

Оглавление

Проведение страхования

- О размерах страховых взносов по договорам внутреннего обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств 2
- О применении алюминиевых сплавов при изготовлении кузовов автомобилей 6
- Список специалистов по определению стоимости транспортных средств оценщиков, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию за период с 09.02.2007 по 17.05.2007 10
- Письмо Белорусского бюро по транспортному страхованию от 22.03.2007 № 04-01/3001 11

Правовая работа

- Актуальность доверенности на управление (распоряжение) транспортным средством при применении норм права, регулирующих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств 12

Статистика

18

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

- Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 29 января 2007 г. № 2-од 20
- Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 29 декабря 2006 г. № 27-од 23

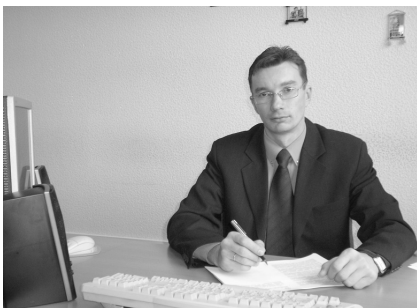
Ответы на вопросы

- О контроле заключения договоров страхования при пересечении границы Республики Беларусь 33
- Об отдельных вопросах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации 37

Письма и разъяснения Белорусского бюро по транспортному страхованию

- 09.02.2007 № 02-03/1535 43

Проведение страхования



Начальник отдела методологии проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств Белорусского бюро по транспортному страхованию

Рабецкий Сергей Владимирович:

О РАЗМЕРАХ СТРАХОВЫХ ВЗНОСОВ ПО ДОГОВОРАМ ВНУТРЕННЕГО ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Начиная с 1999 года в Республике Беларусь проводится обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. За этот период в нормативные документы, регулирующие проведение данного вида страхования, неоднократно вносились изменения и дополнения, направленные на его совершенствование, и дважды, вначале с 3 до 5 тысяч евро и далее до 10 тысяч, увеличивались лимиты ответственности.

В июне 2000 г. Советом Министров Республики Беларусь были установлены размеры страховых взносов по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, которые действуют до настоящего времени. Следует отметить, что, несмотря на то, что на момент их введения в республике не было надлежащей статистики, необходимой для расчета страховых взносов, реально учитывающих страховой риск для каждого конкретного типа транспортных средств, однако, в подавляющем большинстве установленные страховые взносы отвечали существующим реалиям, о чем свидетельствует тот факт, что на протяжении почти семи лет не было необходимости в их изменении.

Проведение страхования

Вместе с тем, расчеты показывают, что по отдельным типам транспортных средств размеры страховых взносов несколько завышены, а по другим – занижены.

Кроме того, согласно статистическим данным в г. Минске ежегодно происходит 23–26 тыс. дорожно-транспортных происшествий, что составляет почти половину от всех произошедших ДТП, и в 2006 году убыточность данного вида страхования в г. Минске, с учетом предусмотренных законодательством отчислений, превысила 100%.

В целях изучения данного вопроса и подготовки соответствующих предложений в начале 2007 года бюро была создана рабочая группа, в состав которой вошли специалисты бюро и всех страховых организаций – членов бюро, которая на основе созданной бюро в 2001 году Единой информационной базы данных провела и рассчитала размеры страховых взносов для каждого конкретного типа транспортных средств исходя из реально сложившейся степени риска, в том числе и для каждого региона республики.

На основании данных расчетов рабочая группа пришла к выводу, что назрела необходимость в совершенствовании как размеров страховых взносов, так и корректирующих коэффициентов исходя из местонахождения (местожительства) владельца транспортного средства, а также системы бонус-малус. В связи с этим выработан ряд предложений, направленных на дальнейшее совершенствование данного вида страхования.

Так, предлагается увеличить на 2–5 евро размеры страховых взносов по отдельным типам транспортных средств (легковым автомобилям иностранного производства, мотоциклам с объемом двигателя свыше 750 см. куб., автобусам, используемым на экспрессных регулярных маршрутах, и легковым автомобилям-такси). При этом размеры страховых взносов для грузовых автомобилей, тракторов и прицепов к легковым и грузовым автомобилям могут быть снижены на 4-6 евро.

Также предлагается увеличить размер корректирующего коэффициента исходя из местонахождения (местожительства) страхователя для владельцев транспортных средств, проживающих в г. Минске и Минском районе, до 1,5 вместо 1,3, действующего в настоящее время.

Проведение страхования

Кроме того, есть необходимость и в совершенствовании действующей системы скидок и надбавок (бонус-малус).

Государством уделяется огромное значение обеспечению безопасности дорожного движения и снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Принят ряд нормативных документов (новая редакция Правил дорожного движения, Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях и т.д.), которыми существенно усилена ответственность водителей за несоблюдение Правил дорожного движения, и особенно в тех случаях, когда данные нарушения приводят к совершению дорожно-транспортных происшествий.

Предпринимаемые государством меры призваны содействовать снижению аварийности и травматизма на дорогах республики. В то же время, действующая система скидок и надбавок (система бонус-малус), введенная в 2000 г. в целях стимулирования владельцев к безаварийной эксплуатации транспортных средств, не отвечает требованиям, заложенным в вышеназванных нормативных актах. Так, при наличии скидки за безаварийность эксплуатации транспортного средства и совершении в период действия договора страхования дорожно-транспортного происшествия по своей вине к владельцу транспортного средства надбавка к страховому взносу не применяется. Более того, для классов аварийности А3-А5 при совершении одного ДТП за данным автовладельцем даже сохраняется скидка от 10 до 30 процентов от установленного взноса.

В связи с этим предлагается скорректировать действующую систему скидок и надбавок (бонус-малус) в сторону ужесточения подхода к перемещению из одного класса аварийности в другой для владельцев транспортных средств, совершивших дорожно-транспортное происшествие в течение действия предыдущего договора страхования. Это возможно достичь таким образом, чтобы при совершении одного ДТП владелец транспортного средства утрачивал все скидки, вне зависимости от класса аварийности, в котором он находился, а в случае двух и более ДТП должна применяться соответствующая надбавка.

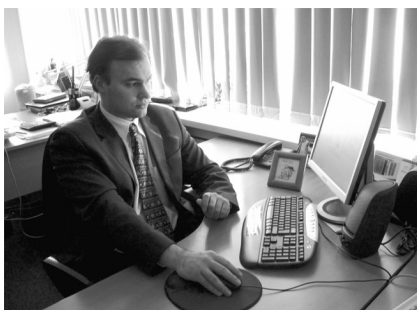
Проведение страхования

Введенная в 2000 году тарифная сетка по данному виду страхования предусматривала различные размеры страховых взносов для владельцев автомобилей производства стран бывшего СНГ (ВАЗ, ЗАЗ, «Москвич», АЗЛК, ИЖ, ГАЗ, ЛУАЗ, УАЗ) и легковых автомобилей производства стран дальнего зарубежья. При этом размеры страховых взносов для первой категории транспортных средств существенно ниже, чем для второй. Это связано с тем, что их используют, как правило, малообеспеченные категории граждан (пенсионеры, инвалиды, граждане с невысоким достатком).

