

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казённое образовательное
учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В. В. Лукьянова»**

В. В. Афонин

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД МВД РОССИИ
ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ СО СТРАХОВЫМИ
КОМПАНИЯМИ**

Монография

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2017**

УДК 351.81+35.07
ББК 67.99(2)116.1
А94

Рецензенты:

- А. Н. Александров, кандидат юридических наук, доцент,
начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта
Белгородского юридического института МВД России
имени И. Д. Путилина

- Р. Я. Зайцев, кандидат юридических наук, доцент,
старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД
Краснодарского университета МВД России

Афонин В. В.

А94 **Административно-правовые основы деятельности ГИБДД**
МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями :
монография / В. В. Афонин. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени
В. В. Лукьянова, 2017. – 154 с.
ISBN 978-5-88872-207-7

Монография подготовлена на основе действующего законодательства и ведомственной нормативной базы. В исследовании рассматриваются административно-правовые основы деятельности ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями. Кроме того, раскрываются теоретико-правовые основы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, раскрывается содержание и сущность взаимодействия в исследуемой области.

Монография предназначена преподавателей, курсантов и слушателей высших образовательных организаций системы МВД России, а также для руководителей и сотрудников подразделений ГИБДД, организующих работу сотрудников структурных подразделений Госавтоинспекции.

Монография публикуется в авторской редакции.

УДК 351.81+35.07
ББК 67.99(2)116.1

ISBN 978-5-88872-207-7

© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017

Оглавление

Введение	4
Глава 1. Теоретико-правовые основы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями	7
§ 1. Формирование института автострахования в России и развитие деятельности по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. Понятие и виды взаимодействия	7
§ 2. Правовые основы и принципы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями	26
§ 3. Задачи взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, виды и методы его обеспечения	41
Глава 2. Содержание и сущность взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями	65
§ 1. Организация и основные направления административной деятельности по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями	65
§ 2. Проблемы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями и пути их решения	81
§ 3. Международный опыт осуществления взаимодействия Госавтоинспекции (Дорожной полиции) зарубежных стран по взаимодействию со страховыми компаниями в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	96
Заключение	114
Список использованной литературы	120
Приложения	129

Введение

В настоящее время проблема обеспечения безопасности дорожного движения в России приобрела особую актуальность и требует ее комплексного решения. В своих ежегодных Посланиях Федеральному Собранию Российской Федерации Президент Российской Федерации неоднократно особую роль отводит модернизации, обеспечивающей условия для всестороннего обновления жизни общества. В этой связи указывает на необходимость определения более эффективной организации деятельности ряда органов государственной власти, в том числе и правоохранительной системы¹.

Современные условия жизнедеятельности как в России, так и в других странах характеризуются перманентным возникновением дорожно-транспортных происшествий, в результате которых сотни тысяч участников дорожного движения получают значительные увечья, в том числе и смертельные. Возрастает также значительный имущественный ущерб. Минимизации социально-экономических последствий от дорожно-транспортных происшествий способствует скоординированная совместная деятельность всех субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения Российской Федерации.

В этой связи Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России², как основной субъект вышеназванной системы, должна создавать и совершенствовать различные формы и методы административной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. Это касается и такой специфической сферы – административной деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения – на основе взаимодействия их структурных подразделений со страховыми компаниями, начиная с этапов планирования и вплоть до координации непосредственно в процессе их работы. Вместе с тем, как показало проведенное исследование, административно-правовые основы деятельности подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями в целях обеспечения безопасности дорожного движения разработаны недостаточно, так как сам институт страхования в Российской Федерации находится в стадии становления.

В результате проведенного автором в ходе настоящего исследования опроса большинство (56,7 %) опрошенных сотрудников ГИБДД МВД России считают, что основная часть нормативной базы в этой области нуждается в доработке, и 62,9 иных респондентов (в том числе страховых организаций) указали, что необходимо обязательное нормативное закрепление административно-правовых отношений между сотрудниками ГИБДД МВД России и страховых компаний.

¹ См., например: Послание Президента Российской Федерации Федеральному собранию Российской Федерации от 30 ноября 2010 г. // Рос. газ. 2010. 1 дек. № 271.

² Далее – ГИБДД МВД России.

Актуальность настоящего исследования определяют положения статьи 10 Закона РФ «О полиции»¹, которая указывает на необходимость осуществления взаимодействия сотрудников структурных подразделений полиции (в том числе и дорожной) с общественными, государственными и коммерческими объединениями с целью достижения данными субъектами поставленных целей. Таким образом, полиция при выполнении возложенных на нее обязанностей может (и обязана) использовать возможности государственных органов, общественных и коммерческих объединений в процессе обеспечения безопасности дорожного движения. В свою очередь она же должна оказывать содействие указанным органам в пределах своих полномочий и профессиональной подготовленности. Изложенное позволит, по мнению автора, реализовать положения Закона РФ «О полиции», а сама административная деятельность должна стать одним из основных направлений реформирования работы органов внутренних дел в целом, в том числе и ГИБДД МВД России.

