

Оглавление

Вступительное слово генерального директора Белорусского бюро по транспортному страхованию Авсейко А.П. 2

Работа в системе «Зеленая карта»

Участие Белорусского бюро по транспортному страхованию в работе Комитета по заявлениям Совета Бюро системы «Зеленая карта» 8

Проведение страхования

О расчете стоимости устранения дефектов эксплуатации 12

Список специалистов по определению стоимости транспортных средств оценщиков, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию за период с 01.12.2012 по 28.02.2013 19

Правовая работа

Арест имущества должника как эффективное средство по исполнению решения суда 20

Статистика 26



Уважаемые коллеги!

Система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – обязательное страхование) призвана гарантировать защиту прав всех участников отношений в данной сфере: белорусских и иностранных граждан, организаций, государства. Такая защита осуществляется посредством принятия решений на законодательном уровне, сопровождаемых желанием создать наиболее благоприятные и простые условия проведения обязательного страхования, и учитывающих практическую работу и приемлемый для нашей страны мировой опыт.

С момента введения в Республике Беларусь обязательного страхования проделана значительная работа по его развитию и достижению определенных успехов в данной области. При этом его система неотделима от происходящих в экономике страны процессов.

Белорусское бюро совместно со страховыми организациями при поддержке республиканских органов государст-

венного управления прилагают максимум усилий для достижения изначально поставленной цели – максимальной защиты граждан и организаций, в особенности лиц, которые явились потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях, за счет данного вида страхования.

В этих целях Белорусским бюро совместно со страховыми организациями в установленном порядке внесены очередные предложения о совершенствовании обязательного страхования, которые в настоящее время в виде проекта Указа Президента Республики Беларусь находятся на согласовании в органах государственного управления.

Данным проектом Указа предусматривается:

предоставление наряду с владельцами транспортных средств возможности водителям, управляющим этими транспортными средствами, заключения договоров внутреннего страхования;

предоставление потерпевшему права обращения за выплатой страхового возмещения на выбор: либо в страховую организацию, заключившую договор обязательного страхования с лицом, причинившим вред, либо в страховую организацию, с которой у него заключен договор обязательного страхования, либо в страховую организацию, с которой у него заключен договор добровольного страхования наземных транспортных средств (КАСКО);

снятие ограничения по выплате страхового возмещения в размере трехкратного лимита ответственности в случае, если в результате одного и того же дорожно-транспортного происшествия вред причинен нескольким потерпевшим;

увеличение размера страховой выплаты потерпевшему при оформлении дорожно-транспортного происшествия без вызова сотрудников органов государственной автомобильной инспекции с 200 до 400 евро;

изменение порядка выплаты страхового возмещения и определения размера вреда, причиненного повреждением транспортного средства, с учетом фактических расходов, понесенных потерпевшим на его ремонт, за вычетом стоимости обновления;

исключения возникших на практике спорных ситуаций по вопросам, связанным с: перечнем транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых подлежит обязательному страхованию; заключением, вступлением в силу, прекращением и расторжением договоров обязательного страхования; перечнем лиц, которым может быть выплачено страховое возмещение и др.

Предполагается, что принятие данных изменений законодательства позволят: увеличить рост количества заключаемых договоров обязательного страхования; стимулировать владельцев поврежденных транспортных средств осуществлять их ремонт на предприятиях автосервиса, в результате чего средства, ежегодно выплачиваемые в качестве страхового возмещения, будут перенаправлены из теневой сферы и вовлечены в экономический оборот; повышению качества оказываемых услуг по ремонту транспортных средств, созданию дополнительных рабочих мест, развитию конкуренции, поступлению дополнительных налогов и иных платежей в бюджет, а также свести жалобы по вопросам определения размера вреда, причиненного транспортному средству, к минимуму.

Согласно статистическим данным страховыми организациями в 2012 г. было заключено 3,3 млн. договоров внутреннего страхования, 3,4 тыс. договоров комплексного внутреннего страхования, 135,6 тыс. договоров пограничного страхования, по которым поступило страховых взносов в общей сумме 666,1 млрд. рублей, что на 50% больше,

чем в 2011 г. Выплата страхового возмещения потерпевшим в 2012 г. по данным договорам страхования составила 514,0 млрд. рублей, что на 66% больше, чем в 2011 г.

При этом в 2012 г. было заключено 1,5 млн. договоров страхования «Зеленая карта», по которым поступило страховых взносов в общей сумме 43,8 млн. евро, что на 26% больше, чем в 2011 г. Выплата страхового возмещения потерпевшим по договорам страхования «Зеленая карта» составила 6,6 млн. евро, что на 22% больше, чем в 2011 г.

