Оглавление

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

Работа в системе «Зеленая карта»

Заседание Комитета по заявлениям Совета Бюро международной системы страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта» 9

Проведение страхования

Особенности определения износа частей учебного транспортного средства 14

Список оценщиков транспортного средства, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию с 04.12.2014 по 05.02.2015 21

Правовая работа

Порядок обжалования постановлений, действий (бездействий) судебных исполнителей 22

Статистика 27

Уважаемые коллеги!

Подводя в очередной раз итоги нашей деятельности в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, хочется отметить, что главной задачей для нас является обеспечение достойного уровня и качества предоставляемых услуг гражданам и организациям в данной области. Мы всегда должны быть внимательными и корректными с посетителями, владеть профессиональными знаниями, строго соблюдать нормы поведения. Сегодня, как нельзя кстати, можно процитировать одного древнего философа Альберта Швейцера, который очень точно сказал: «Нет более высокой религии, чем служение человечеству».

Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) по вине водителей транспортных средств гибнет или получает травмы большое количество людей (например, в 2013 г. в Беларуси произошло 4730 ДТП, в которых погибло 894 человека и ранено 5033 человека, свыше 70 тысяч ДТП произошло с материальными повреждениями транспортных средств, дорожных сооружений, зданий и т.п.) и каждый из нас, независимо от того, является ли он автовладельцем или нет, может стать участником

такого рода события. В результате причиняются огромные материальные и моральные убытки, через суды проходят гражданские и уголовные дела десятков тысяч граждан, на годы растягивается возмещение вреда пострадавшим непосредственно виновниками автоаварий, значительно ухудшается материальное состояние семей обеих сторон.

Вместе с заявителями по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств мы решаем непростые юридические задачи, оказываем содействие в исполнении международных обязательств в системе «Зеленая карта», взаимодействуем с многочисленными органами и учреждениями по предоставлению необходимых сведений, организуем и проводим мероприятия, направленные на реализацию государственной страховой политики. Учитывая это, разве допустимо сегодня на службе проявлять некорректное поведение к гражданам? Разве возможно быть юридически безграмотным и безответственным специалистом? Разрешено ли формальное отношение к реализации поставленных задач? Думаю, что нет.

Белорусским бюро по транспортному страхованию (далее – Белорусское бюро) постоянно анализируется практика проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Республике Беларусь, в том числе на основании поступающих обращений. Так, в 2014 г. в адрес Белорусского бюро и страховых организаций поступило 652 обращения, что на 59 обращений меньше, чем в 2013 г. Основными темами обращений граждан и организаций в Белорусское бюро являются вопросы, требующие разъяснения действующего законодательства в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Но, к большому сожалению, поступают и жалобы на действия страховых организаций и оценщиков, в особенности, по вопросам определения размера причиненного вреда.

В этой связи Белорусским бюро направляются страховым организациям – членам Белорусского бюро (далее – страховые организации) разъяснения о порядке применения нормативных

документов, принятых по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также о недостатках и нарушениях, допускаемых ими при его осуществлении.

При обнаружении подобных фактов Белорусским бюро предпринимается ряд мер как к страховым организациям в целом, так и к отдельным оценщикам. Так, по результатам рассмотрения обращений граждан и организаций Белорусским бюро направляются в страховые организации требования об устранении допущенных ими нарушений, а к оценщикам принимаются соответствующие меры, вплоть до аннулирования свидетельства на право определения размера вреда для целей данного вида страхования.

Проделанная работа в этом направлении позволила снизить количество обоснованных жалоб граждан и организаций на действия страховых организаций. Так, в 2014 г. количество обоснованных жалоб составило 12 и по сравнению с 2012 г. уменьшилось на 54%. Однако по сравнению с 2013 г. их количество сохранилось на прежнем уровне.

Недостатки в работе говорят о необходимости пересмотра страховыми организациями и оценщиками подходов к проведению обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, включая проведение широкомасштабной разъяснительной работы не только в средствах массовой информации, но и путем выездов в места нахождения страхователей.

Следует помнить, что мы ежегодно проводим работу, объем которой только увеличивается. Обслуживаем население почти 10 миллионной Беларуси также как и другие социальные отрасли. И при этом, нас не так много, чтобы мы могли себе позволить подводить друг друга, подставлять спину, а не плечо. Ведь мнение об одном из нас – это мнение о страховании в целом.

Укрепление и улучшение достигнутых результатов возможно только посредством постоянного развития и совершенствования.

В 2014 году исполнилось 15 лет с момента введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь и образования Белорусского бюро. В соответствии с возложенными функциями Белорусское бюро уделяет постоянное внимание вопросам развития этого вида страхования, ставя перед собой цель создания действенного механизма защиты от материальных убытков, обеспечивающего социально-экономическую стабильность в обществе. Благодаря слаженной совместной работе со страховыми организациями и республиканскими органами государственного управления совершенствуется законодательная база по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, позволяющая эффективно реагировать на происходящие экономические преобразования в соответствии с международной практикой и требованиями общества и государства.

Наша служба поистине многогранна, и основные ее показатели, безусловно, заключаются в цифрах.