Между тем изучение на основе эмпирических исследований, практики взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний выявило немало проблем. Так, не в полной мере используются и реализуются возможности страховых компаний в области обеспечения безопасности дорожного движения, отсюда сотрудничество между указанными субъектами носит эпизодический, а не целенаправленный характер. Это связано с тем, что в настоящее время недостаточно разработаны теоретические, организационные и правовые основы взаимоотношений между ГИБДД и страховыми компаниями. При этом задачи государственных органов и других негосударственных структур, в том числе и коммерческих, по защите здоровья и имущества граждан, их прав и законных интересов в равной мере имеют прямое отношение как к сотрудникам ГИБДД МВД России, так и представителям страховых организаций.

Вышеобозначенное дает основание рассматривать данную проблему как актуальную, имеющую существенное научное и практическое значение для совершенствования взаимодействия ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. Разрешение этой проблемы существенно повлияет на состояние защищенности граждан, а также защиту прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного в результате дорожно-транспортных происшествий.

Специфика проблемы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями обуславливает многоплановость поставленных в данном исследовании вопросов и необходимость обращения к литературе, отражающей ее различные аспекты.

¹ См.: О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Рос. газ. 2011. 8 февр. № 25.

За последние десятилетия в работах ученых в областях административного права, теории и истории государства и права, в частности Ю. Е. Аврутина, А. Б. Агапова, В. Г. Аксенова, А. М. Артемьева, Д. Н. Бахраха, В. С. Белых, В. Н. Бутылина, И. И. Веремеенко, И. В. Гончарова, А. С. Дугенца, А. С. Емельянова, И. М. Кардашовой, И. Ш. Киялясханова, Н. С. и М. А. Ковалевских, А. М. Кононова, Л. М. Колодкина, А. П. Коренева, И. В. Кривошеева, В. В. Лазарева, Н. В. Логвиной, А. А. Лумповой, А. Ф. Майдыкова, А. В. Мелехина, Р. С. Мулукаева, Л. Л. Попова, С. С. Стрельникова, Ю. А. Тихомирова, Г. А. Туманова, К. Е. Турбиной, А. А. Фатьянова, А. П. Шергина, А. В. Яковенко и др., исследовались теоретические и административно-правовые аспекты регулирования организационно-управленческой деятельности органов внутренних дел.

Проблемы организации деятельности подразделений ГИБДД МВД России в сфере обеспечения безопасности дорожного движения нашли свое отражение в работах таких ученых, как Л. В. Астафьев, А. А. Белов, И. И. Веремеенко, В. В. Головкин, В. Г. Гусев, С. Н. Дмитриев, Д. С. Дубровский, В. И. Жулев, Л. Н. Игнатов, О. А. Иванова, Ю. Н. Калюжный, А. И. Кузьмин, В. В. Лукьянов, В. В. Лунеев, В. И. Майоров, Л. С. Матишевский, А. М. Низаметдинов, А. Ф. Ноздрачев, Л. Л. Попов, Б. В. Россинский, А. В. Семенистый, С. А. Сергеев, П. П. Серков, П. А. Солошенко, В. А. Тюрин, А. А. Якимов и др.

Вопросы страхования традиционно рассматривались в рамках гражданско-правовой науки. Исследованию места и роли страхования в структуре отечественной правовой системы, в том числе в области безопасности дорожного движения, уделяли внимание такие ученые-правоведы, как М. И. Брагинский, К. Г. Воблый, Е. Н. Гензехадзе, К. А. Граве, О. С. Иоффе, Д. А. Лунц, Т. С. Мартыанова, Е. М. Мен, К. И. Пылов, В. К. Райхер, В. И. Серебровский, Г. М. Тагиев, В. Г. Ульянищев, М. Я. Шиминова, В. Н. Яковлев и др.

Безусловно, работы вышеназванных ученых и других исследователей расширили и обогатили представление об организации и осуществлении совместной деятельности как органов внутренних дел, в частности подразделений ГИБДД МВД России, так и страховых компаний. Вместе с тем изучение научной литературы показывает, что комплексного исследования отношений по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, не проводилось.

Таким образом, практическая значимость административно-правового регулирования взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями также предопределила актуальность настоящего исследования, его направленность и содержание.

Глава 1.

Теоретико-правовые основы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями

§ 1. Формирование института автострахования в России и развитие деятельности по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. Понятие и виды взаимодействия

В условиях неизменно возрастающего числа автотранспортных средств в России сохраняется тенденция к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий¹. Любое ДТП, как правило, сопровождается причинением человеку различного вида ущерба, в том числе и имущественного. Говоря об имущественном ущербе, нельзя не затронуть вопросы возмещения этого вреда, который является довольно трудоемким процессом. На данный момент общепризнанным механизмом возмещения такого рода вреда является обязательное страхование гражданской ответственности² владельцев транспортных средств. Наряду со всеми его преимуществами, существует и ряд недостатков, в числе которых находится и проблема определения объективного механизма совершения ДТП, установление его документального подтверждения в целях определения юридического факта возникновения гражданских обязательств страховой компании перед страхователем³. В связи с этим возникает и требует теоретической разработки проблема правового обеспечения взаимодействия государственных органов в лице подразделений ГИБДД МВД России с коммерческими организациями в лице страховых компаний.

