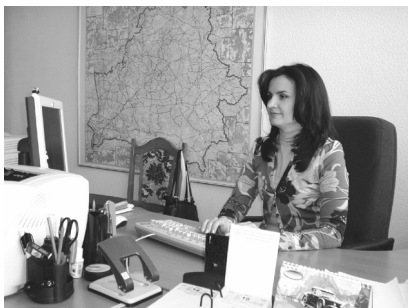
Список специалистов по оценке транспортных средств оценщиков, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию за период с 10.11.2006 по 8.02.2007

Фамилия, имя, отчество	Дата начала действия свидетельства об аттестации	Дата окончания действия свидетельства об аттестации
Есипович Андрей Владимирович	23.11.2006	22.11.2007
Жвалецкий Александр Петрович	23.11.2006	22.11.2007
Сабило Виктор Иванович	07.12.2006	06.12.2007
Журко Василий Григорьевич	15.12.2006	14.12.2008
Зохан Дмитрий Георгиевич	15.12.2006	14.12.2007
Короткин Игорь Григорьевич	15.12.2006	14.12.2007
Степанчиков Виктор Геннадьевич	15.12.2006	14.12.2007
Степанчиков Геннадий Николаевич	15.12.2006	14.12.2007
Щербицкий Александр Михайлович	15.12.2006	14.12.2007
Ковальский Олег Алексеевич	12.01.2007	11.01.2008
Клименков Денис Сергеевич	08.02.2007	07.02.2008
Колесник Валерий Сергеевич	08.02.2007	07.02.2008
Марцинкевич Эдуард Адольфович	08.02.2007	07.02.2009
Трубенков Виктор Георгиевич	08.02.2007	07.02.2008
Юрасов Игорь Николаевич	16.02.2007	15.02.2009

Письмо от 26.12.2006 № 04-04/11326

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/январь 2007" и "Автомобили/1 квартал 2007", и предлагает применять их при расчете размера вреда для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по страховым случаям на период с 1 января 2007 г. по 31 марта 2007 г.

Работа в системе "Зеленая карта"



Исполняющая обязанности начальника отдела расчетов с потерпевшими по внешнему страхованию Белорусского бюро по транспортному страхованию

Симонович Ирина Геннадьевна:

В Белорусское бюро по транспортному страхованию поступают вопросы от страхователей и страховщиков о возможности регулирования страховых случаев, произошедших за пределами Республики Беларусь, когда по тем или иным причинам на место дорожно-транспортного происшествия не была вызвана полиция.

Насколько известно Белорусскому бюро, в большинстве стран-участниц системы "Зеленая карта" выплата страхового возмещения не производится в случае, если дорожно-транспортное происшествие не зарегистрировано в полиции, поскольку невозможно документально подтвердить факт дорожно-транспортного происшествия.

О необходимости регистрации происшествия в полиции свидетельствует соответствующая запись на бланке зеленой карты, едином для всех стран участниц системы "Зеленая карта" – при наступлении дорожно-транспортного происшествия страхователь должен вызвать полицию, а также получить справку полиции об обстоятельствах ДТП.

"Я стал участником дорожно-транспортного происшествия на территории Республики Польша. Есть справка польской полиции, в которой указано, что я являюсь потерпевшим. Сейчас я в Бела-

руси. Как мне получить страховое возмещение вреда, причиненного польским водителем, ответственность которого застрахована в польской компании "N", полис № XXX?"

В случае причинения вреда гражданину Республики Беларусь за ее пределами водителем, ответственность которого застрахована страховой компанией страны дорожно-транспортного происшествия, потерпевшему следует обращаться непосредственно в данную страховую компанию. Для этого потерпевшему необходимо на месте происшествия записать номерной знак транспортного средства второго участника дорожного происшествия, взять копию полиса обязательного страхования ответственности или записать его номер, а также название, адрес и номер телефона офиса страховой компании, выдавшей данный полис. Все дальнейшие действия потерпевшему следует согласовывать с представителями данной страховой компании, поскольку размер страховой выплаты, документы, на основании которых он устанавливается, а также прочие вопросы, связанные с решением о возмещении, регулируются в соответствии с законодательством страны дорожно-транспортного происшествия.

Поскольку потерпевший покинул страну дорожно-транспортного происшествия, не обратившись в соответствующую страховую компанию, то в данном исключительном случае, для того чтобы зафиксировать послеаварийное состояние своего автомобиля, потерпевшему необходимо безотлагательно обратиться к специалисту по определению стоимости транспортных средств для составления акта осмотра и фотографирования повреждений, полученных в дорожно-транспортном происшествии. Копии этих документов, чека об оплате данных услуг, а также справку дорожной полиции следует направить по факсу или по почте в страховую компанию причинителя вреда, приложив их к заявлению о возмещении вреда. В заявлении необходимо указать свой адрес, номера телефонов для того, чтобы представитель страховой компании мог связаться с потерпевшим в случае возникновения не-

Работа в системе "Зеленая карта"

обходимости. Если потерпевший понес какие-либо дополнительные расходы из-за дорожно-транспортного происшествия, то все платежные документы необходимо сохранить и представить в данную компанию для подтверждения своих расходов.

Еще раз обращаем внимание на то, что все вопросы, связанные с решением о страховом возмещении, регулируются в соответствии с законодательством страны дорожно-транспортного происшествия.

"Я стал участником дорожно-транспортного происшествия на территории Германии, ответственность второго участника застрахована в польской компании "N", полис № XXX. Есть справка немецкой полиции, в которой указано, что я являюсь потерпевшим. Как мне получить страховое возмещение вреда?"

В случае причинения вреда гражданину Республики Беларусь за ее пределами водителем-нерезидентом страны дорожно-транспортного происшествия, ответственность которого застрахована по зеленой карте страховой компанией страны проживания данного водителя, потерпевшему следует обращаться в бюро страны происшествия. На обороте первой страницы зеленой карты перечислены адреса и номера телефонов бюро всех стран-участниц системы "Зеленая карта". Потерпевшему следует обращаться в соответствующее (в данном случае – немецкое) бюро с заявлением о возмещении вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия, сообщив при этом следующую информацию: номерной знак транспортного средства второго участника дорожного происшествия, полный номер страхового сертификата "Зеленая карта", который состоит из международного кода страны, кода страховщика, порядкового номера. Потерпевшему следует сохранять документы, подтверждающие понесенные им в связи с данным дорожно-транспортным происшествием расходы. Поскольку вред причинен лицом, чья ответственность застрахована по зеленой карте, то, в соответствии с положениями системы "Зеленая карта", решение о возмещении вреда

Работа в системе "Зеленая карта"

принимается исключительно бюро страны происшествия в соответствии с законодательством страны происшествия.

"Я стал участником дорожно-транспортного происшествия на территории Франции. Есть справка полиции, в которой указано, что я являюсь потерпевшим. Я не знаю, какая страховая компания выдала полис обязательного страхования ответственности второму участнику, транспортное средство которого зарегистрировано во Франции. Как мне получить страховое возмещение вреда?"

В случае причинения вреда резидентом страны дорожно-транспортного происшествия потерпевшему необходимо записать номерной знак транспортного средства второго участника дорожно-транспортного происшествия, взять копию полиса обязательного страхования ответственности или записать его номер, а также название, адрес и номер телефона офиса страховой компании, выдавшей данный полис.

Поскольку в данном случае потерпевший этого не сделал, то ему следует обратиться в соответствующее (в данном случае – французское) бюро с заявлением об установлении страховой компании, застраховавшей ответственность второго участника дорожно-транспортного происшествия, сообщив при этом всю имеющуюся о нем информацию, а также приложив копию справки дорожной полиции. На обороте первой страницы зеленой карты перечислены адреса и номера телефонов бюро всех стран-участниц системы "Зеленая карта".

В случае установления страховой компании, выдавшей полис обязательного страхования ответственности, потерпевший обращается с заявлением о возмещении вреда непосредственно в данную страховую компанию.

В данной ситуации также все вопросы, связанные с решением о страховом возмещении, регулируются в соответствии с законодательством страны дорожно-транспортного происшествия.