Для сравнения, еще в 2013 г. количество заключенных договоров внутреннего страхования составляло 3,4 млн. За 2014 г. этот показатель достиг 3,6 млн.

Общее количество договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств всех видов в 2014 г. достигло 5,1 млн.

Лидером по количеству заключенных договоров страхования данного вида, как и в предыдущие годы, является Белгосстрах на долю которого приходится около 44% рынка этого сегмента. Тогда как, на долю ЗАСО «ТАСК» приходится 16,5%, ЗАСО «Белнефтестрах» - 14,0%, ЗАСО «Промтрансинвест» - 11,4%, «Белэксимгарант» - 7,4%, СООО «Белкоопстрах» - 6,8%.

Аналогичная ситуация прослеживается и по количеству регулируемых страховых случаев. Так, на долю Белгосстраха приходится 54,9% страховых случаев, ЗАСО «ТАСК» - 14,5%,

ЗАСО «Белнефтестрах» - 10,9%, ЗАСО «Промтрансинвест» - 8,8%, СООО «Белкоопстрах» - 6,7%, «Белэксимгарант» - 4,1%.

Всего в 2014 г. за выплатой страхового возмещения по всем видам договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в страховые организации и в Белорусское бюро обратилось 81,4 тыс. потерпевших.

С 1 июля предыдущего года вступил в силу Указ Президента Республики Беларусь от 14 апреля 2014 г. № 165 «О внесении изменений и дополнений в указы Президента Республики Беларусь по вопросам страховой деятельности». Данный законодательный акт предоставил право потерпевшему в ДТП на возмещение вреда, причиненного его транспортному средству, в размере фактических расходов, понесенных на его восстановительный ремонт. При этом потерпевшему предоставлено право выбора: на получение наличных денежных средств за причиненный вред, на оплату либо доплату страхового возмещения в виде фактических расходов, понесенных на ремонт транспортного средства при его осуществлении в организации автосервиса, либо по предложению страховой организации осуществить ремонт в указанной организации автосервиса за счет этой страховой организации.

В связи с этим увеличилась сумма выплат страхового возмещения за июль-декабрь 2014 г. до 376,9 млрд. руб., что на 61,8 млрд. руб. больше или 16,4 %, чем за аналогичный период прошлого года.

В целом за 2014 г. сумма выплат страхового возмещения по договорам внутреннего (комплексного внутреннего) и пограничного страхования составила 687,6 млрд. руб. и по сравнению с 2013 г. увеличилась на 15,5%.

Увеличение размера страховой выплаты, причитающейся потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного его транспортному средству, до 400 евро каждому при оформлении извещения о ДТП позволило участникам ДТП сэкономить свое время, снизить количество пробок на дорогах и сократить до 5 рабочих дней срок получения страхового возмещения.

Если за I полугодие 2014 г. количество ДТП, оформленных таким образом, достигло 4,8 тыс. или 14% от всех наступивших страховых случаев, то за II полугодие 2014 г. их количество составило 8,2 тыс. или 21,6% от всех наступивших страховых случаев.

В целом за 2014 г. количество ДТП, оформленных без вызова Государственной автомобильной инспекции, составило 13,0 тыс., что на 31,7% больше, чем в 2013 г.

При наличии в ДТП нескольких потерпевших предоставлено право каждому на возмещение вреда в пределах установленных лимитов ответственности, ранее - не более трехкратного лимита ответственности.

Предусмотренная уплата страхового взноса в два этапа по договорам комплексного внутреннего страхования позволила увеличить их количество в 1,3 раза.

Также наблюдается рост количества договоров внутреннего страхования, заключаемых в отношении мотоциклов с объемом двигателя до 150 куб. см, в связи с дополнением перечня транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых подлежит обязательному страхованию, мопедами. Если за 2013 г. количество договоров внутреннего страхования, заключенных в отношении данной категории мотоциклов, составило 19,9 тыс., то за 2014 г. их количество возросло до 26,2 тыс.

В рамках реализации Указа Белорусским бюро издано 10 приказов, в том числе:

по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь внесены существенные изменения в Правила определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также по согласованию с Государственным комитетом по имуществу Республики Беларусь утверждены Правила определения размера вреда, причиненного имуществу (за исключением транспортного средства) потерпевшего в результате дорожно-транспортного

происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, установив тем самым единые подходы к определению размера вреда, причиненного имуществу.

В настоящее время в Беларуси создана нормативная правовая база, которая позволяет защитить имущественные интересы потерпевших, а также страхователей по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Не останавливаясь на достигнутом и с учетом мировой практики Белорусским бюро начата работа по проведению анализа соответствующего законодательства стран, входящих, в первую очередь, в Евразийский экономический союз, в целях дальнейшей его гармонизации, а также стран Европы, в целях возможного применения его в Республике Беларусь.

Хочется пожелать Вам успехов в работе, удачи и неограниченных возможностей, жизненной гармонии, душевного равновесия и мира.