В административно-правовой литературе обозначенная проблема по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, не получила еще достаточной разработки. Во многом это связано с тем, что по настоящее время как среди практических сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения и органов внутренних дел в целом, так и научных работников нет единообразного понятия сути часто употребляемого термина «взаимодействие». Но прежде чем приступить к анализу теоретических

¹ Дорожно-транспортное происшествие – событие, произошедшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб. Далее – ДТП.

² Далее – ОСАГО.

³ Страхователь – лицо, заключившее с представителем страховой компании договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

основ и системе принципов взаимодействия, следует раскрыть историческую сущность самого страхования в целом и на основе этого дать понятие «взаимодействия» в целом, как и непосредственно понятия «взаимодействие между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями».

Процесс формирования института страхования был достаточно сложен. В процессе эволюционного развития люди в первую очередь хотели защитить свои жизни от опасных природных явлений и событий, а также от стихийных бедствий и последствий этих опасностей. Для этого им необходимо было объединить свои силы и средства и, что немаловажно, свои капиталы.

Наиболее яркий прообраз современного страхования можно обнаружить в период существования Римской империи. Социально-экономические потребности Рима удовлетворялись за счет государственной казны через специально созданные коллегии. Коллегии создавались по необходимости в зависимости от выполнения определенных социально-политических функций государством.

Особо важными были военная, религиозная коллегии, а также коллегия «для вспоможения»¹. Одной из основных функций названных коллегий было сбережение средств для борьбы со всякого рода опасностями. Сбережения осуществлялись через специально созданные кассы, собиравшие взносы. Взносы носили как разовый, так и регулярный характер².

В средние века люди начали объединяться в специальные сообщества для создания денежных касс. Эти средства были им необходимы в случае наступления заранее определенных опасных событий.

Необходимо отметить, что в средние века самым ходовым транспортом считались морские суда и у людей того времени обоснованно возникла необходимость оградить свой транспорт от повреждений и гибели. Именно в этот период времени впервые появляется понятие страхового договора, тем самым страховой договор обеспечил сохранность имущества, подверженного риску.

В XVIII–XIX веках возникает не только морское, но и другие виды страхования. Однако первыми странами, где зародилось страховое дело, были Англия, Германия, Голландия и Франция. По-настоящему страховое дело в России начало формироваться лишь в начале XIX века. Бурное развитие торгового мореплавания, торговли, развитие мореходных путей сообщения, а также паромное судоходство по рекам Волге и Каме порождало открытие страховых контор.

В 1781 году был издан Устав купеческого судоходства по рекам, водам и морям. Операциями по страхованию занималась Торговая страховая

¹ Помощи – прим. автора.

² См.: Абрамов В. Ю. Страхование: теория и практика. М.: «Волтерс Клувер», 2007. С. 4.

контора. В период царствования Павла I была создана страховая организация «Страховая экспедиция для кораблей и товаров». В данный период из-за отсутствия кодифицированного акта в страховой сфере важную роль в ее правовом регулировании играл обычай делового оборота. Законодательство исповедовало принципы свободы договора, не обременяя страхователей обязанностью заключать договоры страхования транспортных средств¹.

В начале XX века в Российской империи начало увеличиваться количество автомобилей, и люди стали задумываться о том, что автомобиль – это не только средство передвижения, но и источник повышенной опасности, поэтому остро стал вопрос о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В России законодательство такого вида страхования стало формироваться в 1913 году.

Так, 11 мая 1913 года Министерством внутренних дел Российской империи для страхового общества «Россия» были утверждены Общие условия страхования убытков владельцев моторных экипажей (и автомобилей), которые определенное время играли роль базового нормативного документа в этой сфере деятельности. 30 ноября того же года страховому обществу «Саламандра» было разрешено производить операции по страхованию убытков владельцев моторных экипажей на основании Общих условий, утвержденных для страхового общества «Россия»².

Анализ условий страхования автогражданской ответственности рассматриваемого периода показывает, что договор страхования признавался реальным, если в нем указывалось, что страховщик³ становился обязанным по договору, «если иное не было специально оговорено участниками сделки, с полудня того числа, которое в полисе указано правлением как начало страхования, при условии, что при подаче объявления страхователем был внесен задаток в размере причитающегося по полису первого взноса премии; в противном же случае – с полудня того числа, которое следовало за днем, когда был произведен первый платеж премии в кассу общества или агенту»⁴.