Соотношение суммы страховых выплат с учетом отчислений страховых организаций по договорам внутреннего страхования к сумме поступивших по ним страховых взносов достигла 113,6%.

Следует отметить тот факт, что страхователи, в основном физические лица, еще не до конца осознают необходимость и важность обязательного страхования и не всегда заключают договоры страхования этого вида. Однако и в таких случаях потерпевшие не остаются без защиты, поскольку возмещение причиненного им вреда производится Белорусским бюро. Так, только в 2012 г. Белорусским бюро из фонда защиты потерпевших (внутреннее страхование) по таким случаям произведено возмещение вреда на общую сумму 15,7 млрд. рублей.

Положительные показатели развития обязательного страхования в Республике Беларусь и работы в рамках международной системы страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта» (далее – система «Зеленая карта») позволили укрепить доверие стран-членов данной системы к нашей стране.

Так, Президентом Совета Бюро системы «Зеленая карта» был отмечен высокий уровень работы Республики Беларусь в рамках системы «Зеленая карта», а также, что в

Беларуси один из самых низких процентов незастрахованного вождения в Европе. Данные обстоятельства позволили поставить работу Белорусского бюро в пример другим странам-членам этой системы.

В ходе визита Президента Совета Бюро системы «Зеленая карта» и далее на заседании Региональной Группы бюро Центральной Европы в г. Варшаве (Польша), состоялись переговоры с руководством Белорусского бюро о перспективах проведения в Республике Беларусь в 2014 г. заседания высшего органа системы «Зеленая карта» – Генеральной Ассамблеи Совета Бюро. На проведение этого заседания претендовали четыре страны. Однако, учитывая высокий уровень подготовки и проведения заседания Региональной группы бюро Центральной Европы в г. Минске в 2010 г., получено согласие Президента Совета Бюро в том, что Белорусское бюро вправе выступить организатором заседания Генеральной Ассамблеи в 2014 г. в г. Минске.

Данный вопрос был рассмотрен на заседании Управляющего комитета Совета Бюро системы «Зеленая карта», по предложению которого на заседании Генеральной Ассамблеи, состоявшемся весной 2012 г. в г. Бухаресте (Румыния), всеобщим голосованием бюро-стран членов системы «Зеленая карта» было принято окончательное решение о проведении Генеральной Ассамблеи в 2014 г. в Республике Беларусь.

Предполагается, что проведение столь масштабного мероприятия явится знаменательным событием в сфере страхования для Республики Беларусь, благоприятно скажется на имидже страны на международной арене и явится хорошей предпосылкой для развития дальнейшего плодотворного сотрудничества не только в сфере обязательного страхования, но страховой и экономической в целом.

В настоящее время Белорусским бюро ведется активная работа по подготовке к проведению Генеральной Ассамблеи Совета Бюро системы «Зеленая карта» в г. Минске.

Белорусским бюро и страховыми организациями принимаются меры, направленные на качественное и своевременное обслуживание страхователей и потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях, в том числе разработаны планы мероприятий по данному вопросу, проводится обучение специалистов и страховых агентов, к лицам, допустившим нарушения законодательства, применяются меры дисциплинарного характера.

Однако принятие вышеуказанных предложений по изменению законодательства в области страхования автогражданской ответственности, подготовка и проведение в Республике Беларусь Генеральной Ассамблеи Совета Бюро потребует от страховых организаций и их специалистов, специалистов по определению размера вреда, причиненного имуществу потерпевших, усилить все возможные меры, направленные на обеспечение качественной защиты интересов граждан и организаций, позволяющие укрепить их доверие и доверие международных организаций к системе обязательного страхования Республики Беларусь.

В этой связи хочу пожелать всем правильно реализовать накопленный потенциал, работать в интересах клиентов и существенно повышать уровень качества их обслуживания.

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

А.П.Авсейко



Заместитель начальника Управления международных отношений и вопросов регулирования по внутреннему и внешнему страхованию – начальник отдела международных отношений Белорусского бюро по транспортному страхованию

Симонович Ирина Геннадьевна:

УЧАСТИЕ БЕЛОРУССКОГО БЮРО ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ В РАБОТЕ КОМИТЕТА ПО ЗАЯВЛЕНИЯМ СОВЕТА БЮРО СИСТЕМЫ «ЗЕЛЕНАЯ КАРТА»

В 1949 г. бюро 14 стран (Бельгия, Швейцария, Чехия, Дания, Франция, Финляндия, Объединенное Королевство, Греция, Ирландия, Люксембург, Норвегия, Нидерланды, Швеция, Словакия) стали членами международной системы страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта», созданной под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. В 2003 г., на момент вступления Белорусского бюро по транспортному страхованию в члены системы «Зеленая карта», членами данной системы являлись 42 бюро. В настоящее время в систему входят 46 стран, включая Республику Беларусь, Литву (с 2003 г.), Россию (с 2009 г.) и Черногорию (с 2012 г.).