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

Новаковский Павел Сергеевич:

Заседание Комитета по заявлениям Совета Бюро международной системы страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта»

В целях повышения эффективности работы и своевременного решения задач, возникающих в ходе функционирования международной системы страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта» (далее - система «Зеленая карта») в рамках Совета Бюро (руководящего органа системы «Зеленая карта») создан ряд комитетов, таких как: Управляющий Комитет, Координационный Комитет, Комитет по заявлениям, Комитет по общим правилам, Комитет по специальным правилам и другие.

В Комитете по заявлениям Белорусское бюро по транспортному страхованию представляет Группу бюро стран Центральной Европы.

Функция Комитета по заявлениям заключается в рассмотрении заявлений стран-претендентов на вступление в систему «Зеленая карта». Заявление страны-претендента рассматривается с точки зрения соответствия законодательной базы, финансового положения и других критериев требованиям, предъявляемым ко всем иным участникам.

Очередное заседание Комитета по заявлениям прошло 19 января 2015 г. в Секретариате Совета Бюро в г. Брюсселе. Кроме Белорусского бюро в нем приняли участие бюро Германии, Дании, Нидерландов, Сербии, Турции и Франции.

На заседании рассматривались заявления на вступление в систему «Зеленая карта» Азербайджана, Косово и Армении.

Азербайджан

Заявление бюро Азербайджана о вступлении в систему «Зеленая карта» поступило в Совет Бюро еще в 2012 г. С тех пор прошел ряд заседаний и консультаций с представителями Бюро обязательного страхования Союза юридических лиц (официальное название бюро Азербайджана) и Министерства финансов Азербайджанской Республики. Комитет по заявлениям неоднократно рассматривал Закон Азербайджанской Республики «Об обязательных видах страхования» и Устав бюро Азербайджана и разрабатывал рекомендации по их совершенствованию. В результате, в указанные нормативные правовые акты был внесен ряд изменений, которые в настоящее время утверждены Президентом Азербайджанской Республики и вступили в силу с 1 января 2015 г.

Бюро Азербайджана, в свою очередь, до вступления в систему «Зеленая карта» создаст резервы по текущим обязательствам, которые будут формироваться за счет единовременных и календарных взносов страховщиков данного государства.

Изменения и дополнения, внесенные в названный закон, предусматривают дополнительные требования при перестраховании по обязательному страхованию недвижимого имущества, к страховщикам, оказывающим услуги по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, виды договоров по обязательному страхованию гражданской ответственности.

Таким образом, рассмотрение заявления Азербайджанской Республики о вступлении в систему «Зеленая карта» подходит к завершающему этапу.

В настоящее время членами бюро Азербайджана являются 15 страховых организаций из 27, функционирующих на территории Азербайджанской Республики.

Страховые организации - члены бюро Азербайджана осуществляют следующие виды обязательного страхования:

1) обязательное страхование недвижимого имущества;
2) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;
3) обязательное страхование гражданской ответственности, связанной с эксплуатацией недвижимого имущества;
4) обязательное индивидуальное страхование пассажиров от аварий;
5) обязательное страхование от утраты профессиональной трудоспособности в результате несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний.

В 2014 г. было заключено 184 892 договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в отношении транспортных средств, зарегистрированных в странах-членах системы «Зеленая карта» и въезжающих на территорию Азербайджанской Республики. Более подробная информация по данным договорам страхования представлена ниже в таблице:

Страны	Количество страховых договоров	Процент
Турция	74 242	40,15
Российская Федерация	62 171	33,63
Германия	17 091	9,24
Украина	12 751	6,90
Исламская Республика Иран	12 360	6,68
Беларусь	1 797	0,97
Болгария	1 224	0,66
Молдова	577	0,31

Страны	Количество страховых договоров	Процент
Польша	417	0,23
Румыния	355	0,19
Чешская Республика	318	0,17
Литва	248	0,13
Латвия	205	0,11
Венгрия	191	0,10
Англия	104	0,06
Нидерланды	103	0,06
Словакия	90	0,05
Эстония	89	0,05
Словения	74	0,04
Сербия	71	0,04
Албания	67	0,04
Греция	62	0,03
Италия	50	0,03
Хорватия	33	0,02
Франция	31	0,02
Австрия	24	0,01
Испания	22	0,01
Финляндия	19	0,01
Дания	17	0,01
Швеция	17	0,01
Ирландия	16	0,01
Бельгия	15	0,01
Швейцария	13	0,01

Страны	Количество страховых договоров	Процент
Мексика	7	0,00
Кипр	5	0,00
Андорра	4	0,00
Исландия	3	0,00
Тунис	3	0,00
Люксембург	2	0,00
Норвегия	2	0,00
Израиль	1	0,00
Марокко	1	0,00
Итого	184 892	100,00

Косово

Удовлетворение представленного Совету Бюро заявления Косово о вступлении в систему «Зеленая карта» в настоящее время не представляется возможным. Поскольку в компетенцию Комитета по заявлениям не входит решение политических вопросов, то для решения данного вопроса была привлечена Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. При содействии данной Комиссии 10 октября 2014 г. между Косово и Сербией был заключен Меморандум о взаимопонимании, который, возможно, в дальнейшем приведет к разрешению существующих политических вопросов.