¹ Игбаева Г. Р. Становление и развитие обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России. М., 2009. С. 1.

² Собрание узаконений и распоряжений Правительства. Отдел 2. Первое полугодие. Ст. 222. № 25; Собрание узаконений и распоряжений Правительства. 1914. Отдел 2. Первое полугодие. Ст. 56. № 483.

³ Страховщик – страховая организация, которая вправе осуществлять обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств на условиях и в порядке, установленных Законом об ОСАГО и Правилами ОСАГО в соответствии с разрешением (лицензией), выданным федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью.

⁴ Рассолова Т. М. Страхование автогражданской ответственности в Российской империи // Юридическая и правовая работа в страховании. 2008. № 4.

В это время в России Постановлением СНК СССР от 3 июля 1936 года № 1182 было утверждено Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР, которым были определены задачи, цели создания Госавтоинспекции. Однако в связи с тем, что данное подразделение только начинало функционировать, то и говорить о взаимодействии со страховыми организациями было рано.

Первая попытка издания закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств была предпринята в 1962 году – по согласованию с руководством Министерства финансов была создана рабочая группа, которая приступила к разработке документов и условий обязательного страхования средств транспорта и гражданской ответственности за вред, причиненный личности или имуществу при эксплуатации средств транспорта. Однако в мае 1962 г. на заседании Совета Министров СССР, который вел А. Н. Косыгин, данный законопроект был отклонен. Причиной отклонения законопроекта, по словам А. Н. Косыгина, являлась его преждевременность, но уже в 1963 г. состоялась вторая попытка принять данный законопроект, который по той же самой причине, что и в первый раз, был отклонен¹.

В Гражданском кодексе РСФСР 1964 г.² обязательному государственному страхованию наряду с добровольным была посвящена лишь одна статья 387. Следует отметить, несмотря на то, что в ст. 454 Гражданского кодекса РСФСР 1964 г. предусматривалась ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, законодательством долгое время не решался вопрос обеспечения выплаты компенсации³ пострадавшим в ДТП⁴.

Изучив исторические аспекты возникновения страхования в России, мы видим, что не было предпринято не только попыток издания и принятия нормативного акта, регулирующего взаимодействие ранних страховых компаний с подразделениями Госавтоинспекции, но и создание акта, регулирующего деятельность самих страховых организаций. Лишь в 1992 году был принят действующий в настоящее время Закон РФ № 4015-1 «Об организации страхового дела в РФ»⁵, который сформулировал основные понятия страхования в целом, организацию страхового дела, общие начала

¹ «Автогражданка» родилась в Госстрахе // ОАСГ Российская государственная страховая компания. 2003. № 18 (60).

² Ведомости ВС РСФСР. 1964. № 24, ст. 406.

³ Компенсационные выплаты – платежи, которые осуществляются в соответствии с Законом об ОСАГО в случае, если страховая выплата по обязательному страхованию не может быть осуществлена.

⁴ Игбаева Г. Р. Указ. соч. С. 4.

⁵ Об организации страхового дела в РФ: Федер. закон Рос. Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 // Рос. газ. 1993. 12 янв.

Государственного надзора за деятельностью страховых компаний. Из этого следует, что и на данном этапе развития не было предпринято серьезных попыток закрепить законодательно понятия, принципы и формы взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний в целях защиты прав потерпевших вследствие ДТП на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу.

Наряду с зарождением и развитием автострахования в России, продолжала укрепляться и расширяться сфера деятельности милиции по обеспечению безопасности движения транспорта и пешеходов. Для снижения числа дорожно-транспортных происшествий большое значение имела систематическая, плановая разъяснительная работа среди населения. В практику борьбы за безопасность движения все шире внедрялись автоматические средства и новые приборы регулирования, основанные на телемеханике, фотоэлементах и радиотехнике¹.

25 апреля 2002 года в развитие норм Гражданского кодекса Российской Федерации, в частности страхования ответственности за причинение вреда, а именно статьи 931 ГК РФ, был принят Федеральный закон № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»². В указанном Законе определены правовые, экономические и организационные основы, а также принципы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Полагаем, что именно с момента принятия указанного Закона и вступления его в законную силу следует считать начало взаимоотношений между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями.

На основе проведенного исторического анализа можно определить периоды становления, развития и укрепления взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями: зарождение страхования в России (1781–1913 гг.); развитие автострахования в России (1913–2002 гг.); становление и укрепление взаимодействия Госавтоинспекции со страховыми компаниями (2002 г. – н. в.).

Приступим к изучению феномена взаимодействия, которое является предметом рассмотрения философской, социально-философской, социологической наук и науки психологии. С точки зрения лингвистического анализа, предложенного в Толковом словаре С. И. Ожегова, предусматривается двоякое толкование понятия «взаимодействие»: во-первых, это «взаимная связь явлений», и, во-вторых, «взаимная поддержка»³.

