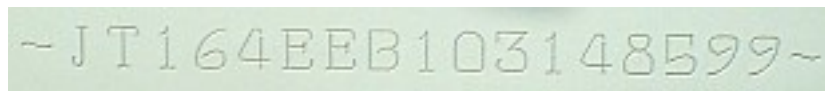


## Оглед на МПС преди началото на застраховка Автокасско

Огледът на МПС преди началото на застраховка „Автокасско“ включва: идентификация (разпознаване) на МПС, описване на забележките по външния вид; описване на екстрите и допълнителното оборудване; заснемане на МПС; заснемане на набития номер върху рамата; тест на алармена система; визуална оценка на техническото състояние; официално/неофициално становище за констатирано/предполагаемо надзастраховане или подзастраховане.

Резултатите от огледа се описват в Констативен протокол за оглед на МПС преди началото на застраховка „Автокасско“. Констативният протокол е неразделна част от застрахователната полица и се подписва от застрахования и оторизираното лице на застрахователя.

Застраховката е сключена от агента, но съгласно Общи условия застраховката може да влезе в сила след като е извършен оглед и заснемане на МПС от оторизиран представител на застрахователя. Този оглед се извършва единствено от оторизирано лице. Агентът е упълномощен да сключва застраховки от името и за сметка на застрахователя и не е оторизиран да извършва оглед на МПС (както преди началото на застраховката, така и по време на валидността на застраховката).



Набит идентификационен номер върху рама на МПС



Табелка на производителя (manufacturer's plate)

или нитове върху предна горна напречна греда, върху основата на десния калник или върху торпедото. Този алуминиев етикет се нарича „Табелка на производителя“ (manufacturer's plate) и служи единствено за лесно и удобно снемане на номера на рамата по повод на предстоящ ремонт, диагностика или поръчка на авточасти. Табелката на производителя може лесно да бъде преместена на друг автомобил и затова по тази табелка не се извършва идентификация. При автомобилите, предназначени за северно американския пазар, номерът на рамата е изписан върху втори (пластмасов) етикет, поставен под долния ляв ъгъл на челното стъкло.

Идентификацията на МПС представлява сверка на набития идентификационен номер върху рамата (шасито) с данните от застрахователната полица и свидетелството за регистрация на МПС. Има огромна разлика между набития номер върху рамата и набития номер върху алуминиевия етикет за спецификация (номер на рама, код на каросерията, тегло, код на боята и др.), закрепен с винтове

Преди началото на всяка застраховка се описват забележките по външния вид на МПС, за да не се изплащат по-късно обезщетения за тези забележки, т.е. да не се обезщетяват събития, настъпили преди началото на застраховката. Описването на щетите по автомобила става по строго определен начин, еднакъв за всички независими вещи лица – автоексперти. Затова се налага оторизираното лице да описва констатираните щети по същия начин.

Когато преден ляв калник е охлузен съвсем леко (без да е вдлъбната ламарината), то неговото възстановяване става посредством боядисване. В протокола се записва: преден ляв калник (боя). Когато по МПС има много забележки и вероятно няма да стигне мястото за описването им в протокола, се допуска съкращаването на прилагателните преден, заден, ляв и десен. Лява врата е шофьорската врата, лявото странично огледало е върху лявата врата, левите калници са около лявата врата, левия фар е до преден ляв калник, ляв стоп е до заден ляв калник. Възможно е да се сгреша ляв-десен фар, защото оторизираното лице е застанало срещу двата фара и трябва да описва ляв фар, който е от страната на дясната ръка на оторизираното лице.

Деформациите по ламарините от корпуса на МПС са разделени на три вида, в зависимост от сложността на тяхното отстраняване:

Сложност 1 – възстановяване на леки деформации: изправяне на огъвания или подбитости без да се извършват заварки, нагриване или точкуване.

Сложност 2 – възстановяване на средни деформации: изправяне на огъвания или подбитости, обхващащи до половината от повърхнината на засегнатия детайл чрез частични разрези, нагривания и напасване.

Сложност 3 – Възстановяване на тежки деформации: изправяне на големи огъвания или подбитости чрез изправяне, нагриване, точкуване, обтягане, заварка и напасване на детайлите.