Работа в системе «Зеленая карта»

С целью обеспечения единого управления и совершенствования эффективности международного регулирования требований потерпевших по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – обязательное страхование) создан Совет Бюро – управляющая организация системы международного моторного страхования, которая координирует деятельность всех бюро – членов системы «Зеленая карта». Решения принимаются Генеральной Ассамблеей бюро государств – членов системы «Зеленая карта», которая проводится один раз в год.

Для обеспечения тесного сотрудничества и эффективного взаимодействия бюро, разработки и совершенствования документов, регулирующих деятельность системы «Зеленая карта», своевременного реагирования на изменения в законодательстве по обязательному страхованию государств – членов, бюро поделены на группы по региональному признаку. Республика Беларусь входит в состав Группы бюро Центральной Европы. В состав данной региональной группы также входят бюро Швейцарии, Чехии, Республики Польши, Словении, Словакии, Республики Хорватии, Украины, Австрии и Венгрии.

Кроме того, для повышения эффективности работы и своевременного решения задач, возникающих в ходе функционирования системы «Зеленая карта», в ее рамках созданы Комитеты и Рабочие группы, в состав которых входят бюро – представители Региональных групп.

Региональных групп 5: «А» и Центральной, Западной, Юго-Западной и Северной Европы. Они обмениваются знаниями и опытом, накопленными в области обязательного страхования в рамках соответствующих регионов, обеспе-

Работа в системе «Зеленая карта»

чивают эффективное общение с Секретариатом и назначают своих представителей в Комитеты и Рабочие группы Совета Бюро.

Рабочих групп создано 9, среди них: Рабочая группа по мошенничеству, по арбитражу, защите приезжих, незастрахованному вождению и др.

Функционирует также 6 Комитетов: Управляющий, по заявлениям, по мониторингу, внутренних аудиторов, два Комитета по Внутренним Положениям (по общим правилам и по особым правилам), и Комитет бюро, подписавших Многостороннее соглашение.

Согласно решению 45-ой Генеральной Ассамблеи системы «Зеленая карта» 2011 г. в г. Дубровнике (Республика Хорватия) Белорусское бюро представляет Группу бюро Центральной Европы в Комитете по заявлениям Совета Бюро.

В круг вопросов, рассматриваемых указанным Комитетом, входит рассмотрение очередных заявлений о вступлении новых членов в систему.

В состав Комитета по заявлениям в настоящее время входят представители следующих бюро: Германия (Председатель), Республика Польша, Республика Беларусь, Бельгия, Кипр, Дания. В заседаниях также принимают участие Генеральный Секретарь Совета Бюро и менеджер по финансовым операциям и анализу Совета Бюро.

В очередном заседании Комитета в феврале 2013 г. приняли участие также представители бюро Азербайджана, что позволило обсудить вопросы, связанные с особенностями проведения обязательного страхования в Республике Азербайджан. При этом бюро Азербайджана ведется активная работа по приведению в соответствии с требованиями Ко-

Работа в системе «Зеленая карта»

митета законодательных актов и нормативных документов данной республики.

Кроме того, Комитетом ведется поиск практического решения для водителей, въезжающих в Косово и выезжающих из него. Как известно, бюро Косово не является членом системы «Зеленая карта» в настоящее время, поскольку согласно основополагающим документам Совета Бюро членом системы может быть бюро государства, являющегося членом ООН. Поэтому водителям косовских автомобилей, а также иностранным автомобилям, пересекающим границу Косово, в настоящее время предлагается приобретать полисы пограничного страхования.

Одностороннее решение, когда водители Косово покупают зеленые карты за рубежом, может урегулировать проблему только частично, по той причине, что Косово все еще не признано Европейским союзом. Кроме того, остается также проблема, связанная с признанием регистрационных знаков Косово. В настоящее время Комитет может предложить бюро Косово техническую поддержку и тренинги, поскольку само решение может быть достигнуто только на более высоком политическом уровне.

В связи с проявлением интереса таких стран как Армения, Грузия, Казахстан, Киргизия и Узбекистан к вступлению в члены системы «Зеленая карта», Комитетом и в дальнейшем будет проводиться соответствующая работа.