Армения

Вступление Республики Армении в систему «Зеленая карта» в 2015 г. не планируется. Ожидается, что требуемые документы данным государством будут представлены лишь во второй половине 2015 г.

Заместитель начальника отдела
приема заявлений потерпевших
и оценки

Лукашевич
Виктор Александрович:

Особенности определения износа частей учебного транспортного средства

В Белорусское бюро по транспортному страхованию обращаются оценщики по вопросу определения износа на части транспортного средства (далее – ТС) при определении размера вреда для учебных ТС.

В соответствии с примечанием Приложения 4 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденным приказом Белорусского бюро по транспортному страхованию от 14 сентября 2014 г. №30-од по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее - Правила), для ТС при использовании в качестве учебных к определенному износу применяется корректирующий коэффициент 1,3.

В Правилах отсутствует конкретный алгоритм определения износа частей таких ТС в случаях, если ТС используется в качестве учебного не весь срок своей эксплуатации.

Рассмотрим некоторые конкретные примеры расчета износа в зависимости от объема информации, имеющейся у оценщика.

На осмотр представлен учебный автомобиль Daewoo Matiz 2008 года выпуска (далее – автомобиль), укомплектованный

бензиновым двигателем объемом 1 000 куб. см (категория пробега – 2.1). Дата оценки – 15 января 2015 г.:

а) показания исправного одометра 225 000 км и это значение с учетом качественной оценки соответствует техническому состоянию автомобиля и его внешнему виду; владелец автомобиля предоставляет справку, в которой указано, что автомобиль эксплуатируется как учебный с 15 апреля 2011 г. (срок эксплуатации в качестве учебного ТС - 3,75 года) и пробег за этот период составляет 168 750 км. Износ частей такого автомобиля определяется следующим образом:

износ частей автомобиля за весь срок эксплуатации 7 лет (2015 - 2008) и с пробегом 225 000 км составит 72%;

износ частей автомобиля от начала эксплуатации до момента перехода в категорию учебного автомобиля со сроком эксплуатации 3,25 года (7 - 3,75) и пробегом за этот период 56 250 км (225 000 - 168 750) составит 33%;

к износу частей автомобиля за период эксплуатации учебного автомобиля применяется коэффициент 1,3, то есть в данном случае получим: (72 – 33) × 1,3 = 51%, а износ частей автомобиля за весь период эксплуатации составит 51 + 33 = 84%;

б) показания исправного одометра 225 000 км (производилась замена комбинации приборов на новую); владелец автомобиля предоставляет справку, в которой указано, что автомобиль эксплуатируется в качестве учебного с 15 апреля 2011 г. (срок эксплуатации в качестве учебного автомобиля - 3,75 года) и пробег за этот период составляет 168 750 км. Износ частей такого автомобиля определяется следующим образом:

определим расчетный пробег автомобиля как сумму среднестатистического пробега за период эксплуатации автомобиля в качестве легкового общего назначения и фактического пробега за период эксплуатации автомобиля в качестве учебного легкового:

(69 000 – 9 600 × 3,75) + 168750 = 201 750 км,

где 69 000 – среднестатистический (нормативный) пробег автомобиля 2008 года выпуска с категорией пробега 2.1;

9 600 - среднестатистический (нормативный) годовой пробег автомобиля с категорией пробега 2.1.

Таким образом, износ частей автомобиля со сроком эксплуатации 7 лет и расчетным пробегом 201 750 км составит 70%;

износ частей автомобиля от начала эксплуатации до момента перехода в категорию учебного со сроком эксплуатации 3,25 года (7 - 3,75) и пробегом за этот период 33 000 км (69 000 – 9 600 × 3,75) составит 26%;

к износу частей автомобиля за период эксплуатации учебного автомобиля применяется коэффициент 1,3, то есть в данном случае получим: (70 – 26) × 1,3 = 57%, а износ частей автомобиля за весь период эксплуатации составит 57 + 26 = 83%;

в) показания исправного одометра 225 000 км (производилась замена комбинации приборов на новую); владелец автомобиля предоставляет справку, в которой указано, что учет пробега автомобиля с момента его приобретения не ведется. Согласно свидетельству о регистрации (техническому паспорту) ТС (далее – технический паспорт) автомобиль приобретен и эксплуатируется как учебный с 15 апреля 2011 г. (срок эксплуатации в качестве учебного автомобиля - 3,75 года). Износ частей такого автомобиля определяется следующим образом:

определим расчетный пробег автомобиля как сумму среднестатистического пробега за период эксплуатации автомобиля в качестве легкового общего назначения и среднестатистического пробега за период эксплуатации автомобиля в качестве учебного легкового:

(69 000 – 9 600 × 3,75) + (40 000 × 3,75) = 183 000 км,

где 69 000 – среднестатистический (нормативный) пробег автомобиля 2008 года выпуска с категорией пробега 2.1;

9 600 - среднестатистический (нормативный) годовой пробег автомобиля с категорией пробега 2.1;

40 000 - среднестатистический годовой пробег легкового учебного автомобиля (см. таблицу 3.2 Приложения 3 к Правилам).