Однако, в настоящее время под данными марками стали выпускаться совместно с иностранными предприятиями новые модели автомобилей, стоимость которых сопоставима со стоимостью автомобилей иностранного производства. К примеру, стоимость нового автомобиля Шевроле-Нива составляет 20–30 млн. рублей или 10–14 тыс. долларов США, что значительно выше стоимости подавляющего большинства подержанных автомобилей производства стран дальнего зарубежья, эксплуатируемых в настоящее время в Республике Беларусь. Поскольку граждане, приобретающие такие автомобили, не относятся к малообеспеченному слою общества, то и уплата ими более низких страховых взносов, предназначенных для социально незащищенных граждан, является необоснованной.

Поэтому рабочая группа считает целесообразным предусмотреть дифференцированный подход к легковым автомобилям производства стран бывшего СНГ. К примеру, владельцы новых либо с небольшими сроками эксплуатации вышеуказанных легковых автомобилей должны уплачивать страховые взносы как владельцы автомобилей производства стран дальнего зарубежья.

Разумеется, это пока всего лишь предложения, подготовленные рабочей группой. Данный вопрос уже вынесен на рассмотрение Совета по вопросам страхования при Министерстве финансов Республики Беларусь и в случае одобрения Советом по страхованию данных предложений бюро подготовит соответствующий проект нормативного правового акта, который в установленном порядке будет внесен на рассмотрение Правительства Республики Беларусь.



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

Продолжение

Далее рассмотрим восстановление кузовов из алюминиевого сплава в следующей последовательности: сначала работы по устранению деформации элементов кузова путем ремонтных воздействий, затем работы, связанные с заменой деталей кузова и восстановлением его формы.

Для устранения деформации поврежденных элементов кузова следует использовать специальный комплект рихтовочных инструментов. Если эту операцию производить инструментом, которым перед этим рихтовали стальной лист, частицы стали могут остаться на поверхности алюминия и вызвать его коррозию. Во избежание растрескивания алюминиевой детали в процессе ремонта не допускается применение рихтовочного молотка с насечкой рабочей поверхности.

Вмятину на стальном кузове выправляют, нанося удары и перемещаясь от ее краев к середине. Рихтовку вмятины на поверхности алюминиевого кузова проводят в обратном порядке – перемещаясь от середины к краям. При необходимости выправления деформации

Проведение страхования

большой площади, алюминиевую деталь нужно разогреть. Температура плавления алюминиевых сплавов около 640°C , то есть она значительно ниже температуры плавления стали (около 1500°C). К тому же, нагревание алюминиевой детали не сопровождается изменением цвета нагреваемой области и деталь может расплавиться без какого-либо предварительного размягчения. Для предотвращения данной ситуации следует воспользоваться специальной термочувствительной краской, позволяющей визуально обнаружить температурный переход. При этом следует соблюдать повышенную осторожность, поскольку при нагревании алюминиевая деталь расширяется почти в 2 раза больше аналогичной стальной, а воздействие тепла и последующее охлаждение могут вызвать образование трещин.

Как правило, после устранения деформации детали рихтовкой, необходима отделочная обработка поверхности. Для обработки стальной детали используют пайку, к листовому алюминию этот способ неприемлем, поскольку значительно ухудшает коррозионные свойства материала и даже может вызвать его растрескивание. Единственным возможным способом окончательного выравнивания алюминиевой поверхности является шпатлевание. Шпатлевку следует наносить на высушенную и обработанную эпоксидной грунтовкой поверхность.

Основными типами соединения деталей алюминиевого кузова являются резьбовое соединение, сварка, клепка и склеивание, а для восстановления кузова наряду со сваркой используют сочетание склеивания и клепки. В промышленном производстве алюминиевых кузовов фирма Audi использует стальные заклепки с защитным покрытием, тогда как для восстановления кузова рекомендует применять алюминиевые заклепки. Для удаления старых заклепок и установки новых используются специальные заклепочные клещи. Удаленные заклепки обычно остаются на отсоединенной от кузова детали, но если заклепка провалилась в закрытую полость, ее следует непременно извлечь, иначе она может стать причиной коррозии кузова или источником шума во время движения. Если достать заклепку не удалось, ее следует законсервировать, введя в полость ан-

Проведение страхования

तिकоррозионный состав. После удаления заклепок детали кузова разъединяют с помощью зубила. Новую деталь соединяют с кузовом встык. Поверх линии раздела деталей укладывают полосу листового алюминия необходимой конфигурации шириной около 50 мм. Полоска должна быть соединена со старой и новой деталями кузова заклепками симметрично по отношению к стыку. На поверхности кузова шлифовальным бруском создают требуемую шероховатость и наносят двухкомпонентный клей, а затем при помощи струбцин фиксируют детали относительно друг друга и устанавливают заклепки.

Сварка алюминиевых деталей может быть осуществлена в среде защитного газа. К сварочному аппарату предъявляются следующие требования: выходной ток около 200 А при максимальной мощности; диаметр проволочного электрода 0,9-1,2 мм; в качестве защитного газа используется аргон; проволочный электрод на основе алюминиевого сплава. Применяются следующие виды сварки: сварка электрозаклепкой через отверстия в соединяемых листах, стыковая сварка и сварка угловым швом (см. рис.1, 2, 3).

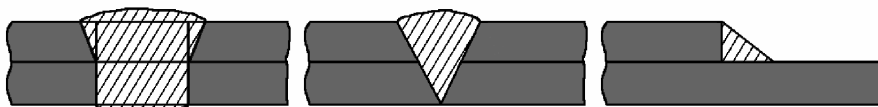


Рис.1

Рис.2

Рис.3

По завершении сварочных работ производится контроль наличия трещин, поскольку такие дефекты ставят под угрозу безопасность эксплуатации автомобиля. Чтобы обнаружить трещину, используют специальное цветоконтрастное средство, обладающее высокой проникающей способностью, благодаря чему можно обнаружить трещины минимальных размеров. Если трещина находится в сварном шве, следует удалить шлифованием участок шва длиной, в два раза превышающей длину трещины, после чего повторно провести сварочные работы. Если небольшая трещина образовалась на

Проведение страхования

поверхности листа вне зоны сварного шва, то по ее концам нужно просверлить отверстия диаметром 2 мм и заварить трещину.

Поврежденную резьбу можно отремонтировать при помощи резбовых вкладышей с цинко-никелевым покрытием. Для некоторых видов резьб вкладыши предусмотрены заводом-изготовителем.

Скрытые полости кузова автомобиля Ауди А8 в области передних, задних, центральных стоек и порогов для гашения шума бывают заполнены пеноматериалом. Перед восстановлением кузова вспененный материал удаляют, а после восстановления наносят заново.