Проведение страхования



Начальник Управления международных отношений и вопросов регулирования по внутреннему и внешнему страхованию Белорусского бюро по транспортному страхованию

Аксельрод Владимир Иванович:

О РАСЧЕТЕ СТОИМОСТИ УСТРАНЕНИЯ ДЕФЕКТОВ ЭКСПЛУАТАЦИИ

В Белорусское бюро по транспортному страхованию поступают запросы специалистов по определению стоимости транспортных средств оценщиков и страховщиков о том, какие доаварийные дефекты транспортного средства считаются дефектами эксплуатации в тех или иных случаях при определении размера вреда.

Согласно Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (пункты 32 и 41), утвержденным приказом Белорусского бюро по транспортному страхованию от 14 сентября 2004 г. № 30-од по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее – Правила), к эксплуатационным дефектам относятся дефекты, вызванные ненормальными условиями хранения, эксплуатации, ремонта, ненадлежащим уходом, не соответствующие требованиям к исправному транспортному средству (далее – ТС).

Проведение страхования

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 дефекты эксплуатации по размеру и виду сопоставимы либо превышают причиненные в результате дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) повреждения частей ТС.

Размер вреда, причиненного ТС, определяется исходя из стоимости восстановления (ремонта) поврежденного ТС за вычетом стоимости его частичного обновления при замене поврежденных частей ТС на новые, стоимости устранения дефектов эксплуатации и с учетом дополнительных расходов, связанных с определением и снижением размера вреда

$$V_{\text{вос}} = C_{\text{вос}} - C_{\text{обновл}} - C_{\text{э,дл}} + P_{\text{доп}},$$

где $C_{\text{э,дл}}$ – стоимость устранения дефектов эксплуатации заменяемой или подлежащей ремонту части, поврежденной при данном ДТП, включая стоимость технологических работ по ремонту либо замене.

Если стоимость устранения дефектов эксплуатации больше стоимости размера вреда, причиненного повреждением этой детали, то ее значение принимается равным стоимости этого размера вреда.

Как видно из приведенных пунктов Правил, дефекты эксплуатации, имеющиеся на ТС, можно разделить на несколько групп:

1. незначительные дефекты эксплуатации, которые не влияют на стоимость ТС и размер вреда (для данной статьи под размером вреда имеется в виду стоимость ремонта с учетом обновления за вычетом стоимости устранения дефектов эксплуатации), так как

Проведение страхования

являются следствием естественного износа (старения в процессе эксплуатации ТС);

2. незначительные дефекты эксплуатации, которые снижают размер вреда ввиду своей сопоставимости по размеру и виду с повреждениями, причиненными в результате ДТП, либо превышают размер таких повреждений;

3. значительные дефекты эксплуатации, имеющиеся на поврежденных частях ТС, которые снижают размер вреда;

4. значительные дефекты эксплуатации ТС, которые снижают стоимость ТС;

5. значительные дефекты эксплуатации, имеющиеся на неповрежденных в ДТП частях ТС, которые снижают размер вреда.

Рассмотрим особенности расчета стоимости устранения дефектов эксплуатации по каждой группе в отдельности.

1. Незначительные дефекты, которые имеются на частях ТС, не включаются в расчет стоимости устранения дефектов эксплуатации, так как их наличие на ТС нельзя связать с ненормальными условиями хранения, эксплуатации, ремонта, ненадлежащим уходом, а также их наличие на ТС не противоречит требованиям к исправному ТС. Другими словами, это те дефекты, которые появляются на ТС в процессе нормальной эксплуатации и являются следствием естественного износа частей ТС и их покрытия. Уменьшение же стоимости частей вследствие естественного износа является стоимостью обновления.

2. Стоимость устранения незначительных дефектов эксплуатации, имеющихся на поврежденных частях ТС, которые по размеру и виду сопоставимы с повреждениями, причиненными в результате ДТП, либо превышают размер таких повреждений, учитывается только в размере вреда и не учитывается в расчете действительной стоимости ТС. По сути, появление в результате ДТП на части, например, незначительного скола краски, который по размеру и виду сопоставим со сколом уже имевшимся на ней, не ухудшает ее внешний вид и эксплуатационные качества, то есть, не снижает ее стоимости, либо снижает ее незначительно. В та-

Проведение страхования

ких случаях размер вреда, причиненный повреждением части, либо является нулевым (стоимость устранения дефектов эксплуатации равна стоимости восстановительного ремонта в результате ДТП), либо незначителен по сравнению со стоимостью окраски части и равен, например, стоимости окраски пятном, за исключением технологических операций по подбору колера и подготовке части к окраске.