В связи с тем, что у страховых организаций-членов Белорусского бюро возникают вопросы, связанные с регулированием дорожно-транспортного происшествия, произошедшего с участием двух граждан Беларуси за ее пределами, бюро отдельно публикует решение, принятое по данному вопросу 40-ой Генеральной Ассамблей в г. Софии, Болгария, в 2006 году:

"Решения Генеральной Ассамблеи 15–16 июня 1956 г., пункт X5, а также Генеральной Ассамблеи 23 июня 1967 г., пункт 7

"Дорожно-транспортные происшествия, в которых оба участвовавших автомобиля были иностранными.

В случае дорожно-транспортного происшествия в определенном государстве между двумя транспортными средствами другого государства, регулирующее бюро страны посещения, если не требуется действовать согласно положениям законодательства об обязательном страховании, может, по запросу либо приезжего, либо иностранного страховщика:

— оказать содействие одному или обоим заинтересованным иностранным страховщикам – (например, в отношении предоставления информации о происшествии, копий отчета полиции, показаний свидетелей и т.д.), и в случае необходимости, предоставлять разъяснения "местного" законодательства по любому вопросу, возникшему в связи с обстоятельствами происшествия;

— бюро, оказывающее подобное содействие, должно получить плату за регулирование в соответствии со Статьей 5 Единого Соглашения;

— для расчета подобной платы за регулирование, все требования по этому происшествию должны быть сложены;

— плата за регулирование, рассчитанная таким образом, должна быть оплачена двумя страховщиками совместно.

Всем бюро были направлены рекомендации о том, что их содействие должно быть оказано любому бюро, занимающемуся регулированием требований в связи с дорожно-транспортным происшествием, в котором участвовали водители из других государств.

Работа в системе "Зеленая карта"

Происшествия, в которых участвовали транспортные средства из одного государства.

В случае, когда дорожно-транспортное происшествие произошло в иностранном государстве с участием водителей, граждан одного другого государства, Регулирующее бюро должно, до начала работы по этому случаю, связаться с Выплачивающим бюро страны, гражданами которой являются данные водители, и, если возможно, договориться с этим бюро о регулировании требований сторон в их собственной стране, а не в стране происшествия."
отменены."

Это означает, что с июня 2006 года все требования о возмещении вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия, согласно статье 3 Внутренних Положений, рассматриваются исключительно бюро страны происшествия, в соответствии с правовыми и нормативными положениями страны происшествия, имеющими отношение к гражданской ответственности, возмещению убытков потерпевшей стороне и обязательному страхованию, и только бюро страны происшествия имеет право решать все проблемы, связанные с урегулированием требований, а также с интерпретацией законов страны происшествия.



Главный юрисконсульт юридического отдела Белорусского бюро по транспортному страхованию

Сеньковская Ирина Николаевна:

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ПРИЧИНЕНИИ ВРЕДА В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

При использовании транспортного средства в дорожном движении на территории Республики Беларусь каждый владелец транспортного средства обязан при себе иметь договор страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Договор страхования предъявляется работнику Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь по его требованию. Если транспортное средство использовалось водителем в дорожном движении без договора страхования, а также если при этом было совершено дорожно-транспортное происшествие, то на владельца либо на лицо, ответственное за причинение вреда, налагается штраф.

Зачастую водители, на которых был наложен данный административный штраф, оплатив сумму штрафа, которая на сегодняшний день может являться их месячным заработком, считают, что они полностью рассчитались за вред, причиненный потерпевшему в совершенном дорожно-транспортном происшествии.

Однако, следует иметь в виду, что факт дорожно-транспортного происшествия для лица, ответственного за его совершение, влечет три вида расходов:

Правовая работа

1) В соответствии со ст. 18.17 Кодекса Республики Беларусь от 21.04.2003 № 194-3 "Об административных правонарушениях", вступившего в силу с 1 марта 2007 года:

нарушения правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством, предусмотренные статьями 18.12-18.15 Кодекса, повлекшие причинение потерпевшему легкого телесного повреждения либо повреждение транспортного средства, груза, дорожного покрытия, дорожных и других сооружений или иного имущества, — влекут наложение штрафа в размере от десяти до тридцати базовых величин или лишение права управления транспортными средствами сроком до двух лет.

2) В соответствии со пунктом 5.3 Указа Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 № 530 "О страховой деятельности":

использование в дорожном движении транспортного средства без заключения его владельцем договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств —

влечет наложение штрафа на владельца транспортного средства:

юридическое лицо или индивидуального предпринимателя — в размере пятнадцати базовых величин;

на физическое лицо — в размере пяти базовых величин.

Использование в дорожном движении транспортного средства без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в случае совершения дорожно-транспортного происшествия лицом, уполномоченным управлять этим средством, — влечет наложение штрафа на владельца транспортного средства:

юридическое лицо или индивидуального предпринимателя — в размере двадцати пяти базовых величин;

на физическое лицо — в размере десяти базовых величин.

Правовая работа

3) Возмещение материального вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия другим участникам ДТП.

В этой связи необходимо напомнить, что в соответствии с пунктом 150 Положения "О страховой деятельности в Республике Беларусь", утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 № 530, вред, причиненный потерпевшему по договорам внутреннего и пограничного страхования, возмещается страховщиком, а в случаях, предусмотренных Уставом Белорусского бюро по транспортному страхованию, – бюро в соответствии с законодательством Республики Беларусь в пределах установленных лимитов ответственности при условии, что этот вред причинен:

- транспортным средством, владелец которого заключил или должен был заключить договор страхования;

- в результате движения или размещения транспортного средства и при наличии причинной связи между движением или размещением транспортного средства и причинением вреда;

- владельцем транспортного средства, у которого возникла гражданская ответственность по возмещению данного вреда, и он не доказал, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

При этом не учитывается наличие грубой неосторожности потерпевшего или отсутствие вины причинителя вреда.

Таким образом, закон предусматривает возможность возмещения вреда и при отсутствии вины причинителя вреда.

Примером может служить случай, когда в результате дорожно-транспортного происшествия погиб пешеход, который в нарушение Правил дорожного движения переходил дорогу в запрещенном месте. Однако, владелец транспортного средства независимо от своей вины и грубой неосторожности потерпевшего будет нести ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности.

Правовая работа

Вопрос наступления гражданско-правовой ответственности вне зависимости от вины является сложным. Существование данной нормы права имеет целью сформировать у водителей, участвующих в дорожном движении, потребность в добросовестном соблюдении Правил дорожного движения с учетом предвидимой возможности причинения случайного вреда. Так, владелец источника повышенной опасности будет ориентирован на правомерное поведение, поскольку предположить, когда и где может возникнуть такой вред, практически невозможно.

На практике такие случаи бывают довольно часто.

Например. В результате дорожно-транспортного происшествия пешеходу причинены тяжкие телесные повреждения, которые повлекли утрату трудоспособности на 100%. При расследовании данного происшествия сотрудниками ГАИ установлено отсутствие вины в действиях водителя, управлявшего транспортным средством, также в постановлении об отказе в возбуждении уголовного дела в отношении водителя следственными органами сделан вывод о виновности в данном ДТП самого пешехода.

Как правило, в таких случаях водители не согласны возмещать вред, мотивируя это в первую очередь своей невиновностью в ДТП.

Однако, при отсутствии у водителя, участвовавшего в ДТП, договора страхования Белорусское бюро по транспортному страхованию на основании действующего законодательства будет выплачивать потерпевшему возмещение вреда по случаю утраты трудоспособности. Точно также страховая организация, заключившая договор страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств с водителем, в результате чьих виновных действий был причинен вред пешеходу, произведет выплату страхового возмещения в соответствии с условиями заключенного договора.

В ряде случаев страховые организации и во всех случаях Белорусское бюро по транспортному страхованию, произведя расчеты с потерпевшим, на основании пункта 178 Положения о страхо-

Правовая работа

вой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 № 530, приобретают право требования в пределах выплаченных сумм к юридическому или физическому лицу, ответственному за причинение вреда, в случаях:

- умышленных действий, за исключением действий, совершенных в состоянии крайней необходимости или необходимой обороны;
- управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения;
- отсутствия у лица, причинившего вред, предусмотренных в законодательстве оснований на право управления транспортным средством;
- невыполнения лицом, причинившим вред, требований Правил дорожного движения, указанных в пункте 163 Положения,
- совершения преступных действий с использованием транспортного средства,
- причинения вреда лицом, изъявшим транспортное средство из обладания владельца без его вины в результате противоправных действий,
- использования транспортного средства в дорожном движении без заключения договора страхования,
- наличия установленной судом вины организации, отвечающей за надлежащее содержание и эксплуатацию дорог.