Стапелы, используемые для восстановления формы алюминиевого кузова, должны обеспечивать возможность вытяжки кузова в любом направлении без перемонтажа силовых цепей. Для правки кузовов Jaguar и Audi рекомендуют использовать шаблонную систему MZ французской фирмы Celette. Система в точности воспроизводит заводскую технологию изготовления кузовов, исключая возможные погрешности ремонта. К стапелю крепятся продольные и поперечные направляющие, на которые устанавливаются стойки, одинаковые по конструкции, но разные по высоте. На стойки надеваются вершины, которые фиксируются штифтом. Каждая вершина предназначена для крепления определенной точки автомобиля.

Технология окраски алюминиевых деталей полностью идентична окраске стальных деталей.

Обобщая вышесказанное, следует подчеркнуть, что ремонт алюминиевых кузовов требует высококвалифицированных специалистов, дополнительного комплекта специального инструмента, специализированного стапеля и сварочного аппарата, специальных клеев, заклепок и, как следствие этого, сопряжен со значительными материальными затратами. Тем не менее, восстановление алюминиевых деталей предусмотрено технологией завода-изготовителя и в настоящее время осуществляется станциями технического обслуживания.

Проведение страхования

**Список специалистов по определению стоимости
транспортных средств оценщиков, прошедших аттестацию
в Белорусском бюро по транспортному страхованию
за период с 09.02.2007 по 17.05.2007**

Фамилия, имя, отчество	Дата начала действия свидетельства об аттестации	Дата окончания действия свидетельства об аттестации
Акименко Александр Александрович	22.03.2007	21.03.2008
Веремей Валерий Николаевич	22.03.2007	21.03.2008
Гайкевич Сергей Сергеевич	22.03.2007	21.03.2008
Говако Сергей Евгеньевич	22.03.2007	21.03.2008
Каминский Иосиф Леонидович	22.03.2007	21.03.2008
Любоневич Александр Николаевич	22.03.2007	21.03.2008
Паночин Валерий Михайлович	22.03.2007	21.03.2008
Власовец Александр Владимирович	06.04.2007	05.04.2008
Гаевский Вячеслав Геннадьевич	06.04.2007	05.04.2008
Гапанович Василий Константинович	06.04.2007	05.04.2008
Дубровский Олег Валерьевич	06.04.2007	05.04.2008
Кононов Александр Георгиевич	06.04.2007	05.04.2008
Шербенков Александр Федорович	06.04.2007	05.04.2008
Дергачев Игорь Анатольевич	18.05.2007	17.05.2008
Жариков Сергей Леонидович	18.05.2007	17.05.2008
Келбусов Юрий Иванович	18.05.2007	17.05.2009
Сергун Валерий Константинович	18.05.2007	17.05.2008

Проведение страхования

Письмо Белорусского бюро по транспортному страхованию
от 22.03.2007 № 04-01/3001

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/апрель 2007» и «Автомобили/2 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 апреля 2007 г. по 30 июня 2007 г.



Заместитель начальника юридического отдела Белорусского бюро по транспортному страхованию

Жукович Людмила Эдуардовна:

АКТУАЛЬНОСТЬ ДОВЕРЕННОСТИ НА УПРАВЛЕНИЕ (РАСПОРЯЖЕНИЕ) ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ НОРМ ПРАВА, РЕГУЛИРУЮЩИХ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Несмотря на то, что страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Республике Беларусь осуществляется уже почти 8 лет, в практике все еще возникает необходимость обсуждения некоторых правовых вопросов. Один из таких вопросов рассматривается в данной статье.

В пункте 120 главы 11 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 № 530 (далее – Положение), для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в числе применяемых основных терминов, указан термин «владельцы транспортных средств». Согласно определению данного термина, владельцы транспортных средств – это юридические и физические лица, являющиеся в соответствии с законодательством собственниками или иными законными владельцами транспортных средств (в силу права хозяйственного ведения, оперативного управления, на основании договора аренды, доверен-

ности на управление транспортным средством либо на иных основаниях, предусмотренных законодательством или договором). Однако, Закон Республики Беларусь «О дорожном движении» (далее – Закон) не требует наличия в соответствующих случаях у лица, управляющего транспортным средством, доверенности на управление (распоряжение) транспортным средством. Статья 25 Закона оговаривает перечень документов, которые водитель транспортного средства обязан иметь при себе и предъявлять работникам ГАИ для проверки. Данный перечень расширительному толкованию не подлежит.

К числу таких документов Законом отнесены:

- документы, подтверждающие право управления механическим транспортным средством соответствующей категории (водительское удостоверение на право управления транспортным средством и талон к водительскому удостоверению);
- свидетельство о регистрации (технический паспорт) механического транспортного средства;
- документ о прохождении государственного технического осмотра;
- разрешение органа связи на использование средств радио- и спутниковой связи при их наличии на транспортном средстве в случаях, предусмотренных законодательством Республики Беларусь, за исключением водителя транспортного средства оперативного назначения;
- страховое свидетельство, подтверждающее заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Учитывая, что в данный перечень доверенность на управление (распоряжение) транспортным средством не входит, обратимся к юридическому определению термина «доверенность» и рассмотрим вопрос о целесообразности ее наличия в целях защиты имущественных прав владельца транспортного средства.

Статья 186 Гражданского кодекса Республики Беларусь определяет доверенность как письменное уполномочие, выдаваемое одним

Правовая работа

лицом другому для представительства перед третьими лицами, удостоверяемое в предусмотренном этой статьей порядке.

Наличие или отсутствие доверенности на управление (распоряжение) транспортным средством у лица, управляющего транспортным средством, создает для него и собственника транспортного средства, выдавшего доверенность, разные гражданско-правовые последствия при заключении договора страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства и при наступлении страхового случая.

Согласно пункту 123 Положения, договоры внутреннего и пограничного страхования, а также договоры страхования «Зеленая карта» заключаются только с владельцами транспортных средств. Отсюда следует, что при отсутствии у лица, управляющего транспортным средством, доверенности на управление (распоряжение) транспортным средством (если он не является собственником) у него отсутствует и механизм реализации соответствующего права на заключение данного договора страхования от своего имени.

Однако, если договор страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства заключен собственником либо иным владельцем транспортного средства, то в силу пункта 129 Положения он будет распространяться на всех лиц, имеющих согласно законодательству основания на право управления данным транспортным средством.

В случае наступления дорожно-транспортного происшествия лицо, не имеющее договора страхования и доверенности на управление (распоряжение) транспортным средством, не несет и обязанности по возмещению третьим лицам вреда, причиненного в результате ДТП. Согласно статье 948 Гражданского кодекса Республики Беларусь обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности либо на ином законном основании. При отсутствии договора страхования у лица, причинившего вред в результате ДТП расчет с потерпевшим за вред, причиненный в результате ДТП, в соответствии с пунктом 39 своего Устава, ут-

Правовая работа

вержденного Указом Президента Республики Беларусь от 01.12.1999 № 701 (с изменениями и дополнениями), произведет Белорусское бюро по транспортному страхованию. Затем, в силу пункта 178 Положения, бюро будет иметь право требования в пределах выплаченных сумм к юридическому или физическому лицу, ответственному за причинение вреда, а именно к владельцу транспортного средства. И только возместив расходы бюро, связанные с осуществлением расчета с потерпевшим в дорожно-транспортном происшествии, владелец транспортного средства сможет реализовать свое право на регрессный иск к лицу, причинившему вред в результате ДТП.