Таким образом, износ частей автомобиля со сроком эксплуатации 7 лет и расчетным пробегом 183 000 км составит 67%;

износ частей автомобиля от начала эксплуатации до момента перехода в категорию учебного со сроком эксплуатации 3,25 года (7 - 3,75) и пробегом за этот период 33 000 км (69 000 – 9 600 × 3,75) составит 26%;

к износу частей автомобиля за период эксплуатации учебного автомобиля применяется коэффициент 1,3, то есть в данном случае получим: (67 – 26) × 1,3 = 53%, а износ частей автомобиля за весь период эксплуатации составит 53 + 26 = 79%;

г) показания исправного одометра 225 000 км и это значение с учетом качественной оценки соответствует техническому состоянию автомобиля и его внешнему виду; владелец автомобиля предоставляет справку, в которой указано, что учет пробега автомобиля с момента его приобретения не ведется. Согласно техническому паспорту автомобиль приобретен и эксплуатируется как учебный с 15 апреля 2011 г. (срок эксплуатации в качестве учебного - 3,75 года). Износ частей такого автомобиля определяется следующим образом:

износ частей автомобиля за весь срок эксплуатации 7 лет (2015 - 2008) и с пробегом 225 000 км составит 72%;

износ частей автомобиля от начала эксплуатации до момента перехода в категорию учебного со сроком эксплуатации 3,25 года (7 - 3,75) и пробегом за этот период 65 000 км (225 000 – 40 000 × 3,75) составит 35%;

к износу частей автомобиля за период эксплуатации учебного автомобиля применяется коэффициент 1,3, то есть в данном случае получим: (72 – 35) × 1,3 = 48%, а износ частей автомобиля за весь период эксплуатации составит 48 + 35 = 83%;

д) показания исправного одометра 225 000 км (производилась замена комбинации приборов на новую); владелец автомобиля предоставляет справку, в которой указано, что учет пробега автомобиля с момента его приобретения не ведется. Согласно техническому паспорту автомобиль приобретен 15 апреля 2011 г. Дата начала использования автомобиля в качестве

учебного не указана. Износ частей такого автомобиля определяется следующим образом:

определим расчетный пробег автомобиля как произведение среднестатистического годового пробега легкового учебного автомобиля за весь срок его эксплуатации:

40 000 × 7 = 280 000 км,

износ частей автомобиля со сроком эксплуатации 7 лет и расчетным пробегом 280 000 км составит 78%;

к износу частей автомобиля за период эксплуатации в качестве учебного применяется коэффициент 1,3, то есть в данном случае износ частей автомобиля за весь период эксплуатации составит 101%. В этом случае оценщик принимает решение о снижении износа частей автомобиля до 75% (75%, 80%, 85%, 90%, 95%) на основании пункта 101 Правил;

е) показания исправного одометра 175 000 км, это значение с учетом качественной оценки не соответствует техническому состоянию автомобиля и его внешнему виду; владелец автомобиля предоставляет справку, в которой указано, что учет пробега автомобиля с момента его приобретения не ведется. Согласно техническому паспорту автомобиль приобретен и эксплуатируется как учебный с 15 апреля 2011 г. (срок эксплуатации в качестве учебного автомобиля - 3,75 года). Износ частей такого автомобиля определяется следующим образом:

определим среднестатистический пробег аналогичного автомобиля как сумму среднестатистического пробега за период эксплуатации автомобиля в качестве легкового общего назначения и среднестатистического пробега за период эксплуатации автомобиля в качестве учебного легкового:

(69 000 – 9 600 × 3,75) + (40 000 × 3,75) = 183 000 км;

численное значение показания исправного одометра отличается от значения среднестатистического пробега аналогичного автомобиля менее чем на двадцать процентов (183 000 < 175 000 × 1,2), поэтому в качестве расчетного пробега принимаются показания исправного счетчика одометра 175 000 км;

в таком случае расчетный пробег ниже среднестатистического, поэтому выделить пробег, пройденный при эксплуатации автомобиля в качестве учебного невозможно;

износ частей автомобиля со сроком эксплуатации 7 лет и расчетным пробегом 175 000 км составит 66%;

к износу частей автомобиля за период эксплуатации в качестве учебного применяется коэффициент 1,3, в данном случае коэффициент необходимо применить к износу частей автомобиля за весь период эксплуатации. Износ частей составит 66 × 1,3 = 86%;

ж) показания исправного одометра 140 000 км, это значение с учетом качественной оценки соответствует техническому состоянию автомобиля и его внешнему виду; владелец автомобиля предоставляет справку, в которой указано, что учет пробега автомобиля с момента его приобретения не ведется. Согласно техническому паспорту автомобиль приобретен и эксплуатируется как учебный с 15 апреля 2011 г. (срок эксплуатации в качестве учебного автомобиля - 3,75 года). Износ частей такого автомобиля определяется следующим образом:

определим среднестатистический пробег аналогичного автомобиля как сумму среднестатистического пробега за период эксплуатации автомобиля в качестве легкового общего назначения и среднестатистического пробега за период эксплуатации автомобиля в качестве учебного легкового:

(69 000 – 9 600 × 3,75) + (40 000 × 3,75) = 183 000 км;

в рассматриваемом случае фактический пробег ниже среднестатистического, но он соответствует техническому состоянию и внешнему виду автомобиля и должен быть принят оценщиком в расчете износа частей. Выделить пробег, пройденный при эксплуатации автомобиля в качестве учебного в этом случае невозможно;

износ частей автомобиля со сроком эксплуатации 7 лет и расчетным пробегом 140 000 км составит 61%;

к износу частей автомобиля за период эксплуатации в качестве учебного применяется коэффициент 1,3, в данном случае коэффициент необходимо применить к износу частей автомобиля за весь период эксплуатации. Износ частей составит 61 × 1,3 = 79%.