При этом пунктом 150 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530, предусмотрено возмещение вреда по договорам внутреннего и пограничного страхования без учета наличия грубой неосторожности потерпевшего или отсутствия вины причинителя вреда.

Статистика

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

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые органи- зации	Кол-во заклю- ченных догово- ров		Сумма собран- ных страховых взносов		Сумма выпла- ченного стра- хового возме- щения	
		2006 г.	2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.	2005 г.
1.	Белгосстрах	1709962	1655695	66243,6	62785,7	36298,6	31578,0
2.	Белкоопстрах	206423	153114	7017,3	5073,9	3955,7	1987,4
3.	Белнефтестрах	308928	258472	11771,6	10074,0	7807,1	5618,8
4.	Белэксимгарант	88340	55039	3602,0	2034,0	1712,0	811,9
5.	ПромТрансИнвест	239515	257760	9681,6	10434,7	7545,1	8296,3
6.	ТАСК	410212	350742	16927,4	14357,2	11897,2	8898,1
7.	АльВеНа					95,5	173,3
8.	Багач					86,3	120,9
9.	БАСО					9,6	31,1
10.	Белвнешстрах					24,9	67,9
11.	БелИнгострах					78,1	131,3
12.	Бролли					42,4	116,3
13.	Купала					50,3	138,3
14.	Славполис					5,0	24,8
Итого:		2963380	2730822	115243,5	104759,5	69607,8	57994,4

Статистика

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

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченного страхового возмещения	
		2006 г.	2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.	2005 г.
1.	Белгосстрах	229 837	299 705	8 934,4	11 428,5	314,2	339,4
2.	Белэксимгарант	17 475	14 762	683,7	565,5	21,7	16,1
Итого:		247 312	314 467	9 618,1	11 994,0	335,9	355,5

СВЕДЕНИЯ о реализации белорусских страховых сертификатов "Зеленая карта" за 2006 г.

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов	
		2006 г.	2005 г.	2006 г.	2005 г.
1.	Белгосстрах	163 683	168 840	8 744,3	8 624,5
2.	Белкоопстрах	50 224	37 032	4 141,8	3 995,5
3.	Белнефтестрах	88 690	72 854	7 705,0	7 541,3
4.	Белэксимгарант	26 889	1 389	2 196,2	159,1
5.	ПромТрансИнвест	39 313	36 964	5 608,6	5 298,9
6.	ТАСК	78 205	84 013	10 674,3	11 708,0
Итого:		447 004	401 092	39 070,2	37 327,3

ПРИКАЗ

БЕЛОРУССКОГО БЮРО ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ

22 декабря 2006 г. № 25-од

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНСТРУКЦИИ О ПОРЯДКЕ УЧЕТА,
РЕГИСТРАЦИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЛАНКОВ СТРАХОВЫХ
СВИДЕТЕЛЬСТВ, СТРАХОВЫХ ПОЛИСОВ И СТРАХОВЫХ
СЕРТИФИКАТОВ "ЗЕЛЕНАЯ КАРТА" ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ
СТРАХОВАНИЮ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

В соответствии с Уставом Белорусского бюро по транспортному страхованию, утвержденным Указом Президента Республики Беларусь от 1 декабря 1999 г. № 701, ПРИКАЗЫВАЮ:

Утвердить прилагаемую Инструкцию о порядке учета, регистрации и использования бланков страховых свидетельств, страховых полисов и страховых сертификатов "Зеленая карта" по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Генеральный директор

П.М.КУЧЕРИН

УТВЕРЖДЕНО
Приказ Белорусского бюро
по транспортному страхованию
22.12.2006 № 25-од

**ИНСТРУКЦИЯ
О ПОРЯДКЕ УЧЕТА, РЕГИСТРАЦИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
БЛАНКОВ СТРАХОВЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ, СТРАХОВЫХ
ПОЛИСОВ И СТРАХОВЫХ СЕРТИФИКАТОВ
"ЗЕЛЕНАЯ КАРТА" ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СТРАХОВАНИЮ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

1. Настоящая Инструкция определяет порядок учета, регистрации и использования бланков страховых свидетельств, страховых полисов и страховых сертификатов "Зеленая карта", применяемых при заключении договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2. Формы бланков страхового свидетельства, страхового полиса и страхового сертификата "Зеленая карта" утверждаются Белорусским бюро по транспортному страхованию по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь.

Страховые свидетельства, страховые полисы и страховые сертификаты "Зеленая карта", применяемые для заключения договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, являются бланками строгой отчетности и подлежат обязательной регистрации в Белорусском бюро по транспортному страхованию.

3. Изготовление и использование бланков страховых свидетельств, страховых полисов и страховых сертификатов "Зеленая карта", не зарегистрированных в установленном порядке, не допускается.

Для изготовления бланков страховых свидетельств (страховых полисов, страховых сертификатов) страховая организация, являющаяся членом Белорусского бюро по транспортному стра-

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

хованию, обращается в бюро с заявлением (в двух экземплярах по каждому виду бланков) установленного образца согласно приложению 1 к настоящей Инструкции, в котором указывает остаток неиспользованных бланков, предполагаемый расход бланков в будущем периоде, необходимое количество бланков и предприятие, на котором будут изготавливаться бланки.

4. Бюро в течение пяти рабочих дней рассматривает данное заявление, присваивает тиражу серию и номера, о чем информирует страховую организацию (путем направления второго экземпляра заявления с отметкой о присвоении серии и номеров страховым свидетельствам (страховым полисам, страховым сертификатам), а также предприятие, на котором будут изготавливаться бланки.

При этом страховые организации – ассоциированные члены бюро не имеют права на изготовление, регистрацию и использование бланков страховых сертификатов "Зеленая карта".

5. После получения изготовленных бланков страховая организация обращается в бюро с заявлением об их регистрации (по каждому виду бланков) по форме согласно приложению 2 к настоящей Инструкции.

Заявление о регистрации бланков страховых свидетельств (страховых полисов, страховых сертификатов) составляется в двух экземплярах. К заявлению прилагаются: заверенная копия товарно-транспортной накладной на отпуск бланков строгой отчетности установленного образца, оригинал первого бланка страхового свидетельства (страхового полиса, страхового сертификата) изготовленного тиража и накладная на передачу бюро оригинала бланка страхового свидетельства (страхового полиса, страхового сертификата).

Бюро в течение пяти рабочих дней рассматривает данное заявление, проверяет соответствие изготовленных бланков страховых свидетельств (страховых полисов, страховых сертификатов) утвержденному образцу, цветовой гамме, а также присвоенной серии и нумерации и производит их регистрацию, о чем информи-

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

рует страховую организацию путем направления одного экземпляра заявления с отметкой о регистрации.

6. Бланки страховых свидетельств (страховых полисов, страховых сертификатов), не соответствующие установленному образцу, цветовой гамме, присвоенной серии либо нумерации, регистрации не подлежат.

7. Изготовление страховых свидетельств (страховых полисов, страховых сертификатов) неполного тиража, выделенного бюро страховой организации, не допускается.

8. Страховые свидетельства, полисы пограничного страхования и страховые сертификаты "Зеленая карта" выписываются подотчетными лицами в хронологической последовательности в порядке возрастания их номеров.

9. Оприходование, учет и списание страховых свидетельств (страховых полисов, страховых сертификатов) производятся в соответствии с положением о порядке использования бланков строгой отчетности, утвержденным Министерством финансов Республики Беларусь.

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

Приложение 1
к Инструкции о порядке учета,
регистрации и использования
бланков страховых свидетельств,
страховых полисов и страховых
сертификатов "Зеленая карта"
по обязательному страхованию
гражданской ответственности
владельцев транспортных средств

Белорусское бюро по
транспортному страхованию

ЗАЯВЛЕНИЕ

(наименование страховой организации)

просит присвоить серию и номера страховым свидетельствам (страховым полисам, страховым сертификатам) по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств:

Наименование бланка	Остаток неиспользованных бланков	Предполагаемый расход бланков до ____ 200_ г.	Необходимое количество бланков
Страховые свидетельства (полисы пограничного страхования, страховые сертификаты "Зеленая карта")			

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

Бланки страховых свидетельств (страховых полисов,
страховых сертификатов) будут изготавливаться _____
(наименование)

предприятия, адрес, номер лицензии)

Руководитель страховой
организации

_____ (подпись)

_____ (И.О.Фамилия)

М.П.