Когато преден ляв калник е охлузен и съвсем слабо вдлъбнат, в протокола се записва: преден ляв калник (1), което означава: най-лекото изчукване без загриване и след това боядисване на целия калник. Когато корпуса на МПС е подбит от градушка, оторизираното лице описва: преден капак (1), таван (1), заден капак (боя), преден ляв калник (боя), предна лява врата (1/2 боя, т.е. частично боядисване над противоударната лайсна), задна лява врата (1/2 боя). Грешно е да се обобщи „подбит корпус на автомобила от градушка“ без да се опише точно кои детайли и в каква степен са увредени. Няма да е фатална грешка, ако оторизираното лице опише „преден капак (градобит)“, но така липсва информация за степента на увреждане (боя или 1) на предния капак. Лошото е, че на снимките не се виждат добре подбитостите от градушка и застрахователите предимно разчитат на описаните щети от оторизираното лице.

При люспа на челно стъкло е необходимо в протокола да се запише „люспа челно стъкло“ и да се направи скица на стъклото (нещо подобно на трапец), като люспата се отбелязва в полето на скицирания трапец със знака „х“. На практика оторизираното лице застава пред МПС и оттам прави скицата, върху която отбелязва точното място на люспата. Ако след време челното стъкло се спуска или счупи по повод на претърпяно ПТП, застрахованият ще получи обезщетение за стъклото, стига всичко останало по заведената щета да е наред. Но ако от същата люспа след време случайно тръгне пукнатина, застрахованият няма право на обезщетение. Когато неизвестен злосторник спуска или счупи стъклото, застрахованият няма право на обезщетение, защото ако

имаше право на обезщетение, застрахованият ще бъде облагодетелстван с ново стъкло от застрахователя, което е достатъчен стимул към умишлено увреждане на стъклото. При спукано челно стъкло е необходимо в протокола да се запише „спукано челно стъкло“ и да се скицира пукнатината. В този случай при евентуално друго (различно) спукване или счупване на челното стъкло, застрахования няма право на обезщетение, независимо дали има протокол за ПТП.

Щетите по пътепоказател се описват по следния начин: спукан мигач (пътепоказател), липсващо стъкло на мигача, счупен мигач, счупени щипки за закрепване на мигача и липсващ мигач. Правилното описване е преден ляв мигач (спукан; липсващо стъкло; счупен; счупени щипки за закрепване; липсва). Друг подобен пример е заден светлоотразителен панел (спукан).

Щетите по фаровете на старите БМВ-та се описват по следния начин: преден ляв вътрешен фар (люспа на стъклото), преден десен външен фар (спукано стъкло), преден десен вътрешен фар (корозирал рефлектор). Преден фар (предна светлина комплект) се състои от следните компоненти: стъкло, рефлектор, електрическа лампа, електрически (или вакуум) механизъм за регулиране на светлината чрез изместване на рефлектора, корпус, уплътнител и др.

Страничното огледало се описва по следния начин: стъкло ляво огледало (спукано; счупено; липсва), корпус дясно огледало (боя; спукан; счупен; липсва), ляво огледало комплект (липсва). Последното може да се напише съкратено: л. огледало к-т (липсва). Под стъкло се разбира отразяваща повърхност. В корпуса на огледалото може да има електрически двигател за регулиране на огледалото, електрическо отопление (метални нишки, залепени на гърба на отразяващата повърхност), мигач, габарит, датчик за външен термометър и др. Стъклата на страничните огледала се чупят предимно зимата при отрицателни температури. Между стъклото и корпуса на страничното огледало се образува лед и при опит да се регулира огледалото ще се спуска отразяващата повърхност.

Бронята се описва по следния начин: облицовка предна броня (боя; спукана; счупена; счупени щипки за закрепване), облицовка задна броня (счупена), основа задна броня (1). Често върху облицовката на бронята има бленда (лайсна), по която може да има забележки, а облицовката на бронята да бъде без забележки.