Рассмотрим примеры из судебной практики.

23.09.2006 произошло ДТП. Лицом, причинившим вред в результате ДТП, был признан гражданин Сидоров. Гражданская ответственность гр. Сидорова, как владельца транспортного средства, на момент ДТП застрахована не была. На основании п. 150 Положения Белорусское бюро по транспортному страхованию произвело расчет с потерпевшим и предъявило иск к собственнику транспортного средства, некоему гр. Петрову. В ходе судебного разбирательства было выяснено, что на момент ДТП у гр. Сидорова имелась доверенность на управление транспортным средством, выданная ему гр. Петровым. Таким образом, гр. Сидоров на момент ДТП являлся владельцем транспортного средства, и на нем лежала обязанность по страхованию его гражданской ответственности, как владельца транспортного средства. Учитывая данное обстоятельство, суд Октябрьского района г. Минска вынес решение о взыскании с гр. Сидорова расходов бюро, связанных с возмещением вреда, причиненного в результате ДТП.

И другой пример.

05.01.2007 произошло ДТП. Лицом, причинившим вред в результате ДТП, был признан гр. Иванов, управлявший транспортным средством, принадлежащим гр. Михайлову. На основании п. 150 Положения бюро произвело расчет с потерпевшим в ДТП и предъявило иск о возмещении расходов бюро к собственнику транспортного

Правовая работа

средства гр. Михайлову. В ходе судебного разбирательства было выяснено, что гр. Иванов на момент ДТП управлял транспортным средством, не имея доверенности на управление этим транспортным средством, и, соответственно, не являлся владельцем транспортного средства. В силу этого обстоятельства гр. Иванов не мог застраховать свою гражданскую ответственность как владелец транспортного средства. Учитывая данное обстоятельство, на основании ст. 948 Гражданского кодекса Республики Беларусь суд Партизанского района г. Минска вынес решение о взыскании расходов бюро, связанных с возмещением вреда, причиненного в результате ДТП с гр. Михайлова, т.е. собственника транспортного средства.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что доверенность на управление (распоряжение) транспортным средством, во-первых, является для собственника транспортного средства гарантией защиты от требований по возмещению вреда, причиненного в результате ДТП, если принадлежащим ему транспортным средством управляло лицо, имеющее выданную им доверенность. Во-вторых, наличие доверенности у лица, управляющего транспортным средством, защищает его права и дает возможность от своего имени заключить договор обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, по которому при наступлении страхового случая возмещение причиненного вреда произведет соответствующая страховая организация.

Вместе с тем, выдача доверенности на управление (распоряжение) транспортным средством не является для доверителя основанием считать, что произведено отчуждение транспортного средства.

К сожалению, продолжает иметь место заблуждение многих участников гражданского оборота в отношении так называемой «продажи транспортного средства по доверенности». Необходимо отметить, что договоры по отчуждению транспортного средства (купли-продажи, дарения, мены и иные) являются сделками.

Согласно статье 154 Гражданского кодекса Республики Беларусь сделками признаются действия граждан и юридических лиц, направленные на установление, изменение и прекращение граждан-

Правовая работа

ских прав и обязанностей. В то время, как уже отмечалось, доверенность – это письменное уполномочие, выдаваемое одним лицом другому для представительства перед третьими лицами, и которая сама по себе не влечет установление, изменение и прекращение прав и обязанностей.

Кроме того, доверенность имеет срок действия, который не может превышать трех лет, и в любой момент может быть отменена лицом, выдавшим ее.

Рассмотрим пример из судебной практики.

В суде Ленинского района г. Минска рассматривалось гражданское дело по иску бюро к гр. Михневу, причинившему вред в результате ДТП. Судом было установлено, что на момент ДТП срок доверенности на управление транспортным средством, выданной гр. Михневу, истек. Собственник транспортного средства, привлеченный судом в качестве соответчика по данному делу, утверждал, что якобы «продал данное транспортное средство по доверенности» гр. Михневу. Гр. Михнев факт купли-продажи отрицал. Суд не нашел доказательств, подтверждающих совершение сделки по отчуждению данного транспортного средства, и взыскал все расходы бюро с собственника транспортного средства, выдавшего доверенность и предполагавшего, что он произвел «отчуждение транспортного средства по доверенности».

Статистика

СВЕДЕНИЯ по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за 1 квартал 2007 г. (внутреннее страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Коль-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченного страхового возмещения	
		I кв. 2007 г.	I кв. 2006 г.	I кв. 2007 г.	I кв. 2006 г.	I кв. 2007 г.	I кв. 2006 г.
1.	Белгосстрах	358795	308603	15580,0	12351,6	10908,1	8727,6
2.	Белкоопстрах	48692	35769	1781,4	1214,4	1293,3	861,1
3.	Белнефтестрах	61601	59832	2529,2	2208,5	2294,4	1937,4
4.	Белэксимгарант	23048	13200	1190,4	549,4	833,7	298,3
5.	ПромТрансИнвест	48313	49442	2157,0	2007,6	1838,7	2147,3
6.	ТАСК	99505	80126	4323,4	3245,3	3473,9	2553,5
7.	АльВеНа					19,5	27,4
8.	Багач					10,6	24,5
9.	БАСО					2,5	2,2
10.	Белвнешстрах					11,4	9,2
11.	БелИнгострах					9,2	16,6
12.	Бролли					17,9	19,8
13.	Купала					8,5	3,8
14.	Славполис					1,0	2,2
Итого:		639954	546972	27561,4	21576,8	20722,7	16630,9

Статистика

СВЕДЕНИЯ

**по обязательному страхованию гражданской ответственности
владельцев транспортных средств
на территории Республики Беларусь
за 1 квартал 2007 г.
(пограничное страхование)**

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключен- ных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплачен- ного страхового возмещения	
		І кв. 2007 г.	І кв. 2006 г.	І кв. 2007 г.	І кв. 2006 г.	І кв. 2007 г.	І кв. 2006 г.
1.	Белгосстрах	37171	39611	1447,1	1398,2	90,2	81,6
2.	Белэксимгарант	4534	2435	167,6	85,4	4,6	1,2
Итого:		41705	42046	1614,7	1483,6	94,8	82,8

СВЕДЕНИЯ

**о реализации белорусских страховых сертификатов
«Зеленая карта» за 1 квартал 2007 г.**

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов	
		І кв. 2007 г.	І кв. 2006 г.	І кв. 2007 г.	І кв. 2006 г.
1.	Белгосстрах	31557	27116	2144,6	1859,3
2.	Белкоопстрах	9486	7728	1061,8	850,9
3.	Белнефтестрах	17105	14902	1613,4	1708,8
4.	Белэксимгарант	7364	3349	706,6	411,8
5.	ПромТрансИнвест	11043	8690	1751,0	1306,2
6.	ТАСК	16447	15430	2930,4	2430,5
Итого:		93002	77215	10207,8	8567,5

ПРИКАЗ
БЕЛОРУССКОГО БЮРО ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ
29 января 2007 г. № 2-од

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СРЕДНЕАРИФМЕТИЧЕСКОЙ
СТОИМОСТИ ОДНОГО НОРМО-ЧАСА РАБОТ
ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

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

1. Утвердить по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь среднеарифметическую стоимость одного нормо-часа работ по восстановлению транспортных средств для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств согласно приложению.