Как следует из приведенных примеров, произвести дифференцированный расчет износа частей учебного автомобиля возможно, однако делать это надо крайне аккуратно и внимательно, поскольку несоблюдение каких-либо критериев в определении срока эксплуатации или пробега автомобиля за определенный период может привести к ошибке в расчете износа его частей.

Список
оценщиков транспортного средства, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию с 04.12.2014 по 05.02.2015

Фамилия, имя, отчество	Дата начала действия свидетельства об аттестации	Дата окончания действия свидетельства об аттестации
Андробайло Юрий Викторович	14.01.2015	13.01.2016
Бурак Леонид Леонидович	04.12.2014	03.12.2015
Бурак Сергей Игнатьевич	08.01.2015	07.01.2016
Бурдилов Денис Михайлович	05.02.2015	04.02.2016
Гордейчик Василий Алексеевич	04.12.2014	03.12.2015
Грень Владимир Степанович	05.02.2015	04.02.2016
Грищук Олег Федорович	07.02.2015	06.02.2018
Гудун Сергей Валерьевич	14.01.2015	13.01.2018
Демьянков Сергей Петрович	07.02.2015	06.02.2016
Жигачёв Олег Владимирович	11.01.2014	10.01.2016
Загорец Николай Николаевич	08.01.2015	07.01.2016
Казинец Леон Иосифович	04.12.2014	03.12.2017
Клименков Денис Сергеевич	13.02.2015	12.02.2016
Коломийцев Алексей Александрович	05.12.2014	04.12.2017
Любченко Александр Анатольевич	04.12.2014	03.12.2015
Пашевич Виталий Николаевич	04.12.2014	03.12.2016
Петручик Александр Иванович	04.12.2014	03.12.2015
Погудо Юрий Александрович	05.02.2015	04.02.2016
Сидор Сергей Павлович	04.12.2014	03.12.2017
Сурмач Игорь Леонидович	13.02.2015	12.02.2017
Топик Дмитрий Владимирович	07.02.2015	06.02.2016
Черепанов Александр Михайлович	08.01.2015	07.01.2016
Щурский Иван Михайлович	04.12.2014	03.12.2015
Якубюк Николай Степанович	04.12.2014	03.12.2015
Яшкевич Олег Иванович	04.12.2014	03.12.2017

Главный юрисконсульт
юридического отдела
Белорусского бюро по
транспортному страхованию

Гальцова
Анна Владимировна:

Порядок обжалования постановлений, действий (бездействий) судебных исполнителей

В случае, когда лицо, ответственное за причинение вреда, не погасило долг в добровольном порядке, Белорусское бюро по транспортному страхованию, реализуя право обратного требования понесенных расходов по страховому случаю, обращается с исковым заявлением в суд.

После вынесения судом положительного решения и вступления его в законную силу, выписывается исполнительный лист, который передается судебным исполнителям для исполнения.

На практике нередко встречаются случаи, когда, не смотря на то, что истек срок для добровольного исполнения, решение все еще не исполнено. Достаточно часто для взыскателя вопрос о погашении долга стоит очень остро, ведь взыскание задолженности - это всегда тяжелый процесс, как с точки зрения закона, так и с моральной стороны.

От действий судебного исполнителя зависит скорость и полнота решения вопроса о взыскании задолженности. Любой взыскатель заинтересован в скорейшем разрешении сложившейся ситуации и получении своих денег.

Вследствие загруженности судебных исполнителей в процессе их деятельности неизбежны ошибки, как технического

характера, так и в применении норм законодательства об исполнительном производстве.

В целях их устранения, а также для своевременной и полной реализации требований исполнительных документов заинтересованным лицам предоставлено право обжалования постановлений действий (бездействий) судебных исполнителей в вышестоящий орган принудительного исполнения (вышестоящему должностному лицу), а в случае несогласия с его решением – в суд по месту исполнения исполнительного документа**.**

Таким образом, установлен обязательный досудебный порядок обжалования постановлений, действий (бездействия) судебного исполнителя в вышестоящий орган принудительного исполнения (вышестоящему должностному лицу).

Взыскатель вправе требовать принудительного исполнения исполнительного документа. Взыскатель и должник имеют право присутствовать при совершении судебным исполнителем действий по исполнению исполнительного документа, право обжаловать действия (бездействие) судебного исполнителя, получать от него справки, связанные с исполнением исполнительного документа, а также пользоваться другими правами, предусмотренными Гражданским процессуальным кодексом Республики Беларусь (далее – ГПК) для юридически заинтересованных в исходе дела лиц.