Разбита ключалка се описва по следния начин: патрон предна лява врата (липсва; разбит; липсва предпазната капачка; разбита предпазна капачка; разбита гривна; разбита бленда), предна лява врата (боя; 1). При новото поколение леки автомобили пълен комплект нови ключалки струва най-малко 3000 лева.

Липси по външния корпус на МПС, корозия по ламарините, напукан кит под боята, липсващи парчета кит от ламарините и др. подобни се виждат добре на снимките, но има изискване всичко това да се описва с универсалната терминология, която използват независимите вещи лица в съда. Застрахованият не се подписва на снимките в знак на съгласие с видимите щети. Направените снимки служат единствено за контрол на служителите вътре в застрахователното дружество и понякога се предоставят на друго застрахователно дружество по повод на регресен иск.

Щетите в най-ниската част на автомобила (прагове, подкалници, калобрани и спойлери под броните) са по-трудно забележими за окоото на оторизираното лице. Ако тези щети не се забележат от оторизираното лице, после застрахованият може да поиска обезщетение от застрахователя за щети, нанесени на МПС извън срока на действие на полицата. Последното става лесно и приятно за застрахования, който свиква да иска обезщетение от застрахователя по този лесен начин, за да си „избие“ платената застрахователна премия. Пластмасовите подкалници се пукат/чупят предимно зимата при отрицателни температури.

Правило: Оторизираното лице описва щетите при цялостно обхождане около МПС. Обхождането всеки път става по един и същ начин, за да не се пропусне оглед на детайл. Например обхождането започва с таван, челно стъкло, пластмасова декоративна решетка пред челно стъкло, преден капак, декоративна решетка пред радиатор, предна броня, допълнителни фарове за мъгла в предна броня, спойлер под предна броня, престилка под предна броня, ляв фар, преден ляв мигач, преден ляв калник, предна лява врата, патрон на ключалката на предна лява врата, корпус на ляво огледало, стъкло на ляво огледало, задна лява врата, ляв праг, заден ляв калник, триъгълно стъкло над заден ляв калник, задно стъкло, заден капак, спойлер заден капак, патрон на ключалката на заден капак, заден ляв стоп, панел между двата стопа, задна броня, спойлер под задна броня, престилка под задна броня, заден десен стоп, заден десен калник, триъгълно стъкло над заден десен калник, задна дясна врата, предна дясна врата, патрон на ключалката на предна дясна врата, корпус на дясно огледало, стъкло на дясно огледало, десен праг, преден десен калник, преден десен мигач, десен фар, гумените уплътнители и лайсните на всички стъкла, противоударни лайсни върху вратите и калниците, джанти, подкалници, калобрани, антена и др.

Този обход обхваща почти всичко по корпуса на МПС и вероятността да се пропусне нещо е съвсем малка, което е целта на описването на забележките по външния вид на МПС.

Всяко оторизирано лице самостоятелно си определя последователността на този обход на МПС, стига този принцип на обхождане да е пълен и да се спазва всеки път. Основната идея не е да се приеме стандартен обход за описване на щетите, а да няма пропуски в описването на щетите.

Често застрахованият недоволства от описването на щетите и това недоволство рефлектира върху оторизираното лице. На застрахования се обяснява, че щетите се описват непосредствено преди началото на застраховката, защото след като влезе в сила тази нова застраховка не е редно да се изплащат обезщетения за същите стари щети. При подновяване на стара застраховка без прекъсване с нова застраховка се получава силно недоволство от страна на застрахования. В този случай се обяснява на застрахования, че по старата застраховка има възможност да направи претенция за обезщетение, защото по новата застраховка няма право на такава претенция за обезщетение. Застрахованият може нарочно да не направи претенция за обезщетение по старата застраховка, за да получи „бонус“ (намаление на вноската по новата полица) и затова да се възмущава при описване на щетите по новата полица, защото е кроял план как по новата застраховка да направи претенция за обезщетение за същите стари щети, нанесени върху МПС по време на старата полица и старателно премълчани. В повечето случаи застрахованият не е искал да се занимава със завеждане на щети за дребни охлузвания и добросъвестно си е подновил застраховката без прекъсване, но това не променя добросъвестното описване на щетите от оторизираното лице. Понякога се случва застрахованият да си поднови срока на застраховката, без да е отстранил

констатираните щети по заведена щета по старата застраховка. Тогава застрахованият си мисли, че сега няма смисъл да се описват същите тези щети, защото всичко това отдавна е документирано в застрахователното дружество. В този случай оторизираното лице отново добросъвестно описва констатираните щети в новата полица.