Главный бухгалтер

_____ (подпись)

_____ (И.О.Фамилия)

_____ (дата)

Отметка Белорусского бюро по транспортному страхованию:

1. Присвоить _____

(наименование бланка, серия и номер)

_____ (наименование бланка, серия и номер)

2. Разрешено разместить заказ на изготовление бланков _____

_____ (наименование организации, адрес, номер лицензии)

Генеральный директор

_____ (подпись)

_____ (И.О.Фамилия)

Главный бухгалтер

_____ (подпись)

_____ (И.О.Фамилия)

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

Приложение 2
к Инструкции о порядке учета,
регистрации и использования
бланков страховых свидетельств,
страховых полисов и страховых
сертификатов "Зеленая карта"
по обязательному страхованию
гражданской ответственности
владельцев транспортных средств

Белорусское бюро по
транспортному страхованию

ЗАЯВЛЕНИЕ

(наименование страховой организации)

просит зарегистрировать изготовленные следующие бланки страховых свидетельств (страховых полисов, страховых сертификатов) по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств:

Наименование	Тираж	Серия	Номер

Руководитель страховой
организации

(подпись)

(И.О.Фамилия)

М.П.

Главный бухгалтер

(подпись)

(И.О.Фамилия)

(дата)

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

Отметка Белорусского бюро по транспортному страхованию о регистрации:

1. _____
(соответствие изготовленных бланков присвоенным бюро серии и
_____ номерам, а образца – установленным требованиям)

2. Бланки зарегистрированы _____
(дата, номер по журналу регистрации)

Генеральный директор _____
(подпись) (И.О.Фамилия)

Главный бухгалтер _____
(подпись) (И.О.Фамилия)

ПРИКАЗ

БЕЛОРУССКОГО БЮРО ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ

13 декабря 2006 г. № 21-од

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ В ПРИКАЗ БЕЛОРУССКОГО БЮРО ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ ОТ 14 СЕНТЯБРЯ 2004 Г. № 30-ОД

В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 "О страховой деятельности" ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 14 сентября 2004 г. № 30-од "Об утверждении Правил определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2004 г., № 173, 10/69) следующие изменения и дополнения:

1.1. преамбулу приказа изложить в следующей редакции:

"В соответствии с пунктом 162 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 "О страховой деятельности", ПРИКАЗЫВАЮ:"

1.2. в Правилах определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденных этим приказом:

1.2.1. в пункте 2:

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

абзац второй изложить в следующей редакции:

"транспортные средства (далее – ТС), гражданская ответственность владельцев которых подлежит обязательному страхованию" – грузовые, легковые и грузопассажирские автомобили, тягачи, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоколяски, мотоциклы, мотороллеры, автомобили специального назначения (санитарные, пожарные и др.), тракторы (в том числе транспортные средства, созданные на базе перечисленных), колесные самоходные одноковшовые погрузчики, автогрейдеры, самоходные машины для содержания и ремонта дорог (за исключением землеройных машин), прицепы и полуприцепы к этим механическим транспортным средствам, подлежащие государственной регистрации и используемые в дорожном движении на территории Республики Беларусь, а также ввозимые на указанную территорию для временного пользования;"

в абзаце седьмом второе предложение исключить;

пункт дополнить абзацем двадцатым следующего содержания:

"Осмотр ТС" – органолептическое исследование поврежденного ТС в целях его идентификации, определения технического состояния, выявления и фиксации повреждений и дефектов частей, а также определения вида и трудоемкости ремонтных воздействий;"

абзацы двадцатый, двадцать первый и двадцать второй считать соответственно двадцать первым, двадцать вторым и двадцать третьим;

в абзаце двадцать первом слова "на основании специального разрешения" исключить;

абзац двадцать второй после слов "в Белорусском бюро по транспортному страхованию" дополнить словами "(далее – бюро)";

1.2.2. в пункте 3:

часть вторую изложить в следующей редакции:

"Специалисты оценщика, страховщика (бюро) должны иметь квалификацию и опыт работы в соответствии с требованиями действующих нормативных документов по определению стоимости ТС, специальную подготовку по определению размера вреда для целей

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и не реже одного раза в два года повышать квалификацию в установленном порядке.;"

1.2.3. в пункте 7:

первое предложение части первой изложить в следующей редакции:

"7. Для ТС производства стран дальнего зарубежья стоимость частей и материалов определяется на основе информации, получаемой из программного обеспечения Аудатекс, Автокальк, а для ТС производства стран СНГ – из программного обеспечения НАМИ.;"

1.2.4. в пункте 8:

абзац первый части третьей изложить в следующей редакции:

"К заключению о размере вреда, причиненного ТС, прилагаются.;"

в абзаце третьем части третьей слова "заключение о размере вреда, причиненного ТС" заменить словами "акт осмотра поврежденного ТС.;"

1.2.5. пункт 9 изложить в следующей редакции:

"9. Фотосъемка поврежденного ТС и его частей производится в соответствии с приложением 12.;"

1.2.6. пункт 11 изложить в следующей редакции:

"11. Осмотр ТС проводится у оценщика, страховщика либо в организациях автосервиса и автотранспорта. Осмотр может быть проведен по месту хранения (стоянки) ТС, при этом владелец ТС должен создать нормальные условия для проведения осмотра (свободный подход, освещение, возможность осмотра поврежденных частей ТС снизу и т.п.).;"

1.2.7. в пункте 13:

часть первую изложить в следующей редакции:

"13. Заинтересованные лица (их доверенные представители) приглашаются страховщиком. Если потерпевшим без уважительной причины не предоставлено в согласованные с ним сроки поврежденное ТС для осмотра, заинтересованные лица (их дове-

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

ренные представители) для участия в последующих осмотрах приглашаются потерпевшим. В случаях, когда расчеты с потерпевшими в соответствии со своим уставом осуществляет бюро, заинтересованные лица (их доверенные представители) приглашаются потерпевшим. Приглашение в обязательном порядке должно быть персональным, в нем указываются дата, время и место (адрес) проведения осмотра. Приглашение осуществляется письменным извещением заинтересованного лица либо телеграммой с уведомлением о вручении.";

в части третьей слова "потерпевший предъявит документы" заменить словами "специалисту будут предъявлены документы";

1.2.8. в абзаце втором пункта 14 слова "представления ТС на оценку" заменить словами "участия в осмотре ТС";

1.2.9. в абзаце четвертом пункта 15 слова "регистрационный номер" заменить словами "регистрационный знак";

1.2.10. часть вторую пункта 17 изложить в следующей редакции:

"Документы по определению размера вреда должны быть подготовлены и выданы заказчику не позднее 10 рабочих дней со дня осмотра ТС. Если Исполнитель ненадлежащим образом выполнил услуги по определению размера вреда, Заказчик сопроводительным письмом возвращает документы по определению размера вреда для дооформления либо переоформления с указанием причины и сроков исполнения.";

1.2.11. пункт 24 изложить в следующей редакции:

"24. В случае несогласия любой из сторон с выводами комиссии она вправе разрешить возникший спор в соответствии с подпунктом 1.3 пункта 1 Указа Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 "О страховой деятельности" (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006 г., № 143, 1/7866).";

1.2.12. в части третьей пункта 29 слова "с учетом отличия фактического пробега от расчетных значений согласно приложе-

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

нию 6" заменить словами "по справочникам, рекомендуемым Белорусским бюро по транспортному страхованию";

1.2.13. пункт 30 изложить в следующей редакции:

"30. Стоимость ТС на вторичном рынке Сбаз с учетом морального износа принимается по информационным справочникам, рекомендуемым Белорусским бюро по транспортному страхованию.