3, 4. Комментарий по пунктам 3 и 4 не требуется, поскольку алгоритм расчета стоимости устранения дефектов эксплуатации давно отработан специалистами. Исключение составляют случаи расчета, когда стоимость устранения дефектов эксплуатации поврежденной части, рассчитанная специалистом как ремонт части, превышает стоимость замены этой части с учетом обновления, когда такая часть подлежит замене в результате ДТП. В этом случае специалисту необходимо руководствоваться пунктом 36 Правил «решение о замене частей ТС принимается при экономической нецелесообразности либо невозможности их ремонта». При игнорировании этого требования в расчете размера вреда вред, причиненный повреждением конкретной части ТС, может стать отрицательным. В этой связи при возникновении вышеописанной ситуации в соответствии с пунктом 41 Правил специалист должен произвести расчет стоимости устранения дефектов эксплуатации для случая замены части.

5. Наиболее сложным случаем расчета стоимости устранения эксплуатационных дефектов при определении размера вреда является случай, когда поврежденные части ТС не имеют дефектов эксплуатации, а неповрежденные в ДТП части имеют значительные эксплуатационные дефекты.

Возникает вопрос: учитывать процедуру устранения таких дефектов при расчете размера вреда для поврежденных частей или нет?

В данном случае специалист должен сделать вывод – существовала ли у владельца ТС объективная необходимость в выполнении ремонта таких частей до ДТП. Если автомобиль мог законно

Проведение страхования

эксплуатироваться с этими дефектами, то их наличие влияет только на стоимость ТС, если эксплуатация ТС производилась с нарушением требований допуска ТС к участию в дорожном движении, то устранение таких дефектов является условием законной эксплуатации ТС и, соответственно, процедура их устранения по видам работ и расходу частей и материалов может совпадать с процедурой ремонта поврежденных частей.

Напомню, что согласно Правилам к эксплуатационным дефектам относятся, в частности, дефекты эксплуатации ТС, наличие которых не соответствует требованиям к исправному ТС.

Согласно ТКП 309-2011 «Государственный технический осмотр транспортных средств. Порядок проведения и проверки технического состояния транспортных средств» (пункт 7.9), утвержденному постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12 мая 2011 г. № 29, наружные поверхности кузова (кабины) имеют несоответствия требованиям ТКП в случаях:

несоответствия окраски ТС, указанной в свидетельстве о регистрации – наличие на внешне видимых поверхностях кузова (кабины) участков, занимающих не менее 1/3 площади этих поверхностей, цвет которых отличается от указанного в свидетельстве о регистрации;

наличия значительных внешних повреждений окраски ТС, которые определяются отсутствием покрытия на внешне видимом участке кузова (кабины) ТС, размер поверхности которого позволяет вписать в него окружность диаметром 50 мм или на трех и более таких участках, размер поверхности каждого из которых позволяет вписать в него окружность диаметром 20 мм;

наличия значительных внешних повреждений деталей кузова (кабины), которые определяются наличием сквозных механических или коррозионных повреждений внешне видимых элементов кузова (кабины), а также наличием участка кузова (кабины), имеющего повреждение, размер поверхности которого позволяет вписать в него окружность диаметром 100 мм, или на трех и более

Проведение страхования

таких участках, размер поверхности каждого из которых позволяет вписать в него окружность диаметром 50 мм.

Следует пояснить, что площади частей, имеющих иную окраску, принимается от общей окрашенной площади внешне видимых частей кузова (кабины) ТС. Отсутствие покрытия на внешне видимом участке кузова (кабины) ТС подразумевает отсутствие именно окраски, то есть лакокрасочного покрытия (далее – ЛКП) на участке (фрагменте) части ТС, а не любого покрытия металла или пластмассы (грунтовка, антикоррозионная мастика и т.п.). При этом ТКП 309-2011 не предъявляет требований к качеству окраски поверхности (наличие шагрени, вкраплений пыли, пузырей, следов шпатлевки под краской и т.п.).

Таким образом, при наличии на ТС указанных в ТКП 309-2011 дефектов совпадающие работы, материалы и части, которые применяются для устранения как дефектов, так и одновременно повреждений от ДТП, должны быть учтены при составлении калькуляции стоимости устранения дефектов эксплуатации для случаев расчета размера вреда.

Например:

1. на VW Golf III в ДТП разрушен задний бампер, повреждена задняя панель (замена) и разбит задний левый фонарь. Одновременно на задней правой боковине до ДТП имелось сквозное коррозионное повреждение по арке длиной 150 мм и отслоение ЛКП в верхней зоне правой боковины диаметром 50 мм.

К устранению дефектов эксплуатации следует отнести снятие и установку заднего бампера, правого фонаря, АКБ, топливного бака, обивки правой боковины, уплотнителя двери задка и т.п., подготовительно-заключительные работы и материалы при окраске металлических частей на ТС, подбор колера;

2. на VW Golf III в ДТП разрушен задний окрашенный бампер. В то же время на задней правой боковине до ДТП имелось сквозное коррозионное повреждение по арке длиной 150 мм.