Следва контролна проверка за наличието на описаните от агента екстри и допълнително оборудване. Застрахователят може да изисква от оторизираното лице да отбележи в констативния протокол с „X“ наличието само на предварително изброени екстри и допълнително оборудване.

В бюлетините „Super Schwacke Band I“ са посочени препоръчителни цени за употребявани леки автомобили при наличие на конкретно изброени серийни екстри: ABS (антиблокираща система на спирачките), рециркулация на отработените газове, теглич за ремарке, автоматична скоростна кутия, борд компютър, AIRBAG (предпазна въздушна възглавница; SRS), оцветени (тонирани) стъкла, алармена система, оборотомер, ASR (антиприплъзваща система), багажник върху тавана (за ски и др.), електронно регулиране на окачването, специални джанти (алуминиеви джанти, ляти джанти от лек метал и др.), електрически стъкло подемници, 5-6-7 степенна ръчна скоростна кутия, ESP (електронна стабилизираща програма), допълнителни фарове, демонтиране на твърдия покрив, чистачка за задното стъкло, специален интериор (вътрешен декор от кожа, карбон, металик, алуминий, махагон и др.), климатроник, климатик, облегалки за главите, специално боядисване (металик, перла), навигационна система, регулиране на нивото на каросерията, тапицерия от изкуствена кожа, тапицерия от естествена кожа, тапицерия от велур, парктроник (асистент при паркиране), радио, разделена и падаща задна седалка, механично регулируемо странично огледало, електрически регулируемо странично огледало с/без електрическо отопление, чистачки на фаровете, прозрачен шибидах (люк), механично задвижван шибидах, електрически задвижван шибидах, гюрюк (мек сгъваем покрив), серво усилвател на кормилното управление, електрически отопляеми седалки, блокиращ диференциал, специални (анатомични, спортни) седалки, печка (предварително отопление на салона/двигателя), телефон, темпомат (автоматично поддържане на постоянна скорост), външен термометър, имобилайзер (електронна блокировка на запалването), централно заключване, предна светлина XENON (за къси светлини) или BI-XENON (за къси и дълги светлини).

В бюлетините „Super Schwacke Band I“ за препоръчителни цени на употребявани леки автомобили липсват следните екстри или допълнително оборудване: АГУ (автомобилна газова уредба), типтроник (ръчни + автоматични скорости), стептроник (ръчни + автоматични скорости), пиропатрони на коланите, декоративни спойлери, декоративни прагове, декоративни вежди, ролбари (предпазни тръби при всъдеходите), странични степенки, електрическо регулиране на предните седалки с/без памет, памет на регулирането на страничните огледала, сгъваеми странични огледала, соларен шибидах (със слънчеви батерии), панорамен стъклен покрив, усилвател на волана с променливо усилие, спортен волан, кожен волан, механично или електрическо регулиране местоположението на волана (чупещ се волан), мултифункционален волан (с бутони за управление на „автопилота“ и др.), дистанстроник („автопилота“ поддържа постоянна дистанция спрямо предния автомобил), сензор за дъжд, автоматично затъмняване на вътрешното централно огледало (при заслепяване), телевизор, DVD, CD-changer, хладилна камера за храна, чип-тунинг на компютъра за повишаване мощността на двигателя, степен на бронировка срещу взрив или стрелба, атермично челно стъкло, челно стъкло с електро нагреватели, множество електронни системи като: TSC (тракшън контрол срещу пребоксуване), EBD (електронно разпределение на

спирачното усилие), NBA (спирачен асистент), AFU (система за екстремно спиране), GPS (глобална позиционираща система) и т.н. Изброените екстри и допълнително оборудване не са включени в препоръчителната каталожна цена и затова тяхното изброяване е важно и съществено за определяне на застрахователната сума на МПС.