Если при осмотре ТС установлено, что данное ТС ранее было повреждено и восстанавливалось путем ремонта несущих элементов кузова, то остаточная стоимость ТС Сост специалистом по оценке транспортных средств, проводившим осмотр данного ТС, может быть снижена до 5%.";

1.2.14. часть вторую пункта 31 изложить в следующей редакции:

"Стоимость и срок службы установленного дополнительного оборудования должны быть подтверждены документально (чек, заказ-наряд и т.д.). При отсутствии документального подтверждения цены и (или) срока службы установленного дополнительного оборудования его стоимость рассчитывается по аналогам или определяется по справочникам, а срок службы считается с даты начала производства выбранного аналога. При отсутствии информации о дате начала производства установленного дополнительного оборудования срок его службы считается с года выпуска ТС.";

1.2.15. пункт 32 дополнить частью четвертой следующего содержания:

"При определении стоимости устранения эксплуатационных дефектов ТС, имеющего отметку о прохождении государственного технического осмотра и удовлетворительный внешний вид, не включаются в расчеты дефекты частей ТС в виде незначительных царапин, вмятин, сколов, старения и разнотона, точечной поверхностной коррозии лакокрасочного покрытия и других незначительных повреждений, за исключением тех случаев, когда дефек-

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

ты эксплуатации по размеру и виду сопоставимы либо превышают причиненные в результате ДТП повреждения частей ТС.";

1.2.16. в пункте 36:

часть первую после слов "заводов – изготовителей ТС" дополнить словами ", их официальных представителей в Республике Беларусь";

подпункт б) примечаний изложить в следующей редакции:

"б) замена кузова, кабины, рамы ТС назначается в том случае, если они не соответствуют требованиям на приемку в ремонт или их восстановление экономически нецелесообразно.";

1.2.17. пункт 37 дополнить частью третьей следующего содержания:

"Допускается назначение окраски по зонам (линиям раздела) поврежденных частей ТС, установленным технической документацией завода-изготовителя.";

1.2.18. в пункте 38:

в части первой слова "технического обслуживания и ремонта ТС" заменить словами "на работы по диагностике, техническому обслуживанию и ремонту ТС";

дополнить пункт частью второй следующего содержания:

"При отсутствии сведений о нормативах трудоемкостей, установленных заводом-изготовителем на работы по диагностике, техническому обслуживанию и ремонту грузовых ТС, автобусов, тракторов и их шасси, трамваев, троллейбусов, специализированных транспортных средств, рефрижераторных и холодильных установок, другого специального оборудования на базе автомобильного шасси расчетную стоимость восстановительных работ для этих ТС допускается определять по нормативам специализированных ремонтных предприятий; в случае отсутствия таких нормативов – по существующим нормам и расценкам предприятий, обслуживающих и эксплуатирующих указанную технику.";

1.2.19. пункт 39 дополнить частью третьей следующего содержания:

"Скрытый дефект может быть выявлен при дополнительной проверке части ТС с использованием средств технического диагностирования. Дополнительный осмотр поврежденной части ТС (двигателя, КПП, передачи ведущего моста, бортового компьютера и пр.), требующий ее диагностики или разборки с дефектовкой, проводится специализированной организацией с применением средств инструментального контроля. Специализированная организация в этом случае предоставляет заключение о состоянии части ТС и способе устранения повреждения.";

1.2.20. абзац четвертый части первой пункта 40 после слов "при данном ДТП" дополнить словами ", включая стоимость технологических работ по ремонту либо замене";

1.2.21. второе предложение пункта 42 изложить в следующей редакции: "Ремонт с учетом налога на добавленную стоимость считается экономически нецелесообразным, если ожидаемые расходы на него за вычетом стоимости обновления ТС с учетом налога на добавленную стоимость превышают 80 процентов действительной (остаточной) стоимости ТС на день наступления страхового случая.";

1.2.22. часть вторую пункта 1 приложения 1 к данным Правилам изложить в следующей редакции:

"Стоимость ТС на вторичном рынке Сбаз принимается по информационным справочникам, рекомендуемым Белорусским бюро по транспортному страхованию.";

1.2.23. в приложении 2:

второе предложение пункта 3 исключить;

второе предложение подпункта 4.1 пункта 4 изложить в следующей редакции: "В случаях, когда не представляется возможным установить год выпуска ТС, фактический возраст ТС определяется как среднее значение между началом и окончанием годов выпуска модели данного ТС, если выпуск ТС на дату ДТП не был прекращен, то фактический возраст ТС определяется как среднее значение между началом года выпуска данной модели ТС

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

и датой ДТП. Если в данных VIN не указан месяц выпуска, то фактический возраст ТС принимается с 1 июля года выпуска.";

пункт 6 дополнить частью второй следующего содержания:

"В случае превышения расчетного значения износа идентичной части ТС, определенного по таблицам 3 – 6, более 90% на дату ДТП, фактический износ частей таких ТС принимается равным 90% (при наличии отметки о прохождении ТС государственного технического осмотра, удовлетворительном внешнем виде и технически исправном состоянии, установленном при осмотре ТС).";

1.2.24. в приложении 6:

пункт 3 изложить в следующей редакции:

"3. При значительном отличии показаний одометра ТС от расчетного среднестатистического пробега ТС, несоответствии показаний одометра техническому состоянию и внешнему виду ТС, неисправном одометре, повреждении его заводских пломб, частей ТС, влияющих на работу одометра, замене у ТС кузова пробег принимается как расчетный среднестатистический. При этом в акте осмотра специалистом учиняется запись о причинах, по которым показания одометра не применяются в расчетах.";

в подпункте 3.1 пункта 3 слова "которые эксплуатируются" заменить словом "зарегистрированных";

подпункт 3.4 пункта 3 изложить в следующей редакции:

"3.4. В случае эксплуатации ТС за рубежом (при наличии сведений о дате ввоза ТС на территорию Республики Беларусь) и в Республике Беларусь расчетный среднестатистический пробег для легковых ТС определяется как сумма расчетного среднестатистического пробега, идентичного (аналогичного) ТС за рубежом, определенного на основании таблицы 3 данной методики, и пробега ТС в Республике Беларусь, определенного в соответствии с подпунктом 3.1 пункта 3, для остальных категорий ТС расчетный среднестатистический пробег определяется на основании таблиц 1 и 2.";

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

в графе 8 по строке "Категория пробега ТС по справочникам EUROTAX" таблицы 3 цифры "-7,7" заменить словами "и выше";

1.2.25. в приложении 7:

пункт 9 после слов "платные услуги населению" дополнить словами "и статистических данных Министерства статистики и анализа Республики Беларусь";

1.2.26. пункт 4 приложения 8 дополнить частью второй следующего содержания:

"Размеры торговой надбавки к стоимости групп частей ТС определяются для каждой марки ТС путем проведения маркетинга цен на рынке Республики Беларусь и сравнения с ценами на идентичные части, приведенные в программных средствах Аудатекс, Автокальк, НАМИ.";

1.2.27. в приложении 9 Правил:

в части первой пункта 1 значение "Крын" изложить в следующей редакции:

"Крын – коэффициент приведения расчетной стоимости поврежденного ТС к рыночной стоимости данного ТС на дату повреждения принимается от 0,2 до 0,7. Для ТС, пользующихся спросом на вторичном рынке, – Крын = 0,7, не пользующихся – Крын = 0,2. Выбор промежуточного значения Крын определяется с учетом спроса на агрегаты, узлы и детали данного ТС.";

в графах "X" таблицы 5 цифры "0,2 – 0,3" и "0,8 – 0,85" заменить словами и цифрами соответственно "до 0,3" и "0,8 и более";

таблицу 6 изложить в следующей редакции:

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

"Таблица 6

Коэффициент спроса на агрегаты, узлы, детали

Страна происхождения марки ТС	Кспр		
	возраст модели транспортного средства, лет		
	до 6	6 – 20	свыше 20
СНГ	1,0	0,6	0,2
Германия	1,0	0,85	0,3
Япония	1,0	0,75	0,25
Франция	1,0	0,65	0,15
Италия	1,0	0,5	0,1-0,2
Швеция	1,0	0,5	0,25
Чехия	0,95	0,5	0,1
Испания	0,9	0,5	0,15
США	0,9	0,75	0,2
Корея	0,9	0,75	0,1
Великобритания	0,8	0,5	0,1
Транспортные средства из других стран	0,9	0,5	0,1-0,2
Нетиповые транспортные средства, уникальные	0,5	0,3	0,1

";

1.2.28. дополнить Правила приложением 12 следующего содержания:

"Приложение 12
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству в результате
дорожно-транспортного происшествия,
для целей обязательного страхования
гражданской ответственности
владельцев транспортных средств

**МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ ФОТОСЪЕМКИ
ПОВРЕЖДЕННОГО В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ
ПРОИСШЕСТВИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
И ЕГО ЧАСТЕЙ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ РАЗМЕРА ВРЕДА
ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

1. Фотосъемка обеспечивает фиксацию основных повреждений и параметров транспортного средства (далее – ТС) путем представления на фотоснимках достаточной и достоверной информации.