¹ Мулукаев Р. С., Малыгин А. Я., Епифанов А. Е. История отечественных органов внутренних дел. М., 2005. С. 276.

² Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федер. закон Рос. Федерации № 40-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 18, ст. 2092.

³ Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. М., 1995. С. 75.

Раскрытие данного понятия с точки зрения философии позволит нам наиболее подробно проанализировать сущность и теоретические аспекты возникновения взаимодействия в широком смысле этого слова.

Термин «взаимодействие» с философской точки зрения означает «процесс взаимного влияния тел друг на друга путем переноса материи и движения... Взаимодействие определяет существование и структурную организацию всякой материальной системы, ее свойства, ее объединение наряду с другими телами в систему большего порядка»¹.

Отметим также, что термин «взаимодействие» рассматривается и с психологической точки зрения, так «взаимодействие» в психологии – это процесс непосредственного или опосредованного воздействия объектов (субъектов) друг на друга, порождающий их взаимную обусловленность и связь.

Исходя из изложенного, следует, что взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России в лице их сотрудников со страховыми компаниями в лице страховщиков и страховых агентов возникает только из их совместного участия в гибкой и сложной системе социальных отношений, которая задает определенные пути и способы реализации их совместной деятельности. И эта совместная деятельность в конечном результате и будет являться одним из наиболее важных оснований общественной солидарности и развития общества по пути социального прогресса. При этом необходимо отметить, что общественные отношения, в основе которых лежат многообразные формы взаимодействия, с точки зрения современной социальной философии представляют собой объективную реальность, независимую от воли и сознания людей, производящих и воспроизводящих их в процессе своей деятельности².

Анализируя понятие «взаимодействие» с точки зрения науки психологии, можно сделать вывод о том, что взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями представляет собой общение представителей данных организаций. Часть авторов просто отождествляют общение и взаимодействие, интерпретируя и то и другое как коммуникацию в узком смысле слова (т. е. как обмен информацией), другие рассматривают отношения между взаимодействием и общением как отношение формы некоторого процесса и его содержания³.

Применительно к процессу взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями общение рождается путем организации совместной деятельности, обмена знаниями и идеями по поводу этой деятельности, при этом взаимная поддержка в реализации новых идей должна проявляться в общих попытках организовывать совместную дея-

¹ Философский словарь / под ред. И. Т. Фролова. 6-е изд. М., 1991. С. 65.

² Крапивенский С. Э. Социальная философия. М.: Гуманит. изд. центр «ВЛАДОС», 1998. С. 64–65.

³ Андреева Г. М. Социальная психология: учебник. М., 2008. С. 162.

тельность и развивать ее. Некоторые ученые отмечают, что чем больше людей участвуют в организации совместной деятельности, тем больше и эффективнее будет вклад в нее. Кроме того, совместная деятельность должна проявляться не только путем обмена информацией, но и путем организации совместных действий.

На основании вышеизложенного, проанализировав употребляемое нами понятие «взаимодействие» с различных научных точек зрения, мы приходим к выводу, что взаимодействие есть не что иное, как деятельность нескольких субъектов в виде обмена опытом, навыками, знаниями, информацией, а также путем организации совместных согласованных действий с целью решения единых задач, в связи с чем, считаем, что взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в целях защиты прав потерпевших вследствие ДТП на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, необходимо и при желании обеих сторон может быть достигнуто посредством использования новых технологий в науке и технике, а также путем издания нормативных актов, регулирующих их совместную деятельность.

Раскрывая объективную природу взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, необходимо отметить, что ее основанием выступает процесс социального кооперирования. Большинство зарубежных и отечественных ученых социологов-правоведов отмечают, что для кооперации необходимы такие элементы поведения, как взаимопонимание, согласованность действий, установление правил сотрудничества¹.

В этой связи необходимо отметить такую закономерность – чем выше уровень развития общества, тем выше его стремление к сотрудничеству особенно в сложной и, казалось бы, безвыходной ситуации. Это можно проследить на следующем примере: попадая в ДТП с участием нескольких автомобилей, человек в первые минуты после случившегося пребывает в так называемом шоковом состоянии, его мысли находятся в хаосе, и если вовремя не прийти ему на помощь и хотя бы словом не оказать поддержку, то человек может оказаться в панике. Но на современном этапе развития нашего общества у человека, попавшего в подобную ситуацию, есть алгоритм действий, который в свою очередь предлагают многие страховые компании².

Таким образом, мы видим, что взаимодействие сотрудников ГИБДД МВД России и представителей страховых компаний неизбежно и необходимо в случае произошедшего ДТП. Считаем целесообразным совершенствовать на практике совместную деятельность этих двух субъектов с це-

¹ Фролов С. С. Социология: учебник для высших учебных заведений. М.: Логос, 2008. С. 275.

² Приложение № 1 «Алгоритм действий участников дорожного движения в случае произошедшего дорожно-транспортного происшествия».