Заснемането на МПС се извършва след като са описани забележките по външния вид на МПС. На всяка снимка трябва да има дата (ден, месец и година). Когато се забележи, че денят от датата се сменя точно на обяд, трябва да се въведе правилния час (am – преди обяд и pm – след обяд).

Заснемането се извършва с цифров фотоапарат, който дава уникален (единствен) номер на всяка поредна снимка. В зависимост от практиката на застрахователя, снимки върху хартия се поръчват само в определени случаи (регрес, заседание на експертен съвет и т.н.).

Снимки се правят само на измито МПС, за да може после от снимките да се вижда липсата на щети. Снимки не се правят, когато МПС е паркирано под дърво. Фотоапаратът като цяло е многократно по светлочувствителен от човешкото око и затова на снимките върху МПС се вижда сянката от клоните на дървото, а човешкото око не вижда подобна сянка върху МПС. При изкуствено осветление в гараж, хале или хангар се получава много лошо отражение на светлината от лъскавия корпус на МПС и качеството на снимките е лошо. Снимки не се правят, когато МПС е паркирано в непосредствена близост до други паркирани МПС, които влошават зрителния ъгъл.

Оторизираното лице трябва периодично да преглежда снимките, за да прецени тяхното качество относно светлината и относно разположението на МПС в кадъра.

Лек автомобил се заснема от четирите му ъгъла в максимално близък план, защото после може да се наложи с лупа да се разглеждат заснетите детайли. Първата снимка е на преден ляв ъгъл и обхваща полето от цялата предната броня до началото на задна лява врата (трябва да се вижда целия корпус на лявото огледало). Втората снимка е на заден ляв ъгъл и обхваща полето от лявото странично огледало (трябва да се вижда стъклото на огледалото) до цялата задна броня. Третата снимка е на заден десен ъгъл и обхваща полето от цялата задна броня до корпуса на дясното огледало (трябва да се вижда стъклото на огледалото). Четвъртата снимка е на преден десен ъгъл и обхваща полето от началото на задна дясна врата (трябва да се вижда целия корпус на дясното огледало) и цялата предна броня. Обобщено казано всяка снимка обхваща цялата броня и страничното огледало. Констатираните забележки по външния вид на МПС се заснемат в максимално близък план, като при необходимост се посочват с химикал (с контрастен цвят). Понякога се налага да се направи подобна снимка от „клекнало положение“ на оторизираното лице. Целта е да се архивират тези забележки и да се покажат на застрахования в случай, че поиска обезщетение за тях след като влезе в сила застраховката.

Люспи или пукнатини по челното стъкло се заснемат в близък план при условие, че от вътрешната страна на стъклото е поставена бяла хартия (например гърба на календар) на малко разстояние от стъклото. Така на снимката ще се вижда сянката от люспата или пукнатината върху бялата хартия.

Следващата снимка е на таблото, като оторизираното лице е седнало на задната седалка. При необходимост застрахованият леко спуска облегалките на предните седалки. Възможно е слънцето (когато е ниско до хоризонта) да влоши много качеството на тази снимка. Тази снимка може да бъде отменена за по-евтините МПС. За

най-скъпите МПС може да бъде въведена допълнителна снимка на наличните ключове и дистанционни за алармата.

Последната снимка е на набития номер върху рамата, по който е извършена идентификация („разпознаване“) на МПС. Всеки фотоапарат си има минимално фокусно разстояние, което трябва да се спазва, за да може после с лупа (функция „zoom“ на програмата на компютъра) да се разчете номера на рамата. Всички съвременни цифрови фотоапарати имат фокусен режим „макро“ (Macro mode), който се обозначава на дисплея с икона на цвете. Светкавицата не се включва при макро режим. Ако след това се забрави да се превключи фокусен режим от „макро“ на „нормален“, ще се получат размазани снимки за следващото МПС. При заснемане на близък предмет в „нормален“ режим може да се получи съвсем светла снимка заради мощната светкавица. Затова може да се направи снимка от по-голямо разстояние, като се използва функцията „приближаване“ (оптически zoom на варио обектива). При необходимост предварително се почиства набитият номер върху рамата.