2. Признать утратившим силу приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 8 июня 2005 г. №10-од «Об утверждении среднеарифметической стоимости одного нормо-часа работ по восстановлению транспортных средств для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2005 г., №137, 10/70).

3. Настоящий приказ вступает в силу через 10 дней со дня его официального опубликования.

Генеральный директор

П.М.КУЧЕРИН

СОГЛАСОВАНО
Заместитель Министра транспорта
и коммуникаций Республики Беларусь
И.И.Щербо
16.02.2007

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

Приложение к приказу
Белорусского бюро по
транспортному страхованию
29.01.2007 № 2-од

**Среднеарифметическая стоимость одного нормо-часа работ
по восстановлению транспортных средств (далее – ТС)
для целей обязательного страхования гражданской ответст-
венности владельцев транспортных средств без учета НДС
(по данным на январь 2007 года)**

Категория ТС	Возраст ТС	Стоимость одного нормо-часа, руб.	
		для Минска и Минского района	для областей Республики Беларусь
1. Легковые автомобили и прицепы к ним, мотоциклы и мотоколяски производства стран СНГ <*>	любой	19340	12490
2. Легковые автомобили и прицепы к ним, мотоциклы производства стран дальнего зарубежья	до 1 года	48830	
	от 1 года до 6 лет	34470	
	свыше 6 лет	25030	15310
3. Грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы, автобусы производства стран СНГ	любой	16440	
4. Грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы, автобусы производства стран дальнего зарубежья	до 5 лет	32070	
	свыше 5 лет	21270	

<*> ТС производства стран СНГ под марками заводов – изготовителей стран дальнего зарубежья (БМВ – Россия, ДЭУ – Узбекистан, Форд – Беларусь и тому подобное) считать ТС производства стран дальнего зарубежья.

Нормативные документы Белорусского бюро по транспортному страхованию

Примечания:

1. Гарантийный срок эксплуатации ТС учитывается для всех категорий ТС.

1.1. Гарантийный срок – календарный срок (в месяцах) или наработка (в часах, циклах срабатывания, километрах пробега и т.д.), в течение которых товар (результат работы, услуга) должен соответствовать всем требованиям к его качеству, определенным в порядке, установленном Законом Республики Беларусь от 9 января 2002 года «О защите прав потребителей» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2002 г., № 10, 2/839).

1.2. Для ТС в период гарантийного срока эксплуатации среднеарифметическая стоимость одного нормо-часа работ по восстановлению ТС для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – стоимость нормо-часа работ) определяется согласно фактическим затратам предприятия автосервиса фирменного обслуживания.

1.3. В случае отсутствия документов, подтверждающих факт ремонта ТС в период гарантийного срока эксплуатации на предприятии автосервиса фирменного обслуживания, стоимость нормо-часа работ принимается в соответствии с категорией и возрастом ТС.

2. Для тракторов и их шасси, трамваев, троллейбусов, специализированного транспортного средства, рефрижераторных и холодильных установок, другого специального оборудования на базе автомобильного колесного шасси стоимость нормо-часа работ определяется по нормативам специализированных ремонтных предприятий, а в случае их отсутствия по существующим нормам и расценкам предприятий, обслуживающих и эксплуатирующих указанную технику.

3. Стоимость нормо-часа работ определена для всех видов ремонтно-восстановительных работ.

4. При определении региона Республики Беларусь стоимость нормо-часа работ устанавливается исходя из следующих условий:

4.1. для резидентов Республики Беларусь – по региону, в котором потерпевшим заключен договор страхования, при отсутствии договора страхования – по местонахождению (местожительству) потерпевшего;

4.2. для нерезидентов Республики Беларусь – по региону, в котором совершено дорожно-транспортное происшествие.

5. Стоимость нормо-часа работ по мере необходимости подлежит определению и публикации в установленном порядке.

**ПРИКАЗ
БЕЛОРУССКОГО БЮРО ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ
29 декабря 2006 г. № 27-од**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ АТТЕСТАЦИИ
СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ СТОИМОСТИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОЦЕНЩИКОВ
ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО
ТРАНСПОРТНОМУ СРЕДСТВУ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ, ДЛЯ ЦЕЛЕЙ
ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ**

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

1. Утвердить прилагаемое Положение об аттестации специалистов по определению стоимости транспортных средств оценщиков для определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2. Признать утратившим силу приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 23 сентября 2004 г. №32-од «Об утверждении Положения об аттестации специалистов по оценке транспортных средств оценщиков для определения размера вреда, причиненного транспортному средству, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2004 г., №157, 10/67).

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

Генеральный директор

П.М.КУЧЕРИН

УТВЕРЖДЕНО
Приказ
Белорусского бюро по
транспортному страхованию
29.12.2006 № 27-од

**ПОЛОЖЕНИЕ
ОБ АТТЕСТАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ
СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОЦЕНЩИКОВ
ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО
ТРАНСПОРТНОМУ СРЕДСТВУ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ, ДЛЯ ЦЕЛЕЙ
ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ**

**Глава 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Положение устанавливает порядок и условия прохождения аттестации специалистами по определению стоимости транспортных средств оценщиков (далее – специалисты) для определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2. Аттестация проводится в целях определения профессиональной пригодности специалистов для выполнения ими работ по определению размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Глава 2 АТТЕСТАЦИОННАЯ КОМИССИЯ

3. Для проведения аттестации приказом генерального директора Белорусского бюро по транспортному страхованию (далее – бюро) создается аттестационная комиссия (далее – комиссия) и утверждаются заместитель председателя, секретарь и состав комиссии.

4. В состав комиссии включаются два представителя бюро, три представителя от страховых организаций и по одному представителю (с их согласия) от Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и научного предприятия частного унитарного предприятия «БАЭС».

5. Председателем комиссии является генеральный директор бюро. В отсутствие председателя его обязанности выполняет заместитель председателя.