К устранению дефектов эксплуатации следует отнести снятие и установку заднего бампера и подбор колера;

Проведение страхования

3. на VW Golf III в ДТП разрушен задний бампер, повреждена задняя панель (замена) и разбит задний левый фонарь. Одновременно на двух дверях в нижней части до ДТП имелись очаги коррозии диаметром 25 мм, капот зашпатлеван и загрунтован (отсутствует ЛКП) в передней части на площади 20%.

К устранению дефектов эксплуатации следует отнести подготовительно-заключительные работы при окраске металлических частей отдельно от ТС и подбор колера;

4. на VW Golf III белого цвета в ДТП разрушен передний окрашенный бампер и повреждено ЛКП капота. В то же время до ДТП на ТС было установлено переднее левое крыло синего цвета с неповрежденным ЛКП, приобретенное на вторичном рынке.

Расчет стоимости устранения дефектов эксплуатации для случая ремонта ТС не проводится, так как переднее левое крыло имеет площадь менее 1/3 внешне видимой окрашенной площади поверхностей кузова ТС. Но при определении действительной стоимости ТС стоимость окраски переднего левого крыла с сопутствующими технологическими работами должна быть вычтена из базовой стоимости ТС;

5. на VW Golf III белого цвета в ДТП разрушен передний окрашенный бампер и повреждено ЛКП переднего левого крыла. В то же время до ДТП на ТС было установлено переднее левое крыло синего цвета.

К стоимости устранения дефектов эксплуатации следует отнести стоимость окраски переднего левого крыла с сопутствующими технологическими работами.

Проведение страхования

Список специалистов по определению стоимости транспорт- ных средств оценщиков, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию с 01.12.2012 по 28.02.2013

Фамилия, имя, отчество	Дата начала действия сви- детельства об аттестации	Дата оконча- ния действия свидетельст- ва об атте- стации
Андробайло Юрий Викторович	14.01.2013	13.01.2015
Бурдилов Денис Михайлович	12.01.2013	11.01.2015
Герман Владимир Сергеевич	15.01.2013	14.01.2014
Грищук Олег Фёдорович	07.02.2013	06.02.2015
Гудун Сергей Валерьевич	14.01.2013	13.01.2015
Демьянков Сергей Петрович	07.02.2013	06.02.2015
Жигачев Олег Владимирович	11.01.2013	10.01.2015
Загорец Николай Николаевич	27.12.2012	26.12.2013
Зайцев Юрий Юрьевич	12.01.2013	11.01.2014
Колесник Валерий Сергеевич	08.02.2013	07.02.2015
Костюк Ярослав Леонидович	14.01.2013	13.01.2015
Ленковец Сергей Сергеевич	12.01.2013	11.01.2015
Лисовский Артём Игоревич	27.12.2012	26.12.2013
Малиновский Андрей Анатольевич	12.01.2013	11.01.2014
Марцинкевич Эдуард Адольфович	08.02.2013	07.02.2014
Сабилло Виктор Иванович	27.12.2012	26.12.2013
Скорб Иван Мечиславович	27.12.2012	26.12.2013
Сурмач Игорь Леонидович	27.12.2012	26.12.2013
Чистяков Александр Александрович	12.01.2013	11.01.2015
Топик Дмитрий Владимирович	07.02.2013	06.02.2015



Ведущий юрисконсульт юридического отдела Белорусского бюро по транспортному страхованию

Бондаренко Анна Владимировна:

АРЕСТ ИМУЩЕСТВА ДОЛЖНИКА КАК ЭФФЕКТИВНОЕ СРЕДСТВО ПО ИСПОЛНЕНИЮ РЕШЕНИЯ СУДА

Выигранный судебный процесс может потерять всякий смысл, если реальной возможности взыскателя на претворение решения суда в жизнь не будет существовать.

В случае отсутствия платежей после истечения предоставленного срока для добровольного исполнения судебного постановления или иного акта возникает необходимость в применении принудительных мер по исполнению решения суда.

Арест имущества крайняя, однако, одна из наиболее распространенных мер, к которой можно прибегнуть в процессе осуществления исполнительного производства.

В соответствии со статьей 502 Гражданского процессуального кодекса Республики Беларусь (далее – ГПК) арест на имущество должника налагается после истечения срока, предоставленного для добровольного исполнения судебного постановления или иного акта, если иное не установлено за-

Правовая работа

конодательством. Кроме того, взыскатель может в письменной форме обратиться к судебному исполнителю с просьбой о наложении ареста на имущество.