Може да се направят допълнителни снимки на табелката на производителя и специалния нит върху задната регистрационна табела.

Винаги първата снимка е на единия преден ъгъл на МПС. Когато МПС е без регистрационен номер, трябва да се постави лист хартия на мястото на регистрационния номер или на друго подходящо място в ползрението на обектива. На този лист хартия се изписва номера на застрахователната полица. Така на първата снимка ще се вижда номера на застрахователната полица (достатъчен е само същинския номер на полицата без префикса пред него), а на последната снимка ще се вижда набития номер върху рамата. Хартията може да бъде формат А4, прегъната на две по дължина и поставена на земята непосредствено пред бронята. Желателно е цветът на хартията да не бъде бял, защото на фона на тъмен автомобил няма да може да се чете изписания номер на полицата. За писане може да се използва много дебел маркер.

Не е желателно да се разчита само на снимката на набития номер върху рамата, когато МПС няма регистрационен номер. Ако същата снимка се окаже несполучлива, как след няколко години може да се познае какви са тези снимки?

Служителите от архива на застрахователното дружество сортират снимките на хиляди МПС по номера на всяка полица (на снимката не се вижда номера на полицата) и при селекцията трябва бързо и безпогрешно да определят първа и последна снимка за всяко заснето МПС. Затова трябва да се въведе строга последователност на снимките за всички представителства.

Алармената система (наричана за краткост „аларма“) е задължителна за всички леки автомобили, микробуси до 8+1 места, леки автомобили с повишена проходимост (Suzuki Grand Vitara, Toyota RAV4, Mercedes-Benz G-klasse, Toyota Land Cruiser) и товарни автомобили с общо тегло до 3,5 тона включително (Ford Transit, Mercedes-Benz Sprinter и др., които са регистрирани като товарни автомобили и записани като такива в застраховката). За останалите товарни автомобили с общо тегло над 3,5 тона, влекачи, трактори, багери и др. подобни, не се изисква аларма. Застрахователят може да отмени задължителната аларма за най-евтините МПС (например застраховани до 2000 лева) или да изисква аларма за скъп товарен автомобил с общо тегло малко над 3,5 тона, скъп автобус (до 15-20 места) и др.

Технически изисквания към алармата: дистанционно управление на режима на работа на алармата; блокировка на запалването по гориво-впръскващата система; блокировка на стартера; шок-датчик; сирена над 100 децибела; светлинна и звукова сигнализация при промяна режима на работа на алармата (режим „охрана“ или режим „изключено“); мигащ светодиода при режим на работа „охрана“; светлинна и звукова сигнализация при задействане на шок-датчик, при отваряне на врата/капак или при опит да се стартира двигателя. Дистанционното управление служи за включване и изключване на алармата от разстояние и може да бъде вградено в контактния ключ или да бъде самостоятелно дистанционно управление. Имобилайзерът е електронна блокировка на запалването и не отменя задължителната аларма с дистанционно управление. Алармата трябва да съответства на действителната стойност на застрахованото МПС. Всеки механик по монтаж на аларми може лесно и бързо да прецени каква аларма е подходяща за конкретно посочен лек автомобил.

Алармата трябва да се управлява дистанционно, т.е. от разстояние да се включва (да се активира режим „охрана“) и от разстояние да се изключва (да се деактивира режим „охрана“). Това активиране - деактивиране трябва да е съпроводено едновременно от светлинен и звуков сигнал. След активиране през първите 20-30 секунди алармата запамятава околната среда и след това светодиода започва да мига, което означава, че алармата вече е готова да реагира. Тогава оторизираното лице трябва да ритне гумата, за да сработи шок датчикът и да „писне“ сирената. Следва еднократно натискане на бутон „изключване“, с което само се спира „пищенето“ на сирената. За да се изключи алармата е необходимо още едно натискане на бутона за изключване, но точно това по време на теста не е нужно, т. е. алармата остава включена. След това трябва да се отвори шофьорската врата с механичен ключ или през предварително отворен прозорец, за да „писне“ сирената. Оторизираното лице влиза вътре, затваря добре шофьорската врата и тогава натиска бутон „изключване“. Следва изключване от скорост и опит да се стартира двигателя с контактния ключ. Ако двигателят запали, то алармата не е ефективна, независимо дали сирената „пищи“ по време на работа на двигателя. След това алармата се изключва. При отворен преден капак отново се включва алармата и до 30 секунди трябва да „писне“ сирената. С това приключва стандартния тест на най-често срещаната аларма.