В задачи проведения фотосъемки поврежденного ТС и его частей входят:

фотосъемка общего вида поврежденного ТС;

фотосъемка основных поврежденных частей ТС после дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) и эксплуатационных дефектов – изменений геометрической формы, деформаций, трещин, царапин, повреждений лакокрасочного покрытия (ЛКП), коррозии частей и других видов внешних воздействий.

Подтверждение с помощью фотоснимков основных параметров поврежденного ТС (регистрационного знака, цвета, VIN-шасси, рамы или кузова, показаний одометра, при необходимости – других параметров).

Представление заказчику фотоснимков поврежденного ТС и его частей в виде фототаблиц.

2. Фотосъемка проводится во время осмотра поврежденного ТС специалистом по определению стоимости ТС (далее – специалист) оценщика или страховщика (бюро), имеющим практический опыт работы и навыки фотосъемки, или профессиональным фотографом под руководством специалиста. Количество фотоснимков поврежденного ТС определяется специалистом, проводившим осмотр ТС.

3. Фотосъемка поврежденного ТС и его частей является дополнительной услугой, оказываемой оценщиком, и оплачивается заказчиком в соответствии с договором на оказание данной услуги.

4. Фотосъемка проводится в дневное время суток при естественном освещении. Не рекомендуется фотосъемка в тени деревьев, зданий и т.п., затемняющих или создающих неравномерное освещение объекта съемки.

При подготовке и проведении фотосъемки поврежденного ТС и его частей необходимо, чтобы объект съемки находился в горизонтальном положении и на горизонтальной площадке в статическом (неподвижном), заторможенном состоянии или (при неисправном приводе и ручном тормозе) с установленными противоткатными упорами под колеса. При различных других положениях ТС закрепляется в соответствии с требованиями техники безопасности. Двигатель, системы освещения и сигнализации должны быть выключены.

При фотосъемке по месту хранения (стоянки) ТС, в организациях автосервиса и автотранспорта владельцем ТС обеспечиваются необходимые условия для проведения качественной съемки и безопасной работы.

При выполнении фотосъемки поврежденного ТС и его частей точка съемки выбирается таким образом, чтобы блики, тени, светотражение, изменение цвета объекта съемки были минимальными.

5. При фотосъемке ТС в недостаточно освещенном помещении (на СТО, в мастерской, гараже и других помещениях) применяется дополнительное освещение кроме лампы-вспышки фотокамеры. Для более четкого выделения объекта фотосъемки и следов повреждений (вмятин, трещин, царапин и т.п.) используются дополнительные источники освещения.

Дополнительное освещение характеризуется световым потоком (освещенностью), направлением и цветом. Фотосъемка проводится при достаточной освещенности. Направление освещения должно по возможности исключать образование теней от объектов съемки и отражений в объектив фотокамеры. Цвет освещения применяется близким к естественному (белому). Не рекоменду-

ется применять другие цвета освещенности, чтобы исключить искажение цвета ТС, окраски и цвета поврежденных частей, следов внешних воздействий.

В исключительных случаях (в сумерках, ночное время, при выпадении осадков, низкой температуре окружающей среды и т.п.) проводится фотосъемка поврежденного ТС на местах хранения, стоянки или ДТП с применением специальных способов фотосъемки в таких условиях. Качество фотоснимков в таких случаях не гарантируется.

6. Фотосъемка ТС проводится пленочной или цифровой фотокамерой с цветным изображением. Ретуширование и корректирование фотоизображений поврежденных ТС не допускаются. В случае получения некачественного фотоснимка, непредвиденной ошибки или обстоятельств во время фотосъемки, обработки фотоматериалов специалист делает в акте осмотра ТС детальное описание поврежденных и не зафиксированных на фотографии частей ТС и в письменной форме объясняет заказчику причины произошедшего.

7. При фотосъемке ТС фотокамера располагается на центральной (геометрической) оси объекта съемки или на высоте повреждений, при этом задняя стенка фотокамеры ориентируется параллельно фотографируемой плоскости ближнего вида. При фотосъемке поврежденных частей ТС ось объектива фотокамеры должна быть перпендикулярна точке фокуса поврежденной поверхности части ТС. Если невозможно при указанных условиях исключить блики и зеркальные отражения в объектив фотокамеры, применяется фотосъемка под другим углом.

8. С целью определения пространственных параметров (линейных и объемных размеров) запечатленных на фотоснимке повреждений ТС используют масштабную линейку или рулетку с метрическими делениями, которые располагаются на объекте фотосъемки как вертикально, так и горизонтально. Применяются также магнитные стрелки и другие указатели для ориентации на фотоснимке места и размера повреждения (деформация, трещина,

разрыв металлической или пластмассовой части ТС и т.п.). Масштабные линейки (рулетки), указатели при размещении в кадре не должны закрывать повреждения ТС и его частей.

При проведении фотосъемки следует избегать искажения фотоснимков за счет пользования трансфокатором многократного оптического увеличения. Для увеличения изображения объекта фотосъемки применяется макросъемка с использованием масштабной линейки (рулетки).

9. При фотосъемке значительного пространства крупным планом (длиннобазных ТС, автопоездов, специальных ТС, окружающей обстановки) и в стесненных условиях осмотра ТС проводится панорамная фотосъемка. Она выполняется с различных точек съемки, по возможности сохраняя одно и то же расстояние до объекта фотосъемки и высоту съемки. Соблюдается при этом перекрытие последующего кадра съемки по горизонтальной линии не менее 25% от соседнего предыдущего кадра.

10. С целью систематизации запечатленного на фотоснимках материала о поврежденном ТС и раскрытия его содержания в логической последовательности проводится фотосъемка от общих фотоснимков ТС к детальным.

Выполняются следующие виды фотосъемки поврежденного ТС и его частей – обзорная, узловая и детальная:

10.1. обзорная фотосъемка – это фиксирование на фотоснимках поврежденного ТС без окружающей его обстановки.

Обзорная фотосъемка ТС проводится с целью фиксации на фотоснимке его внешнего вида и внешних повреждений.

При проведении обзорной фотосъемки ТС исправные двери и стекла, капот и крышка багажника должны быть закрыты, управляемые колеса установлены в исходном положении, поврежденные части ТС находятся в фиксированном (близком к исходному) положении.

Обзорная фотосъемка проводится горизонтальным (альбомным) способом, когда условно проведенная линия касания колес ТС опорной поверхности на переднем плане фотоснимка паралл-

лельна горизонтальному (продольному) краю прямоугольной рамки видоискателя фотокамеры. В случае необходимости проводится съемка ТС вертикальным (портретным) способом.

При проведении обзорной фотосъемки ось объектива фотокамеры располагается на уровне центральной (геометрической) оси поврежденного ТС перпендикулярно плоскости переднего плана объекта съемки. Например, на легковом автомобиле типа "седан" геометрическая ось его боковой поверхности приблизительно находится на средней стойке салона ТС на высоте ручки передней двери.

При проведении обзорной фотосъемки изображение поврежденного ТС занимает значительную (более 85%) часть кадра с сохранением по его границам минимального свободного пространства. Главные внешние части ТС и регистрационный знак ТС должны быть видны на фотоснимке четко. Фотокамера настраивается таким образом, чтобы исключить искажение линий сопряжения частей, переходов и контуров ТС, например бочкообразное изображение.

В зависимости от расположения (в вертикальной и горизонтальной плоскостях) поврежденных частей проводится дополнительно фотосъемка под углом передней, задней или боковой частей ТС, когда в кадре на переднем плане просматривается вся передняя или задняя часть и вся боковая поверхность кузова с повреждениями. Съемка проводится примерно под углом 45 град. к продольной оси ТС с соблюдением правил обзорной фотосъемки.