Согласно статье 479 ГПК жалоба или протест на постановления, действия (бездействия) судебного исполнителя по исполнению исполнительного документа подаются в течение десяти дней со дня совершения этих действий или отказа в их совершении или со дня, когда лицам, указанным в части первой настоящей статьи, не извещенным надлежащим образом о времени и месте совершения действий, стало о них известно.

В случае пропуска срока лицо, подающее жалобу (протест), вправе обратиться с заявлением о восстановлении пропущенного срока. Заявление должно содержать причины пропуска указанного срока, и в случае признания их уважительными, срок для обжалования (опротестования) постановлений, действий (бездействия) судебного исполнителя восстанавливается.

Жалобы или протесты на постановления, действия (бездействия) судебного исполнителя должны содержать:

1) наименование и содержание требований исполнительного документа, в связи с исполнением которого обжалуются или опротестовываются действия (бездействие) судебного исполнителя;

2) фамилию, собственное имя, отчество должностного лица, выдавших исполнительный документ;

3) наименование суда, иного государственного органа, другой организации в который она подается;

4) наименование и место жительства (место нахождения) подателя документа, а также его представителя, если процессуальный документ подается представителем;

5) наименование и место жительства (место нахождения) имеющих непосредственный интерес в исходе дела лиц;

6) сущность заявленного требования или ходатайства, а также их обоснование;

7) перечень приложений;

8) номер и дату выдачи исполнительного документа;

9) подпись подателя документа или его представителя и дату подачи.

Жалоба подается с копиями по числу имеющих непосредственный интерес в исходе дела лиц.

Жалобы или протесты на постановление судебного исполнителя, а также на его действия (бездействие) рассматриваются не позднее десяти дней со дня поступления жалобы или принесения протеста. О времени и месте рассмотрения жалобы или протеста извещаются стороны и прокурор, принесший протест, а также судебный исполнитель, который вынес постановление либо действия (бездействие) которого обжалуются или опротестовываются. Неявка указанных лиц, извещенных надлежащим образом, не является препятствием для разрешения жалобы или протеста.

При рассмотрении такой жалобы орган принудительного исполнения (главный судебный исполнитель) вправе обязать

судебного исполнителя совершить действие, входящее в его компетенцию, или разрешить вопрос по существу.

По результатам рассмотрения жалобы или протеста на постановление судебного исполнителя, а также на его действия (бездействие) вышестоящий орган принудительного исполнения (вышестоящее должностное лицо) выносит постановление.

В случае несогласия с решением вышестоящего органа принудительного исполнения (вышестоящего должностного лица) действия (бездействие) судебного исполнителя по исполнению исполнительного документа могут быть обжалованы в суд по месту исполнения исполнительного документа. По результатам рассмотрения жалобы судом выносится определение, на которое также может быть подана частная жалоба или принесен частный протест.

Так, по исполнительному производству о взыскании с гражданина «К» в пользу Белорусского бюро суммы долга в размере 623626 руб. судебным исполнителем отдела принудительного исполнения Ленинского района г. Минска прекращено исполнительное производство в связи со смертью должника. Решение суда при этом не исполнено.

С вынесенным постановлением судебного исполнителя Белорусское бюро не согласно, считает его не основанным на нормах права, нарушающими законные права взыскателя по следующим основаниям.

Исполнительное производство прекращается в случае смерти взыскателя-гражданина или должника-гражданина, объявления его умершим, признания безвестно отсутствующим, если установленные судебным постановлением или другим актом требования или обязанности не могут перейти к правопреемнику или управляющему имуществом безвестно отсутствующего (п. 4 ст. 492 ГПК). Согласно ст. 489 ГПК судебный исполнитель обязан приостановить исполнительное производство в случае смерти должника, если установленное судом правоотношение допускает правопреемство, а исполнительное производство приостанавливается до определения правопреемника должника.

Кроме того, в соответствии с пунктом 11 Инструкции по исполнительному производству, утвержденной постановлением Министерства юстиции Республики Беларусь от 20 декабря 2004 г. № 40, судебный исполнитель обязан использовать предоставленные ему права в соответствии с законодательством, не допуская при этом ущемления прав и законных интересов физических и юридических лиц, принимать все меры к своевременному, правильному и полному совершению исполнительных действий, разъяснять сторонам их права и обязанности, а также своевременно информировать их о принимаемых мерах и результатах по совершению исполнительных действий.

В связи с изложенным Белорусским бюро была направлена жалоба начальнику отдела принудительного исполнения Ленинского района г. Минска на бездействие судебного исполнителя, которым не были установлены наследники должника по указанному исполнительному производству. В дальнейшем жалоба Белорусского бюро по транспортному страхованию была удовлетворена. Наследники по указанному делу были установлены и недостающая сумма взыскана в полном объеме.

Таким образом, можно полагать, что направление жалобы является эффективным методом защиты прав взыскателя и в последующем исполнения решения суда.

Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за 2014 г. (внутреннее страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченного страхового возмещения	
		2014 г.	2013 г.	2014 г.	2013 г.	2014 г.	2013 г.
1.	Белгосстрах	1976023	1942113	473879,0	408769,4	365162,0	323761,4
2.	Белкоопстрах	263250	261363	55178,1	48205,9	44668,2	41592,4
3.	Белнефтестрах	428700	401431	101468,4	84660,9	80546,8	67735,1
4.	Белэксимгарант	145521	127924	35273,9	28928,5	29886,2	24493,1
5.	Промтрансинвест	288277	267809	75269,5	60559,6	59894,3	48060,1
6.	ТАСК	465245	438901	128958,9	104346,1	103491,5	86352,1
7.	АльВеНа					0,0	6,0
8.	Багач					44,4	63,0
9.	ЭРГО					7,5	4,5
10.	Белвнешстрах					0,1	7,1
11.	БелИнгострах					8,8	7,8
12.	Белросстрах					7,2	4,1
13.	Купала					4,4	3,7
	Итого:	3567016	3439541	870027,7	735470,4	683721,4	592090,4

Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за 2014 г. (пограничное страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченного страхового возмещения	
		2014 г.	2013 г.	2014 г.	2013 г.	2014 г.	2013 г.
1.	Белгосстрах	77438	98655	15245,8	17149,1	753,7	1274,4
2.	Белэксимгарант	27065	27695	5367,9	4804,7	266,7	213,4
	Итого:	104503	126350	20613,7	21953,8	1020,4	1487,8

Сведения о реализации белорусских страховых сертификатов «Зеленая карта» за 2014 г.

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов	
		2014 г.	2013 г.	2014 г.	2013 г.
1.	Белгосстрах	379608	475648	148078,4	143163,6
2.	Белкоопстрах	108997	140188	44185,6	44325,9
3.	Белнефтестрах	276513	292171	102388,4	84050,9
4.	Белэксимгарант	171010	204860	66905,7	63027,1
5.	Промтрансинвест	179381	194831	90374,7	77858,1
6.	ТАСК	250200	259204	111484,2	100254,6
	Итого:	1365709	1566902	563417,0	512680,2

Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за 2014 г. (комплексное внутреннее страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченного страхового возмещения	
		2014 г.	2013 г.	2014 г.	2013 г.	2014 г.	2013 г.
1.	Белгосстрах	3831	3063	3442,2	2363,0	1443,7	997,1
2.	Белкоопстрах	225	200	285,8	217,3	129,1	149,5
3.	Белнефтестрах	333	291	325,3	251,7	364,4	72,7
4.	Белэксимгарант	126	77	195,9	125,1	44,4	120,9
5.	Промтрансинвест	397	219	484,8	304,3	238,2	117,3
6.	ТАСК	350	306	512,8	383,7	611,6	330,3
	Итого:	5262	4156	5246,9	3645,1	2831,4	1787,8

Контактные телефоны сотрудников Белорусского бюро по транспортному страхованию

Генеральный директор	АВСЕЙКО Антон Петрович	200 93 55
Заместитель генерального директора	РАБЕЦКИЙ Сергей Владимирович	200 98 58
Главный бухгалтер	КОРОБАН Раиса Михайловна	220 50 11
Начальник Управления методологии, организации и актуарных расчетов	АЛЕКСАНДРОВИЧ Раиса Леонидовна	200 15 06
Начальник Управления международных отношений и вопросов регулирования по внутреннему и внешнему страхованию	АКСЕЛЬРОД Владимир Иванович	200 18 65
Заместитель начальника Управления международных отношений и вопросов регулирования по внутреннему и внешнему страхованию – начальник отдела международных отношений	НОВАКОВСКИЙ Павел Сергеевич	200 24 83
Заместитель начальника Управления международных отношений и вопросов регулирования по внутреннему и внешнему страхованию – начальник отдела регулирования по внутреннему страхованию	МОСЕЙЧУК Андрей Яковлевич	200 32 51
Начальник отдела анализа, статистики и организации обязательного страхования Управления методологии, организации и актуарных расчетов	НЕСТЕРОВИЧ Ольга Николаевна	200 18 75
Начальник отдела регулирования по внешнему страхованию Управления международных отношений и вопросов регулирования по внутреннему и внешнему страхованию	КУЧЕРИНА Татьяна Петровна	226 47 64
Начальник отдела приема заявлений потерпевших и оценки	ШУСТОВ Андрей Евгеньевич	200 32 51
Начальник юридического отдела	БУКИН Ярослав Игоревич	200 14 40

Белорусское бюро по транспортному страхованию

Авсейко А.П. – главный редактор.

Редакционный совет:

Рабецкий С.В. – заместитель генерального директора;

Александрович Р.Л. – начальник Управления методологии, организации и актуарных расчетов;

Аксельрод В.И. – начальник Управления международных отношений и вопросов регулирования по внутреннему и внешнему страхованию;

Новаковский П.С. – заместитель начальника Управления международных отношений и вопросов регулирования по внутреннему и внешнему страхованию – начальник отдела международных отношений;

Букин Я.И. – начальник юридического отдела.