Не всички аларми могат напълно да издържат този тест. В подобни случаи трябва оторизираното лице да прецени дали алармата е подходяща за конкретния автомобил или да потърси съвет от по-компетентен специалист. Не се прави компромис, когато алармата няма дистанционно управление (вградено дистанционно в ключа или самостоятелно дистанционно), няма прекъсване на запалването, няма работещ бутон за охрана на предния капак или няма звукова сигнализация при задействане на датчик или бутон. Може да се направи компромис, когато алармата е подходяща за конкретния автомобил, но не е издържала целия тест (например: няма шок датчик, пищи клаксонът вместо сирена, няма светлинна сигнализация, няма бутон за охрана на капака на багажника, повреден бутон за охрана на врата, няма червен светодиода или светодиода не свети).

Напоследък почти всички производители на автомобили предлагат фабрични имобилайзери, фабрично дистанционно отключване и други подобни екстри, които само улесняват продажбите в автосалоните на Запад (дилърът омайва купувача, че този модел често е обект на кражба, защото е съвършен и затова се произвежда с фабрична електронна защита). Тази фабрична електронна защита може на Запад да е актуална, но

в България въобще не е актуална. Пример за това е вградено в контактния ключ дистанционно управление за отключване и заключване на автомобила от разстояние. Друг пример е фабричен имобилайзер, монтиран в контактния ключ, който по същество е комбинация между механичен и „електронен“ контактен ключ. Този имобилайзер не може да издържи успешно теста за аларма, защото няма дистанционно управление (не може от разстояние да се включва и изключва „охраната“ на автомобила), няма звукова сигнализация при посегателство върху автомобила и др.

Фабричните аларми си имат множество особености. Дори се случва застрахованият да не знае как се включва фабричната аларма, въпреки че е заплатил впечатляваща сума за тази аларма при покупката в автосалона. Пример за особена фабрична аларма е „Ровер“. Обикновено тази аларма се задейства при опит да се стартира двигателя когато дистанционното на фабричната аларма е извън автомобила. Производителят допуска, че когато дистанционното е извън автомобила, крадецът опитва да стартира двигателя с подправен ключ. За голямо съжаление крадецът е винаги поне една крачка в бъдещето преди конструктора и затова трябва да се тества правилно всяка фабрична аларма. Оторизираното лице трябва да познава особеностите на фабричните аларми, за да извърши правилно съответния тест.

Конструкторите непрекъснато усъвършенстват фабричните аларми и затова не може да се направи списък на признатите фабрични аларми. На автомобилите „Мерцедес“ почти винаги се признава фабричната аларма, която има вградено дистанционно управление в контактния ключ под формата на „круша“. Тази аларма се монтира серийно за всички модели от 2000 година насам, а за по-скъпите модели – от 1998 година насам. Аналогичен е случая с фабричната аларма на автомобилите „БМВ“ от 2001 година насам. На автомобилите „Ауди“ не се признава фабричната аларма. Възможно е два напълно еднакви автомобила, произведени по едно и също време да имат различни фабрични аларми, от които само едната фабрична аларма да издържи теста. Затова не е правилно да се обобщава точно коя фабрична аларма се признава.

От друга гледна точка може дадена фабрична аларма (която успешно издържа теста) да бъде „усвоена“ от престъпния контингент и вече тази аларма да не е актуална. Следователно хиляди автомобили от същия модел стават съвсем лесно и бързо уязвими за крадците, които вече знаят всички подробности относно неутрализирането на фабричната аларма. Точно затова застрахователите предпочитат огромното разнообразие на нефабричните аларми, които всеки механик монтира по свой начин.