Для получения обзорных фотоснимков, по которым необходимо определять пространственные параметры повреждений ТС, исследовать причинные связи и характер внешних воздействий, используется масштабная линейка или рулетка. Они располагаются вертикально или горизонтально рядом с поврежденными частями ТС. Нулевая отметка (точка отсчета) масштабной линейки (рулетки) фиксируется на уровне точки касания шин ТС с опорной поверхностью. При фотосъемке масштабная линейка (рулетка) находится в кадре от уровня опорной поверхности колес ТС

до верхней границы снимаемого объекта и четко отображается на фотоснимке;

10.2. узловая фотосъемка проводится с целью фиксации поврежденных частей ТС (узлов, агрегатов, систем, основных деталей).

На фотоснимке части ТС изображаются крупным планом таким образом, чтобы можно было определить форму и характер повреждений, состояние сопряжений, взаиморасположение сопрягаемых частей, следов внешних воздействий. При узловой фотосъемке на переднем плане фиксируются основные, узловые места повреждений. Масштабная линейка (рулетка) находится в кадре. В труднодоступных местах поврежденного ТС при съемке используются указатели (стрелки, указки).

Узловая фотосъемка всей передней или соответственно задней части ТС проводится при повреждении капота или крышки багажника, решетки радиатора, блок-фары, задних фонарей, панели передка или задка, задних дверей, бампера, заднего борта и т.п.

Узловая фотосъемка поврежденных частей, расположенных на боковой и верхней части ТС (переднее или заднее крыло, двери, боковые панели и борт, панель крыши, стойки, усилители и т.п.), проводится вместе с сопряжениями других частей.

Узловая фотосъемка поврежденных частей ТС на углах кузова (крыло, фары и указатели поворота, декоративные накладки (молдинги), углы бампера, угловые панели и т.п.) проводится как сбоку, так и со стороны передней или задней части кузова ТС вместе с сопряжениями других частей.

Узловая фотосъемка поврежденных частей салона проводится с двух противоположных боковых сторон под углом через проемы дверей ТС.

Узловая фотосъемка поврежденных частей снизу ТС (панель пола, двигатель, коробка передач, стабилизаторы, тяги, ходовая часть, подвеска, части системы безопасности и т.п.) не проводится, а ограничивается детальной фотосъемкой поврежденных частей ТС;

10.3. детальная фотосъемка проводится с целью фиксации поврежденных отдельных частей ТС. Фотоснимки должны иметь дос-

таточную информацию, чтобы по ним была возможность определить степень и характер повреждений основных частей, описанных в акте осмотра ТС.

Для определения по фотоснимку действительных размеров повреждений детальная фотосъемка проводится с применением магнитной масштабной линейки (рулетки). Для обозначения места деформации, трещины, повреждения ЛКП и т.п. при фотосъемке применяются также магнитные стрелки, указки, указатели по цвету, отличающиеся от цвета поврежденной части.

Объемность изображения на фотоснимке, четкость структуры поверхности части и места повреждения, а также минимальность бликов, теней, светоотражения достигаются освещением и фоном, регулированием диафрагмы и других параметров фотокамеры.

При фотосъемке поврежденных частей из стекла, зеркала (трещин, царапин) следует избегать отражений в них других светлых предметов или источников освещения путем выбора точки съемки под углом, используя однородный темный фон отраженных предметов или источник освещения.

Перед фотосъемкой поврежденной части наличие бликов, теней, светоотражений от других предметов и источников освещения проверяется специалистом при выборе точки съемки и возможности применения фотовспышки или дополнительного освещения.

Детальная фотосъемка других поврежденных частей ТС проводится таким образом, чтобы линия оси объектива была перпендикулярна к фокусируемой точке на плоскости снимаемого объекта. В труднодоступных местах поврежденного ТС допускается фотосъемка частей под углом.

Детальная фотосъемка поврежденных снизу частей ТС (панель пола, двигатель, коробка передач, стабилизаторы, тяги, ходовая часть, подвеска, части тормозного и рулевого привода и т.п.) производится с включением фотовспышки или применением дополнительного освещения.

Фотосъемка поврежденных частей ТС сложной пространственной конфигурации и геометрической формы (панели передка, уси-

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

лителей, стабилизаторов и пр.) проводится фотокамерой, расположенной в горизонтальной или вертикальной плоскости, исключая фотосъемку под углом.

При детальной фотосъемке применяется также макросъемка (оптическое увеличение объекта съемки). Диапазон масштабов макросъемки принято считать от 1:10 до 20:1, то есть от десятикратного уменьшения объекта на негативе до двадцатикратного его увеличения. При макросъемке применяется масштабная линейка (рулетка). Изображение объекта и масштабная линейка должны вписываться в размер кадра фотоснимка. При проведении макросъемки применяются также магнитные стрелки, указатели для ориентации на место трещины, повреждения ЛКП, деформации части ТС и т.п.

11. Для получения более полной информации по идентификации, износу поврежденного ТС и его частей фиксируются на фотоснимках:

регистрационный знак ТС;

идентификационный номер (VIN) кузова, шасси или рамы (по возможности);

показания одометра (по возможности).

При необходимости на фотоснимках фиксируются номер двигателя, маркировка шины, диска и стекла ветрового.

Для фотосъемки указанных параметров ТС (за исключением регистрационного знака ТС) применяется макросъемка.

12. Фотосъемка документов, включая и их края (технического паспорта ТС, водительского удостоверения, паспорта владельца ТС, других документов), проводится при необходимости. Фотосъемка документа проводится на фоне, отличающемся по цвету от фотографируемого объекта. На фотоснимке фиксируются не только содержание и реквизиты документа, росписи, но и различные особенности: пятна, складки, разрывы, залитые и зачеркнутые записи. Документ при фотосъемке освещается равномерным, рассеянным естественным или искусственным светом. Документы, ламинированные прозрачной пленкой, рекомендуется фотографировать без применения фотовспышки, исключая светоотражение и блики.

Для фотосъемки документов применяется макросъемка.

13. В отдельных случаях при участии специалиста в осмотре ТС на месте ДТП может дополнительно проводиться и ориентирующая фотосъемка. Ориентирующая фотосъемка фиксирует поврежденное ТС с окружающей обстановкой. Цель указанной фотосъемки – показать территориальное расположение места происшествия, поврежденные в ДТП ТС, грузы, другое имущество по отношению к объектам окружающей обстановки, местности. Ориентирующая фотосъемка проводится с нескольких точек съемки. С целью большего охвата места происшествия, поврежденных ТС и окружающей местности фотосъемка проводится с возвышенных мест.

С помощью видеокамеры может проводиться дополнительная ориентирующая съемка.

Проведение ориентирующей съемки не входит в прямые обязанности специалиста. Однако в случае осмотра специалистом поврежденного ТС на месте ДТП он может провести такую съемку по условиям договора с заказчиком данной услуги. Полученные фото или видеоматериалы могут оказаться полезными при урегулировании страховщиком (бюро) размера ущерба.

14. Фотоснимки поврежденного ТС и его частей оформляются в виде фототаблиц, которые прилагаются к заключению о размере причиненного вреда.

При изготовлении и оформлении фототаблиц в удобном для пользования виде соблюдаются следующие правила:

14.1. изготовление и оформление фототаблицы производится под руководством или при непосредственном участии специалиста, производившего осмотр поврежденного ТС;

14.2. фотоснимки форматом не менее 6 х 9 см располагаются в фототаблицах в определенной логической последовательности: обзорные, узловые, детальные, фотоснимки параметров по идентификации ТС, фотоснимки документов и ориентирующие фотоснимки (при необходимости);

14.3. нумерация фотоснимков в фототаблицах также должна быть последовательной, их общее количество указывается в заключении о размере вреда;

14.4. количество фотоснимков каждого вида должно быть достаточным для подтверждения идентификационных параметров ТС, фиксации основных повреждений ТС и его частей;

14.5. фотоснимки наклеивают на листы плотной бумаги (не менее 80 г/кв.м) формата А4 (210 x 297 мм), сохраняя стандартные границы полей и расстояния между фотоснимками;

14.6. фотоснимки, выполненные с помощью цифровой фотокамеры, размещаются на листах или путем распечатки копии в черно-белом изображении (в исключительных случаях, по заявке заказчика, в цветном изображении);

14.7. листы фототаблицы подписываются специалистом, а фотоснимок на листе фототаблицы скрепляется оттиском личного штампа специалиста (более половины оттиска штампа располагается на светлой части каждого фотоснимка, а оставшаяся часть оттиска штампа – на бумаге фототаблицы);

14.8. в верхней части первого листа фототаблицы указываются: номер приложения фототаблицы к заключению о размере причиненного вреда, номер акта осмотра и дата проведения осмотра ТС, марка, модель ТС, регистрационный знак ТС.