Арест имущества применяется в следующих случаях:

для обеспечения сохранности имущества должника, которое подлежит последующей передаче взыскателю, или для дальнейшей реализации;

при исполнении судебного постановления о конфискации имущества должника;

при исполнении определения суда о наложении ареста на имущество, принадлежащее ответчику и находящееся у него или у других лиц, в качестве меры по обеспечению иска.

Арест имущества должника состоит из совокупности следующих процессуальных действий судебного исполнителя:

описи имущества;

объявления запрета распоряжаться имуществом;

ограничения права пользования имуществом;

изъятия имущества или передачи его на хранение.

Подробнее рассмотрим процедуру описи имущества должника, поскольку она является одной из важнейших и наиболее трудоемких для судебного исполнителя.

Так, описи может быть подвергнуто всякое имущество должника (имущество, принадлежащее на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления) за исключением того, на которое в соответствии с законодательством не допускается обращение взыскания. Перечень имущества граждан, на которое не может быть обращено взыскание по исполнительным документам, определен Приложением 1 к ГПК.

Если в ходе наложения ареста другие лица заявят на это имущество свои права, то в акте описи и ареста имущества

Правовая работа

делается отметка о претензии другого лица, а заинтересованному лицу разъясняется его право на возможность обращения в суд с иском об освобождении имущества от ареста.

В процессе производства описи имущества необходимо присутствие должника. В случае его отсутствия составление описи проводится в присутствии кого-либо из совершеннолетних членов его семьи, если таковые отсутствуют – необходимо участие двух понятых.

Согласно статье 77 Инструкции по исполнительному производству, утвержденной постановлением Министерства юстиции Республики Беларусь от 20 декабря 2004 г. № 40 (далее – Инструкция), должник вправе заявить судебному исполнителю, какое имущество в первую очередь подвергнуть описи. Судебный исполнитель удовлетворяет такое заявление, если это не противоречит законодательству и не будет препятствовать своевременному и полному исполнению исполнительного документа. Но, в первую очередь, судебный исполнитель обязан описать то имущество, которое в наибольшей степени обеспечит исполнение исполнительного документа.

Судебным исполнителем возможно проведение описи имущества большей стоимостью, чем сумма, подлежащая взысканию. Однако при решении вопроса об объеме описываемого имущества судебному исполнителю следует исходить из принципа соразмерности стоимости арестовываемого имущества размеру суммы, подлежащей взысканию.

Арестом имущества должника преследуется конкретная цель в виде последующей реализации имущества и перечисления вырученных денег взыскателю. Следовательно, судебный исполнитель вправе не производить арест неликвидного имущества должника, оставляя его вне акта описи и ареста.

Правовая работа

Так, в ходе производства описи имущества должника судебным исполнителем составляется акт описи имущества с обязательным соблюдением всех требований, предъявляемых к нему ГПК.

В соответствии со статьей 78 Инструкции акт описи имущества подписывается судебным исполнителем, понятыми, лицом, которому судебным исполнителем передано под охрану или на хранение указанное имущество, и иными лицами, присутствовавшими при аресте. При отказе кого-либо из указанных лиц подписать акт в нем делается соответствующая запись.

При необходимости судебный исполнитель может по требованию взыскателя либо по своей инициативе опечатать описанные предметы.

Как правило, акт описи составляется в двух экземплярах, а в случае передачи на хранение имущества не должнику, а иному лицу – в трех, один из которых вручается хранителю имущества. В случае конфискации имущества либо исполнения решения о передаче имущества акт составляется в трех экземплярах, из которых один вручается должнику, другой остается в производстве судебного исполнителя, третий после окончания исполнительного производства направляется в суд, вынесший судебное постановление, либо направляется взыскателю по исполнительным производствам о передаче имущества.

Оценка арестованного движимого имущества производится судебным исполнителем с учетом степени его износа по ценам, существующим в данной местности на момент ареста данного имущества. Оценка жилых домов (квартир) и иных строений, принадлежащих гражданам, производится исходя из их действительной стоимости.

Если оценить отдельные предметы не представляется возможным судебный исполнитель в акте описи и ареста имущества проставляет предварительную стоимость этих предметов, о чем прямо указывает в акте («предварительная»), в том числе исходя из представленной должником информации, содержащейся в документах (чеках, квитанциях и др.).

Согласно статье 506 ГПК в том случае если одна из сторон не согласна с оценкой имущества, произведенной судебным исполнителем, для оценки может быть приглашен эксперт или специалист за счет несогласной стороны. Выбирает оценщика судебный исполнитель с учетом соблюдения принципа процессуальной экономии.

Следует отметить, что стоимость имущества, указанная в заключении об оценке, является начальной ценой реализации имущества.