6. Комиссия осуществляет следующие функции:

определяет уровень знаний специалистов;

рассматривает на заседаниях результаты собеседования со специалистами;

принимает решение об аттестации специалиста, направлении его на повторную аттестацию (далее – переаттестация), продлении срока действия свидетельства о прохождении специалистом аттестации либо об аннулировании действующего свидетельства;

рассматривает поступившие заявления, жалобы, претензии и другие обращения в отношении деятельности специалистов для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

выполняет другие функции в соответствии с настоящим Положением.

7. Заседания комиссии проводятся по мере необходимости, но не реже одного раза в квартал.

Глава 3

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОВЕДЕНИЯ АТТЕСТАЦИИ

8. Для прохождения аттестации специалистом оценщик направляет в бюро следующие документы:

представление о допуске к аттестации на имя председателя комиссии;

копии документов об образовании и квалификации специалиста;

копии пяти заключений о размере вреда, причиненного транспортному средству, непосредственно выполненным специалистом за последний год работы;

иные документы, характеризующие деятельность специалиста (по требованию комиссии).

9. После поступления в бюро документов, предусмотренных пунктом 8 настоящего Положения, секретарь комиссии рассматривает их, проверяет на соответствие установленным требованиям, при необходимости запрашивает дополнительную информацию и в течение тридцати дней выносит на рассмотрение председателя комиссии предложение о допуске специалиста к аттестации либо отказе в ее прохождении.

10. Дата, время и место проведения заседания комиссии определяются председателем комиссии, о чем сообщается членам комиссии и оценщику.

11. Материально-техническое и методическое обеспечение работы комиссии организует бюро.

12. Направляемый для прохождения аттестации специалист должен иметь свидетельство специалиста по оценке транспортных средств, высшее техническое образование, включающее изучение дисциплин по устройству, ремонту и технической эксплуатации транспортных средств, и непрерывный стаж работы в качестве специалиста не менее одного года на день подачи представления;

знать основы нормативных правовых актов, регулирующих проведение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в том числе правила определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также правовые основы оценочной деятельности;

уметь работать с техническими средствами (компьютером, фотоаппаратом, копировальным аппаратом и т.п.), специализированными информационными материалами (программным обеспечением, каталогами, справочниками и другими источниками).

Глава 4

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ АТТЕСТАЦИИ

13. Аттестация специалистов проводится ежегодно в форме собеседования. В ходе ее проведения проверяются знания и навыки специалиста, указанные в пункте 12 настоящего Положения.

14. Аттестация специалистов проводится:

в очередном порядке, если специалист аттестуется впервые либо после аннулирования свидетельства о прохождении им аттестации;

во внеочередном – если решением комиссии специалист направлен на переаттестацию, а также если по результатам проверки деятельности специалиста выявлены нарушения в его работе либо имеются обоснованные жалобы на деятельность специалистов при определении ими размера вреда.

15. Аттестация и голосование проводятся при участии на заседании более половины членов комиссии. Каждый член комиссии при голосовании имеет один голос. В случае равенства голосов принимается решение, за которое проголосовал председательствующий.

16. Если объявленное заседание не состоялось по причине отсутствия кворума, то созывается повторное заседание.

17. В случае неявки специалиста на заседание комиссии по уважительной причине его аттестация либо переаттестация переносится на следующее заседание, без уважительной причины – не проводится.

Глава 5

ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ ПО ИТОГАМ АТТЕСТАЦИИ

18. Голосование проводится в отсутствие специалиста, в отношении которого принимается решение комиссии.

19. По результатам собеседования комиссия принимает решение об аттестации специалиста, направлении его на повторную аттестацию либо об отказе в аттестации.

20. Решения комиссии оформляются протоколом, который подписывается председателем комиссии (в его отсутствие – заместителем председателя) и секретарем.

21. Специалист, не прошедший аттестацию, имеет право проходить ее повторно, но не ранее чем через месяц со дня направления его на переаттестацию.

22. Положительным результатом прохождения аттестации является получение свидетельства о прохождении специалистом аттестации (далее – свидетельство) сроком действия на один год по форме согласно приложению.

23. Бланки свидетельства заполняются только печатным текстом. Подчистки, помарки, исправления и записи от руки не допускаются.

24. Решение об отказе в выдаче свидетельства может быть принято в случаях:

если специалист признан не прошедшим собеседование;

наличия в представленных документах недостоверной информации.

25. Результаты голосования объявляются специалисту непосредственно после голосования.

Глава 6

ПРОДЛЕНИЕ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА. ПОРЯДОК АННУЛИРОВАНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА

26. Представление на продление срока действия свидетельства оценщик подает за два месяца до окончания срока действующего свидетельства. Для принятия соответствующего решения специалист приглашается на заседание комиссии. По результатам собеседования со специалистом членами комиссии принимается решение о продлении срока действия свидетельства на один год. В случае отсутствия обоснованных жалоб, апелляций, других нарушений за предыдущий период деятельности специалиста комиссией может быть принято решение о продлении срока действия свидетельства на два года.

27. В протоколе фиксируется соответствующее решение по данному вопросу.

28. При поступлении в бюро сообщений о нарушениях в деятельности специалиста бюро рассматривает их обоснованность и при необходимости выносит на рассмотрение комиссии.

29. Комиссия рассматривает допущенные специалистом нарушения, заслушивает его объяснение по данному вопросу и принимает соответствующее решение.

30. В случае аннулирования свидетельства специалист сдает его секретарю комиссии, а бюро письменно сообщает оценщику о принятом решении.

31. Специалист, не прошедший переаттестацию либо если в отношении него принято решение об аннулировании свидетельства, может проходить ее не ранее чем через 12 месяцев со дня принятия соответствующего решения в порядке, установленном пунктом 8 настоящего Положения.

Глава 7
ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

32. В своей деятельности специалист руководствуется законодательством Республики Беларусь, нормативными правовыми актами, регуливающими проведение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и настоящим Положением.

33. При изменении места работы специалист обязан сообщить об этом в бюро.

34. Оценщик по запросу бюро обязан представить информацию о профессиональной деятельности специалиста, связанной с определением размера вреда для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

35. Специалисты, не прошедшие в установленном порядке аттестацию либо свидетельство которых аннулировано, не вправе определять размер вреда для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

Приложение
к Положению об аттестации специалистов по определению стоимости транспортных средств оценщиков для определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

БЕЛАРУСКАЕ БЮРО ПА ТРАНСПАРТНАМУ СТРАХАВАННЮ
БЕЛОРУССКОЕ БЮРО ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ
BELARUSIAN TRANSPORT INSURANCE BUREAU

СВИДЕТЕЛЬСТВО № _____

Настоящим удостоверяется, что _____

прошел аттестацию в соответствии с требованиями пункта 162 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. N 530 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006 г., №143, 1/7866), и имеет право определять размер вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Основание: протокол заседания аттестационной комиссии
от « ____ » _____ 200__ г. № ____

Срок действия свидетельства
с « ____ » _____ 200__ г. по « ____ » _____ 200__ г.

Нормативные документы Белорусского бюро
по транспортному страхованию

Председатель аттестационной комиссии _____
(подпись) (И.О.Фамилия)
М.П.