15. Оценщик, страховщик (бюро), специалист которого проводил осмотр поврежденного ТС, хранит в течение установленных сроков следующие фотоматериалы:

15.1. все изображения на пленке (негативе) поврежденного ТС при съемке пленочной фотокамерой;

15.2. все фотоснимки поврежденного ТС в электронном виде (с резервным копированием) при фотосъемке цифровой фотокамерой;

15.3. копии фототаблиц, выданных заказчику.

16. Пленочные и цифровые фотокамеры при съемке поврежденных ТС и его частей рекомендуется использовать со следующими характеристиками и функциональными возможностями:

16.1. фотокамера должна обеспечивать макросъемку поврежденных частей ТС, идентификационных параметров, документов и пр.;

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

16.2. фотокамера должна функционировать со вспышкой и обеспечивать возможность ее ручного включения и выключения;

16.3. фотокамера используется с углом поля изображения обычного (нормального) объектива 45 – 60 град. При фотосъемке не используются широкоугольные и длиннофокусные объективы, так как они могут исказить реальный вид объекта съемки и его геометрические размеры;

16.4. цифровые фотокамеры применяются с размером матрицы не менее 3 мегапикселей и наличием автофокуса с возможностью наведения резкости на конкретный элемент объекта съемки.".

2. Настоящий приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Генеральный директор

П.М.КУЧЕРИН

СОГЛАСОВАНО
Заместитель Министра
транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь
А.А.Нестерович
28.12.2006

Ответы на вопросы

"Подлежат ли государственной регистрации и, соответственно, обязательному страхованию гражданской ответственности владельцы транспортных средств ниже перечисленные транспортные средства:

экскаваторы ЭО-3323, ЭО-3322, ЕК-12, кран самоходный пневмоколесный КС-5363, компрессорные станции ПКС-5, ПКС-5,25, ЗИФ-55, электростанция ДЭС-50, штукатурная станция 2М73?"

06.12.2006

№ 02-07/10610

Страховые организации-
члены Белорусского
бюро по транспортному
страхованию

В соответствии с разъяснением Минской городской инспекции Гостехнадзора от 29 ноября 2006 г. № 8-15/118 из вышеперечисленных транспортных средств государственной регистрации подлежат только экскаваторы ЭО-3323, ЭО-3322, ЕК-12, ЕК-14.

Как определено пунктом 120 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь 25 августа 2006 г. № 530, к транспортным средствам, гражданская ответственность владельцев которых подлежит обязательному страхованию относятся – грузовые, легковые и грузопассажирские автомобили, тягачи, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоколяски, мотоциклы, мотороллеры, автомобили специального назначения (санитарные, пожарные и другие), тракторы (в том числе транспортные средства, созданные на базе перечисленных), колесные самоходные одноковшовые погрузчики, автогрейдеры, самоходные машины для содержания и ремонта дорог (за исключением землеройных машин), прицепы и полуприцепы к этим механическим транспортным средствам, подлежащие государственной регистрации и используемые в дорожном движении на территории республики Беларусь, а также ввозимые на указанную территорию для временного пользования.

Ответы на вопросы

Поскольку экскаваторы относятся к землеройным машинам, а остальные транспортные средства, перечисленные в вышеуказанном письме, не подлежат государственной регистрации, гражданская ответственность владельцев данных транспортных средств, обязательному страхованию не подлежит.

"Применяется ли при определении страхового взноса по договору внутреннего страхования, заключаемому с индивидуальным предпринимателем, корректирующий коэффициент к страховому взносу (К-3), с учетом возраста и стажа вождения, утвержденный Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 531?"

27.12.2006 № 02-03/11457

Страховые организации-
члены Белорусского
бюро по транспортному
страхованию

В связи с поступающими запросами о разъяснении порядка применения отдельных норм Указов Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 "О страховой деятельности" и № 531 "Об установлении размеров страховых тарифов, страховых взносов, лимитов ответственности по отдельным видам обязательного страхования", Белорусское бюро по транспортному страхованию в соответствии с пунктом 11 Устава, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 1 декабря 1999 г. № 701, разъясняет, что предусмотренный пунктом 128 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530, корректирующий коэффициент (К3) в зависимости от возраста и стажа вождения страхователя применяется только для страхователей физических лиц.

Ответы на вопросы

Индивидуальные предприниматели согласно нормативным документам, регулирующим проведение данного вида страхования, приравниваются к юридическим лицам. Такая норма, к примеру, заложена в пункте 5.3 Указа Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530, а именно в части привлечения владельцев транспортных средств к административной ответственности за использование в дорожном движении транспортных средств, а также совершение при этом дорожно-транспортных происшествий, без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

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

Раздел VI. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И КОНТРОЛЬ

Статья 53. Обязанности органов Госавтоинспекции МВД Украины относительно проверки и контроля обязательного страхования гражданско-правовой ответственности

Должностные лица органов Госавтоинспекции МВД Украины, имеющие право осуществлять контроль за соблюдением правил дорожного движения, проверяют документы водителя транспортного средства, подтверждающие наличие действующего договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности.

Статья 54. Обязанности центральных органов Государственной пограничной службы Украины относительно проверки обязательного страхования гражданско-правовой ответственности при пересечении транспортным средством государственной границы Украины

54.1. Должностные лица соответствующих органов Государственной пограничной службы Украины осуществляют проверку наличия действующего на территории Украины договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств, пересекающих государст-

венную границу Украины, независимо от принадлежности и места регистрации транспортного средства.

54.2. Если водитель транспортного средства при въезде на территорию Украины не может предъявить документ, подтверждающий наличие действующего на территории Украины договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности, дальнейшее движение транспортного средства допускается только после заключения соответствующего договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности.

Статья 55. Единая централизованная база данных

55.1. С целью организации обмена информацией об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности и контроля за его осуществлением создается единая централизованная база данных, которая содержит сведения о действующих и прекращенных договорах обязательного страхования гражданско-правовой ответственности, страховых случаях, имевших место, транспортных средствах и их владельцах.

55.2. Оператором единой централизованной базы данных является МТСБУ. Пользование информационными ресурсами единой централизованной базы данных является свободным и общедоступным, за исключением информации, которая в соответствии с законодательством является информацией ограниченного доступа.

55.3. Пользование информацией ограниченного доступа осуществляется на безвозмездной основе страховщиками и МТСБУ, а также органами государственной власти в соответствии с их компетенцией, установленной законом.

55.4. Перечень информации, предоставляемой в обязательном порядке органами государственной власти, страховщиками, другими лицами для формирования информационных ресурсов единой централизованной базы данных, порядок предоставления пользователям информации, которая в ней содержится, органы и организации, ответственные за сбор и обработку указанных информаци-

Зарубежный опыт

онных ресурсов, а также порядок пользования централизованной базой данных и информацией, полученной из централизованной базы данных, определяются в положении о единой централизованной базе данных по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности, которое утверждается Уполномоченным органом по согласованию с МТСБУ.

55.5. Создание и содержание централизованной базы данных финансируется за счет средств МТСБУ, источником формирования которых являются членские взносы страховщиков — членов МТСБУ.

Статья 56. Информационное взаимодействие

56.1. Органы государственной власти, органы местного самоуправления, юридические лица и граждане обязаны безвозмездно предоставлять по запросу страховщиков и МТСБУ информацию, которой они владеют (в том числе и конфиденциальную), связанную со страховыми случаями по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности или с событиями, которые были основанием для подачи потерпевшими требований о возмещении ущерба МТСБУ. Органы Госавтоинспекции МВД Украины также предоставляют безвозмездно страховщикам и МТСБУ по их запросам сведения о регистрации транспортных средств, с владельцами которых эти страховщики заключают договоры обязательного страхования гражданско-правовой ответственности, дорожно-транспортных происшествий, имевших место.

56.2. Страховщики и МТСБУ обязаны придерживаться установленных законом режима защиты и обработки получаемой конфиденциальной информации, а также порядка ее использования.

56.3. Страховщики обязаны предоставлять органам Госавтоинспекции МВД Украины по их запросам сведения о заключенных, недействительных и прекративших свое действие договорах обязательного страхования гражданско-правовой ответственности.

**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	КУЧЕРИНА 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