Содержание процедуры ареста, после ее окончания, означает запрет на распоряжение имуществом, а при необходимости – ограничение права пользования имуществом или изъятие имущества. При этом арестованное имущество не обязательно фактически изымается судебным исполнителем. В отдельных случаях оно может быть передано на хранение должнику до окончательного решения вопроса о его судьбе. С точки зрения должника данное действие является не слишком значимым, поскольку имущество остается у него. Что касается объема и срока подобного ограничения, то они определяются судебным исполнителем в каждом конкретном случае с учетом свойств имущества, его значимости для собственника или владельца, характера использования и других факторов.

Однако нарушение объявленного запрета имеет вполне определенную юридическую ответственность. Должник – обладатель арестованного имущества ставится в весьма двусмысленное положение: с одной стороны, он является собственником имущества, но поступать как обычный собственник не имеет права.

Изъятие арестованного имущества связано непосредственно с передачей его для дальнейшей реализации и представляет собой принудительное лишение собственника имущества права владения этим имуществом.

По общему правилу, основным способом реализации судебным исполнителем изъятого и описанного имущества в виде вещей является его продажа через скупочные, комиссионные магазины или с публичных торгов.

Изъятие арестованного имущества с передачей его для дальнейшей реализации производится в срок, установленный судебным исполнителем. Если в течение двух месяцев после переоценки имущества оно не будет реализовано, то должнику предоставляется право оставить это имущество за собой в сумме переоценки.

Обращение взыскания на имущество должника путем наложения ареста и последующей реализации является одной из основных мер принудительного исполнения. Подобные ситуации, когда сам факт наложения ареста побуждает представителей юридических лиц и граждан к исполнению требований исполнительных документов, – далеко не редкость.

Так, перспектива того, что имущество должника – физического лица или организации в обозримом будущем окажется под арестом, является эффективным средством исполнения судебных актов.

Статистика

Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за 2012 г. (внутреннее страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые органи- зации	Кол-во заключен- ных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплачен- ного страхового возмещения	
		2012 г.	2011 г.	2012 г.	2011г.	2012 г.	2011 г.
1.	Белгосстрах	1888202	2089696	366664,1	247111,8	291416,4	179535,7
2.	Белкоопстрах	256792	310511	45366,4	31845,8	36651,2	22570,9
3.	Белнефтестрах	345028	379243	66965,2	43021	52623,6	31901,1
4.	Белэксимга- рант	115344	128484	24451,2	16222,3	19934,7	11652
5.	Промтрансин- вест	231041	247217	48964	31165,1	38120,8	21413,7
6.	ТАСК	411688	448259	90040,3	58405,9	72495,7	41576
7.	АльВеНа					5,4	6,8
8.	Багач					57,5	30,1
9.	ЭРГО					3,6	2
10.	Белвнешстрах					4,9	2,5
11.	БелИнгострах					5,7	14,4
12.	Белросстрах					0,4	8
13.	Купала					5	4
Итого:		3248095	3603410	642451,2	427771,9	511324,9	308717,2

Статистика

Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за 2012 г. (пограничное страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченного страхового возмещения	
		2012 г.	2011 г.	2012 г.	2011 г.	2012 г.	2011 г.
1.	Белгосстрах	108649	122814	16922,7	12405,1	1048,7	867,6
2.	Белэксимгарант	26933	25561	4097,9	2562,7	506,8	82,7
Итого:		135	148375	21020,6	14967,8	1555,5	950,3

Сведения о реализации белорусских страховых сертификатов «Зеленая карта» за 2012 г.

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов	
		2012 г.	2011 г.	2012 г.	2011 г.
1.	Белгосстрах	480450	416737	135039,5	75630,2
2.	Белкоопстрах	154696	131992	47012,1	27243,8
3.	Белнефтестрах	256819	195114	64976,1	38234,9
4.	Белэксимгарант	198820	148066	55062,9	26734,5
5.	Промтрансинвест	190589	156741	67171,3	34063,6
6.	ТАСК	262709	207684	94101,2	50670,5
Итого:		1544083	1256334	463363,1	252577,5

Статистика

Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за 2012 г. (комплексное внутреннее страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченного страхового возмещения	
		2012 г.	2011 г.	2012 г.	2011 г.	2012 г.	2011 г.
1.	Белгосстрах	2581	2335	1636	951,7	545,5	235,1
2.	Белкоопстрах	180	165	174,6	94,8	93	43,2
3.	Белнефтестрах	219	259	207,8	154,2	36,8	27,8
4.	Белэксимгарант	50	37	67	28,8	25	26
5.	Промтрансинвест	148	201	178,5	161,1	213,7	113,1
6.	ТАСК	242	256	285,8	212,5	210,3	133,3
<i>Итого:</i>		3420	3253	2549,7	1603,1	1124,3	578,5