Когато няма аларма, когато алармата не работи или когато алармата не може да издържи теста, оторизираното лице отбелязва в протокола „няма алармена система“, „неизправна алармена система“ или „неподходяща алармена система“. След като застрахованият си постави нова аларма или неизправната аларма бъде ремонтирана и оторизираното лице направи успешен тест е необходимо издаването на нов протокол, в който да се запише „поставена алармена система“ или „алармената система е изправна“. Няма нищо лошо в един и същи ден да се запише в първия протокол, че няма аларма и часове по-късно да се монтира подходяща аларма, след което да се запише в новия протокол, че вече има аларма. Оторизираното лице ще допусне грешка, ако за по-лесно задраска написаното от него преди малко в първия протокол „няма алармена система“, вместо да състави нов протокол и да напише „поставена алармена система“. Не се допускат поправки в констативния протокол.

Когато алармата не издържи теста се поражда недоволство у застрахования, защото не му се дават още стотина „излишни“ лева за нова аларма. А после на застрахователя дават ли му се десетки хиляди „излишни“ лева за обезщетяване на настъпило застрахователно събитие „Противозаконно отнемане на МПС“?

Когато застрахованият не умеє да активира/деактивира алармата се поражда недоволство у застрахователя. На практика има аларма, но тя не функционира заради слабите познания на застрахования. Няма никакво значение защо не функционира алармата – заради техническа неизправност или заради неумения на водача да се справи с управлението на алармата. В Общи условия на застраховка „Автокаско“ няма задължение на застрахования да познава всички функции на фабричните и допълнително монтираните защити на своя автомобил, което е сериозен пропуск на юристите.

Огледът продължава с визуална оценка на техническото състояние на МПС. В Общи условия е записано „Застрахователят може да откаже сключването на застраховка, ако МПС е в лошо техническо състояние“. Когато МПС е в много лошо техническо състояние, собственикът ще желає да продаде същото превозно средство и да си купи друго, но в добро техническо състояние. Най-лесния и понякога единствен начин това да стане е инсцениране на застрахователно събитие. От оторизираното лице се изисква да даде визуална оценка за техническото състояние на МПС: отлично; много добро; добро; лошо; много лошо.

Огледът завършва с официално/неофициално становище на оторизираното лице за констатирано/предполагаемо надзастраховане или подзастраховане. При невярно посочена година на производство в застрахователната полица, ще има промяна в действителната стойност на МПС. При промяна на поколението на каросерията от производителя в същата година, когато е произведено дадено МПС, агентът може при определяне на действителната стойност да сгрєши старата с новата каросерия, което също води до промяна в действителната стойност на МПС. Понякога може да се получи голяма разлика между пазарната и каталожната цена, вследствие на което да се окаже, че е налице чувствително надзастраховане или подзастраховане. За пример са автомобилите, подложени на ускорена амортизация (такси, рент а кар, служебна кола с огромен пробег и др.). Каталожната цена в Германия за автомобил, произведен в Япония, ще бѐде с 30 - 40 % по-висока от пазарната цена у нас на същия автомобил, но произведен в Азия и предназначен за страните от третия свят. Оторизираното лице трябва има много повече опит и наблюдения върху състоянието на регионалния пазар на автомобили втора употреба, отколкото застрахователния агент.

От оторизираното лице се изисква да даде неофициално становище за предполагаемо надзастраховане/подзастраховане или официално становище за констатирано надзастраховане/подзастраховане. Становището може да бѐде задължително или незадължително. Неофициалното становище не се вписва в Констативния протокол и служи само за допълнителна информация. Застрахователят може да въведе задължително официално становище при констатирано надзастраховане или подзастраховане при определена категория автомобили. В последният случай оторизираното лице определя действителната стойност на МПС въз основа на критерий за оценяване, наложен от застрахователя. В практиката най-често оторизираното лице няма задължение да дава становище за предполагаемо надзастраховане/подзастраховане, защото отговорността е много голяма и за всяка експертна оценка е необходимо допълнително време. Освен това подобни експертни оценки са доста изтощителни.

Оригиналът на Констативния протокол се попълва с тъмен химикал и се захваща към застрахователната полица, а химизираното копие остава за архива на застрахователя. При попълване със светъл химикал ще се получи нечетливо ксерокопие на протокола.