Отметка о продлении срока действия свидетельства:

Срок действия свидетельства продлен на ____ год(а)
с « ____ » _____ 200__ г. по « ____ » _____ 200__ г.

Председатель аттестационной комиссии _____
(подпись) (И.О.Фамилия)
М.П.

**О КОНТРОЛЕ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРОВ
СТРАХОВАНИЯ ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ГРАНИЦЫ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Постановлением Министерства внутренних дел Республики Беларусь, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Государственного комитета пограничных войск Республики Беларусь от 28 февраля 2007 г. № 42/8/6 утверждена Инструкция о взаимодействии при осуществлении контроля за заключением договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, текст которой приводится далее.

**ИНСТРУКЦИЯ
О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ
КОНТРОЛЯ ЗА ЗАКЛЮЧЕНИЕМ ДОГОВОРОВ
ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ В АВТОДОРОЖНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА
ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

1. Инструкция о взаимодействии при осуществлении контроля за заключением договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь (далее – Инструкция) определяет порядок осуществления контроля за заключением владельцами транспортных средств договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – договоры страхования) при въезде на территорию Республики Беларусь и выезде за пределы Республики Беларусь.

Ответы на вопросы

2. Контроль за заключением договоров страхования при пропуске через Государственную границу Республики Беларусь (далее – Государственная граница) лиц, транспортных средств и товаров осуществляется:

2.1. в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу, указанных в перечне пунктов пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, в которых осуществляется только пограничный контроль, утвержденном Указом Президента Республики Беларусь от 10 мая 2006 г. № 313 «О пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь и видах контроля, осуществляемых в них» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006 г., № 74, 1/7571), должностными лицами пограничных войск Республики Беларусь (далее – пограничные войска);

2.2. в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу, за исключением указанных в подпункте 2.1 настоящего пункта, должностными лицами Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее – Транспортная инспекция).

3. В случае совершения дорожно-транспортного происшествия на территории автодорожного пункта пропуска через Государственную границу осуществление контроля за наличием договоров страхования, а также привлечение к ответственности, предусмотренной статьей 18.20 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, возлагается на должностных лиц органов внутренних дел Республики Беларусь.

4. Владелец транспортного средства (водитель) в автодорожном пункте пропуска через Государственную границу обязан предъявить, а должностные лица пограничных войск и Транспортной инспекции проверить:

4.1. при въезде в Республику Беларусь:

в отношении транспортного средства, зарегистрированного в Республике Беларусь, – наличие договора внутреннего страхования;

Ответы на вопросы

в отношении транспортного средства, зарегистрированного за пределами Республики Беларусь, – наличие договора страхования «Зеленая карта», выданного иностранной страховой организацией и действительного на территории Республики Беларусь, либо наличие договора пограничного или внутреннего страхования, заключенного со страховой организацией Республики Беларусь.

При отсутствии одного из указанных в абзаце третьем настоящего подпункта договоров страхования и отказе владельца транспортного средства (водителя) от его заключения, транспортное средство не подлежит ввозу на территорию Республики Беларусь;

4.2. при выезде из Республики Беларусь:

в отношении транспортного средства, зарегистрированного в Республике Беларусь и выезжающего в страны – члены международной системы «Зеленая карта», – наличие договора страхования «Зеленая карта», заключенного со страховой организацией Республики Беларусь;

в отношении транспортного средства, зарегистрированного за пределами Республики Беларусь, – наличие договора пограничного страхования, заключенного со страховой организацией Республики Беларусь, либо договора страхования «Зеленая карта», заключенного с иностранной страховой организацией и действительного на территории Республики Беларусь, или договора внутреннего страхования.

Если транспортное средство использовалось в дорожном движении на территории Республики Беларусь без заключения договора страхования или дольше срока действия договора страхования, то лицо, управляющее транспортным средством, привлекается к административной ответственности.

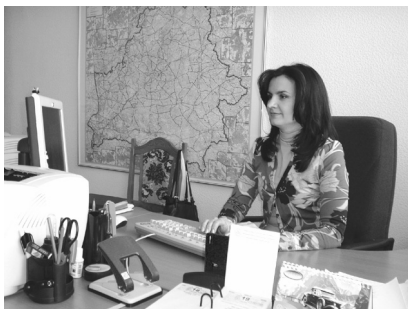
5. В случае выявления должностными лицами пограничных войск фактов управления транспортным средством без заключения договора страхования информация о выявленном нарушении немедленно передается должностному лицу Транспортной инспекции для осуществления им процессуальных действий в рамках административного процесса.

Ответы на вопросы

При отсутствии в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу должностных лиц Транспортной инспекции информация о выявленном нарушении немедленно передается в территориальный орган внутренних дел по месту нахождения пункта пропуска через Государственную границу. Должностные лица территориального органа внутренних дел обязаны в сроки, установленные частью 1 статьи 8.4 Процессуально-исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, прибыть на место выявления административного правонарушения для осуществления процессуальных действий в рамках административного процесса.

6. В случае привлечения к ответственности нерезидента Республики Беларусь в соответствии с частью 4 статьи 18.20 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях ему может быть отказано в выезде из Республики Беларусь в соответствии со статьей 31 Закона Республики Беларусь от 3 июня 1993 года «О правовом положении иностранных граждан и лиц без гражданства в Республике Беларусь» в редакции Закона Республики Беларусь от 19 июля 2005 года (Ведамасці Вярхоўнага Савета Рэспублікі Беларусь, 1993 г., N 21, ст. 250; Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2005 г., №121, 2/1138) до исполнения наложенного взыскания.

7. Если у водителя транспортного средства, принадлежащего нерезиденту Республики Беларусь, зарегистрированного и поставленного на временный учет в Республике Беларусь, имеется действительный на территории стран – членов международной системы «Зеленая карта» договор страхования «Зеленая карта», заключенный с иностранной страховой организацией, то заключение договора страхования со страховой организацией Республики Беларусь при выезде за пределы Республики Беларусь не требуется.



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

Симонович Ирина Геннадьевна:

ОБ ОТДЕЛЬНЫХ ВОПРОСАХ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В Белорусское бюро по транспортному страхованию обращаются граждане Республики Беларусь по отдельным вопросам проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации, часто называемого обязательным страхованием автогражданской ответственности или ОСАГО. В данной статье я хочу осветить основные моменты российского законодательства, которые могут касаться граждан Республики Беларусь.

Этот вид страхования введен в Российской Федерации сравнительно недавно Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ.

Согласно данному закону обязанность по страхованию гражданской ответственности распространяется на всех владельцев транспортных средств, используемых на территории Российской Федерации, и наступает вследствие причинения вреда жизни, здо-

Ответы на вопросы

ровью или имуществу в случае дорожно-транспортных происшествий.