лю более эффективного и качественного расследования фактов ДТП, обмена информацией и повышения правового уровня, а также для обеспечения общественной безопасности и соблюдения законности гражданами, что является ценностной основой понимания понятия «взаимодействия»¹.

Обобщая и анализируя мнения различных ученых, рассматривающих определение взаимодействия, следует отметить, что основной акцент делается на согласованную или совместную деятельность. Так, В. К. Звирбуль считает, что «под взаимодействием понимается всякая согласованная деятельность государственных органов и общественных организаций по выполнению общих задач»². Другие ученые, такие как В. Г. Аксенов, И. И. Веремеенко, С. С. Стрельников определяют взаимодействие как «деятельность, согласованную между собою по целям, месту и времени при рациональном распределении существующих сил и средств»³. Указанные взгляды на понятие «взаимодействие» дополняются мнениями О. М. Васильевой и Р. И. Денисова, которые отмечают отличие взаимодействия в собственном смысле от организации взаимодействия.

Более детальное изучение имеющейся специальной литературы, посвященной вопросам взаимодействия органов внутренних дел в целом, указывает на существующую разработанность, хотя и не в полном объеме, этого направления⁴. Вместе с тем проведенный в рамках настоящего исследования анкетный опрос сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России⁵ выявил некоторые существующие проблемы взаимодействия, не изучавшиеся ранее в специальной литературе. Помимо этого представляется возможным рассмотрение данного направления деятельности сотрудников подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями на основе имеющегося собственного практического опыта работы автора в системе органов внутренних дел.

Специалисты в области полицейского права довольно обоснованно указывают на то, что «...взаимодействие может выражаться в обмене информацией, совместном планировании каких-либо мероприятий, совместном их осуществлении и в иных формах»⁶. Следует также отметить, что

¹ Общая социология: учебное пособие / под общ. редакцией проф. А. Г. Эфендиева. М.: ИНФРА-М, 2000. С. 171.

² Звирбуль В. К. Деятельность прокуратуры по предупреждению преступлений. М., 1971. С. 144.

³ См.: Аксенов В. Г., Веремеенко И. И., Стрельников С. С. Взаимодействие органов внутренних дел с добровольными дружинами. М., 1975. С. 7.

⁴ См., например: Васильева О. М., Веремеенко И. И., Денисов Р. И. Основы взаимодействия милиции и общественности. М., 1980. С. 67.

⁵ См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах».

⁶ Кондрашов Б. П., Соловей Ю. П., Черников В. В., Бекетов О. И. Комментарий к закону Российской Федерации «О милиции». М., 2003. С. 31.

понятие взаимодействия не расшифровывается в нормативных актах. По мнению А. Н. Сагиндыковой и А. Б. Южакова¹, сущностью взаимодействия ГИБДД МВД России, как составной части органов внутренних дел государства, является совместная согласованная деятельность субъектов в целях борьбы с правонарушениями, в том числе и в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Л. М. Розин термин «взаимодействие» трактует следующим образом: «... согласованные по целям, времени и месту усилия и взаимная помощь всех служб и подразделений милиции, а также других органов государства и общественных организаций при выполнении стоящих перед ними задач по охране общественного порядка и общественной безопасности»².

Необходимость во взаимодействии структурных подразделений ГИБДД МВД России, занимающихся вопросами выявления и пресечения административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, с другими службами и подразделениями органов внутренних дел, государственными структурами, общественными и коммерческими объединениями, наделенными правом, обуславливается, прежде всего, тем, что для надлежащего и более эффективного выполнения своих функций они обладают рядом различных полномочий, используют различные средства и методы. Необходимость такого взаимодействия predetermined и тем, что данные субъекты друг другу не подчинены. В связи с этим есть необходимость в согласовании их действий, урегулировании данных отношений. В результате полученного объединения усилий повышается эффективность деятельности субъектов взаимодействия, что способствует достижению задач по обеспечению безопасности дорожного движения.

По мнению Н. Н. Таскаева, условиями взаимодействия, применительно к рассматриваемому вопросу, являются: строгое соблюдение законности; разграничение компетенции субъектов; самостоятельность в выборе средств и методов для осуществления мероприятий³.

А. В. Загорный обозначает следующие признаки взаимодействия: наличие маневров совместными силами и средствами; равноправие субъектов; наличие плана организационных мероприятий; наличие правовой

¹ Более подробно см.: Сагиндыкова А. Н., Ховралев А. Л., Южаков А. Б. Деятельность участковых уполномоченных милиции в сфере охраны общественного порядка (конституционные и административные аспекты): монография. Екатеринбург, 2004. 179 с.

² Розин Л. М. Организация взаимодействия службы охраны общественного порядка с государственными органами и общественными организациями. М., 1978. С. 10.

³ Таскаев Н. Н. Организационно-правовые вопросы деятельности милиции общественной безопасности по борьбе с административными правонарушениями на потребительском рынке: дис. ... канд. юрид. наук. СПб. 1999. С. 19.