Следует отметить, что Российская Федерация в настоящее время не является членом международной системы страхования гражданской ответственности «Зеленая карта», и в 2007 году вопрос о ее вступлении также не выносился на рассмотрение Генеральной Ассамблеи системы. В связи с этим действие зеленой карты не распространяется на территорию данной страны, и гражданам Республики Беларусь необходимо страховать свою ответственность в страховых организациях Российской Федерации. При этом законодательством Российской Федерации предусмотрено, что владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации, заключают договоры обязательного страхования на весь срок временного использования этих транспортных средств, но не менее чем на 15 дней.

Страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред, составляет 400 тысяч российских рублей, а именно:

в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольким потерпевшим, – 240 тысяч российских рублей и не более 160 тысяч российских рублей при причинении вреда жизни или здоровью одного потерпевшего;

в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, – 160 тысяч российских рублей и не более 120 тысяч российских рублей при причинении вреда имуществу одного потерпевшего.

При наступлении страхового случая страхователь-участник дорожно-транспортного происшествия обязан сообщить другим участникам данного происшествия по их требованию сведения о договоре обязательного страхования, по которому застрахована гражданская ответственность владельца этого транспортного

Ответы на вопросы

средства. Предусмотренная названным выше законом Российской Федерация обязанность возлагается также и на водителя, управляющего транспортным средством в отсутствие страхователя.

О случаях причинения вреда при использовании транспортного средства, которые могут повлечь за собой гражданскую ответственность страхователя, страхователь обязан сообщить страховщику в установленный договором обязательного страхования срок и определенным этим договором способом.

При этом страхователь до удовлетворения требований потерпевших о возмещении причиненного им вреда должен предупредить об этом страховщика и действовать в соответствии с его указаниями, а в случае, если страхователю предъявлен иск, привлечь страховщика к участию в деле. В противном случае страховщик имеет право выдвинуть в отношении требования о страховой выплате возражения, которые он имел в отношении требований о возмещении причиненного вреда.

Если потерпевший намерен воспользоваться своим правом на страховую выплату, он обязан при первой возможности уведомить страховщика о наступлении страхового случая.

В тех случаях, когда страховая выплата по обязательному страхованию не может быть осуществлена, российским законодательством предусмотрена компенсационная выплата.

Страховая выплата по возмещению вреда, причиненного имуществу потерпевшего на территории Российской Федерации по обязательному страхованию, не может быть осуществлена в случаях применения к страховщику процедуры банкротства, предусмотренной федеральным законом, отзыва у страховщика лицензии на осуществление страховой деятельности.

В таких случаях право на получение компенсационных выплат кроме граждан и юридических лиц Российской Федерации имеют также иностранные граждане, иностранные юридические лица и лица без гражданства, постоянно проживающие в Российской Федерации.

Ответы на вопросы

Компенсационная выплата в счет возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего, осуществляется, если лицо, ответственное за причиненный потерпевшему вред, скрылось с места происшествия; не имеет полиса обязательного страхования и не выполнило требований потерпевшего по возмещению вреда в установленном законодательством порядке; предъявило полис компании, у которой отозвана лицензия на осуществление страховой деятельности, или она признана банкротом.

При этом право на получение компенсационных выплат за вред, причиненный жизни или здоровью потерпевшего, кроме граждан Российской Федерации имеют также иностранные граждане и лица без гражданства, постоянно проживающие на территории Российской Федерации.

Что касается временно проживающих в Российской Федерации граждан иностранного государства, то они имеют право на получение компенсационных выплат в счет возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего, а также вреда, причиненного его имуществу, в том случае, когда в соответствии с законодательством этого государства аналогичное право предоставлено и гражданам Российской Федерации.

Решение о компенсационной выплате принимается Российским Союзом Автостраховщиков.

В связи с этим в 2005 году Российский Союз Автостраховщиков направил запрос в Белорусское бюро по транспортному страхованию о предоставлении официального заключения о том, что законодательством Республики Беларусь предусмотрено право граждан Российской Федерации на получение компенсационных выплат на территории Республики Беларусь.

Белорусское бюро по транспортному страхованию письмом от 23 декабря 2005 г. № 02-07/10722 проинформировало Российский Союз Автостраховщиков о том, что белорусским законодательством предусмотрено возмещение вреда, причиненного в результате дорожно-транспортных происшествий на территории Республики

Ответы на вопросы

Беларусь в случаях отсутствия договора обязательного страхования у причинителя вреда, причинения вреда транспортным средствам, вышедшим из обладания владельца в результате противоправных действий других лиц, неустановленным транспортным средством при причинении вреда жизни и здоровью и по договорам неплатежеспособных страховщиков всем гражданам независимо от того, являются они резидентами Республики Беларусь или нет, в том числе и гражданам России.

Однако, в Белорусское бюро поступали обращения граждан Республики Беларусь по факту дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации с сообщениями о том, что Российский Союз Автостраховщиков отказывает гражданам Республики Беларусь в компенсационных выплатах, мотивируя тем, что им необходимо подтвердить то, что аналогичное право на получение компенсационных выплат предоставлено гражданам Российской Федерации по законодательству Республики Беларусь.

Поэтому Белорусское бюро по транспортному страхованию письмами от 31 августа 2006 г. № 02-06/7228, а также от 13 марта 2007 г. № 03-03/2584 повторно проинформировало Российский Союз Автостраховщиков о том, что белорусское законодательство отказа в возмещении вреда, причиненного иностранным гражданам на территории Республики Беларусь, в том числе гражданам Российской Федерации, не содержит.

Тем не менее, в Белорусское бюро продолжали поступать заявления граждан Республики Беларусь с сообщениями об отказах Российского Союза Автостраховщиков в компенсационных выплатах.

В связи с этим бюро было вынуждено письмом от 25 апреля 2007 г. № 03-03/4162 обратиться в Российский Союз Автостраховщиков, а также в Федеральную службу страхового надзора Российской Федерации с просьбой обратить внимание на сложившуюся ситуацию и в дальнейшем при рассмотрении заявлений

Ответы на вопросы

граждан Республики Беларусь о возмещении вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия на территории Российской Федерации, учитывать наличие норм права в законодательстве Республики Беларусь, гарантирующих получение возмещения гражданами Российской Федерации вреда, причиненного на территории Республики Беларусь, в перечисленных выше случаях.

Письма и разъяснения Белорусского бюро
по транспортному страхованию

09.02.2007 № 02-03/1535

Страховые организации –
члены Белорусского бюро по
транспортному страхованию

В целях единообразного подхода к переоформлению договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств Белорусское бюро по транспортному страхованию сообщает следующее.

Согласно пункту 21 Инструкции о порядке проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в редакции приказа Белорусского бюро по транспортному страхованию от 7 декабря 2006 г. № 19-од, в страховом свидетельстве (страховом полисе, страховом сертификате) при переоформлении договора страхования указываются все прежние данные, за исключением изменившихся.

При этом срок страхования следует относить к не изменившимся данным и в новом страховом свидетельстве (страховом полисе, страховом сертификате) указывать такой же срок как и в прежнем.

**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 47
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