основы¹. Указанные признаки уже подвергались критике в юридической литературе².

В то же время, если рассмотреть взаимодействие в качестве социальной категории, имеющей место там, где возникает совместная деятельность людей и общностей, то можно прийти к заключению о наличии между этими категориями общественных отношений, в том числе и административно-правовых. Эти отношения возникают в сфере государственного управления и тем самым способствуют практической реализации исполнительной власти, поэтому и называются управленческими, и регулируются нормами административного права.

Подводя итог рассмотрения содержания термина «взаимодействие» с точки зрения философии, социальной философии и социологии, которые являются основой рассматриваемого феномена в правовой науке, можно определить его понятие. Итак, под взаимодействием понимается полная согласованность действий, совместная деятельность путем достигнутого объединения, а также мероприятия, которые способствуют достижению единства этих действий, направленные на повышение эффективности реализации обоюдной деятельности.

Проведя анализ имеющихся нормативно-правовых документов, приходим к выводу о том, что ни в одном из них не закреплено понятие «взаимодействие структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями», МЧС России, Федеральной таможенной службой, налоговой службой. В рамках проводимого исследования более подробно остановимся на изучении деятельности по взаимодействию ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. В связи с этим считаем необходимым внести изменения в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» посредством дополнения его статьей 30.1 «Взаимодействие структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями»³.

Сущность данного взаимодействия ГИБДД МВД России со страховыми компаниями определяется в повышении эффективности обеспечения общественной безопасности, уровня законности в обществе, а также защите прав потерпевших вследствие дорожно-транспортного происшествия на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу.

¹ См.: Загорный Л. М. Координация деятельности органами внутренних дел с другими государственными органами и общественными организациями в предупреждении правонарушений и укреплении общественного порядка. М., 1981. С. 11.

² Более подробно см.: Сагиндыкова А. Н., Ховралев А. Л., Южакова А. Б. Деятельность участковых уполномоченных милиции в сфере охраны общественного порядка (конституционные и административные аспекты): монография. Екатеринбург, 2004. С. 111–115.

³ См.: Приложение № 2 «Проект Федерального закона Российской Федерации «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

В толковом словаре великорусского языка понятие «взаимодействие» означает «соблюдать обоюдность, равные, взаимные действия и отношения»¹.

Данные определения указывают на то, что взаимодействие всегда есть существование двух и более объектов или субъектов; совершение ими активных характерных действий, направленных на получение необходимого интересующего результата; а также обоюдное влияние их друг на друга. В ходе изучения научных трудов, рассматривающих вопросы взаимодействия, можно выявить общие признаки, характеризующие «взаимодействие» как философскую категорию, включающую в себя такие понятия как «сотрудничество», «содействие»², «согласованную деятельность»³, «согласованную совместную деятельность»⁴. В процессе проводимого анализа различной литературы также можно было встретить мнение, согласно которому взаимодействие полиции с общественными и коммерческими организациями, в том числе и со страховыми компаниями, следует понимать как форму социального партнерства, содействия полиции⁵, что, на наш взгляд, может быть вполне допустимо и приемлемо, но не раскрывает в полной мере всех сторон указанного процесса.

Таким образом, взаимодействие структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний в лице их сотрудников – это совместная согласованная деятельность сотрудников ГИБДД МВД России и страховых компаний в лице страховых агентов, основанная на нормативно-правовых актах и ведомственных актах Российской Федерации, на общих принципах взаимодействия, посредством издания совместных нормативных актов, обмена интересующей обе стороны информацией, путем пополнения автоматизированной информационной базы данных, проведения «круглых столов», семинаров, осуществления пропагандистской деятельности, процессуального оформления ДТП с целью выполнения страховыми компаниями обязательств перед участниками дорожного движения по реализации гражданско-правовых норм.

¹ Даль В. И. Толковый словарь великорусского языка. М., 1998. Т. 1. А-З. С. 466.

² См.: Слепнев Е. А. О понятии организационно-правовых форм взаимодействия милиции и органов общественной самодеятельности в охране общественного порядка // Взаимодействие органов внутренних дел с другими государственными органами и общественными организациями в борьбе с правонарушениями. М., 1986. С. 14.

³ См.: Гребельский Д. В. Теоретические основы и организационно-правовые проблемы оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел. М.: Академия МВД СССР, 1987. С. 91.

⁴ См.: Ермаков К. К. Взаимодействие и координация в органах внутренних дел: лекция. М.: ВШ МВД СССР, 1977. С. 1.

⁵ См.: Дербичева С. А., Астапенко П. Н. Взаимодействие милиции / полиции и населения: отечественный и зарубежный опыт. Часть 1. Деонтологические основы взаимодействия: курс лекций. Смоленск: Смоленский регион ИРА, 2001. С. 6.

Исходя из вышеизложенного, можно выделить различные виды взаимодействия: сотрудничество, конкуренцию и кооперацию.

Сотрудничество как вид взаимодействия проявляется во множестве конкретных взаимодействий между людьми: деловое партнерство, политический союз между партиями, сотрудничество между фирмами и др. Оно является основой объединения людей в организации, проявления взаимопомощи, взаимоподдержки. Отличительной чертой взаимодействия типа сотрудничества являются обоюдная заинтересованность, выгодность для обеих сторон, направленность на достижение совместной цели¹.

Следующий вид взаимодействия – конкуренция. Чаще всего взаимодействие в виде конкуренции происходит в форме конфликта. Конфликт в большинстве случаев ведет к рассогласованию действий, но в исключительных случаях конфликт порождает компромисс. Например, в спорных моментах, возникающих в процессе совместной деятельности подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями может возникнуть компромисс, способствующий поиску решения той или иной проблемы в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Самостоятельным видом взаимодействия является кооперация, которая способствует координированию сил и средств участников. Кооперация, или кооперативное взаимодействие, означает координацию единичных сил участников (упорядочивание, комбинирование, суммирование этих сил). Кооперация – необходимый элемент совместной деятельности, порожденный ее особой природой. А. Н. Леонтьев называл две основные черты совместной деятельности: а) разделение единого процесса деятельности между участниками; б) изменение деятельности каждого, т. к. результат деятельности каждого не приводит к удовлетворению его потребности, что на общепсихологическом языке означает, что «предмет» и «мотив» деятельности не совпадают².

Таким образом, из анализа всех видов взаимодействия, по нашему мнению, следует, что наиболее подходящим для совместной деятельности подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями видом взаимодействия является сотрудничество. Именно в реализации совместных действий в виде сотрудничества можно достичь наибольшего эффекта в достижении поставленных целей как подразделениями ГИБДД МВД России, так и страховыми компаниями.

Что касается деятельности по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, можно выделить следующие направления:

¹ Козырев Г. И. Социология: учебное пособие. М.: РХТУ, 2003. С. 211.

² См.: Андреева Г. М. Социальная психология: учебник. М., 2008. С. 179.

1. Специальная функция ГИБДД МВД России по процессуальному оформлению ДТП с целью выполнения страховыми компаниями обязательств перед участниками дорожного движения по реализации гражданско-правовых норм. Именно в таком смысле мы и будем понимать деятельность ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями в нашем исследовании.

Нельзя не отметить и то, что некоторые ученые связывают термины «взаимодействие» и «координация» и объясняют это тем, что понятия представляют собой элемент управления, функцию, метод управления и т. д.¹ На наш взгляд, более верной является позиция авторов, считающих данные понятия различными и имеющими самостоятельное значение².

При подобном понимании взаимодействие определяется как совместная либо согласованная по цели, времени и месту деятельность³ ГИБДД МВД России и страховых организаций.

2. Сложившаяся четко налаженная совместная деятельность посредством обмена информацией. Информация в наше время является одной из самых больших ценностей, поэтому обмен ею является очень важной функцией в совместной деятельности подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний.

Содержание «взаимодействия» применительно к деятельности Госавтоинспекции по обмену информацией посредством ответов на запросы страховых компаний и наоборот, а также взаимное пополнение информационной базы данных необходимо рассматривать как равноправное, взаимовыгодное, устойчивое, деловое сотрудничество ГИБДД МВД России со страховыми компаниями по реализации законных прав и интересов граждан и организаций. На этом мы остановимся немного позднее, выделяя и анализируя особенности административно-правовых отношений, возникающих между ГИБДД МВД России и страховыми компаниями, и их функции.

Административно-правовое регулирование взаимодействия ГИБДД МВД России со страховыми компаниями является проблемой, возникшей на современном этапе развития общества. В настоящее время сама дея-

¹ См., например: Ямпольская Ц. А. Взаимодействие государственных органов и общественных организаций в современном советском обществе // Советское государство и право. 1978. № 8. С. 31–32.

² См.: Загорный А. В. Координация деятельности органов внутренних дел с другими государственными органами и общественными организациями в предупреждении правонарушений и укреплении общественного порядка. М.: Академия МВД СССР, 1981. С. 12–14; Шванков В. М. Теоретические основы координации и взаимодействия в органах внутренних дел. М.: Академия МВД СССР, 1978. С. 12–14.

³ См., например: Васильева О. М., Веремеенко И. И., Денисов Р. И. Основы взаимодействия милиции и общественности. С. 10; Розин Л. М. Организация взаимодействия службы охраны общественного порядка с государственными органами и общественными организациями. М.: Академия МВД СССР, 1978. С. 8.

тельность по взаимодействию Госавтоинспекции со страховыми компаниями не является устойчивой и постоянной, осуществляется в лучшем случае периодически, что приводит к обострению конфликтных ситуаций, складывающихся в системе страхования.

Особенности административно-правового регулирования взаимодействия связаны в первую очередь с местом ГИБДД МВД России и страховых организаций в сфере государственного управления, так как органы внутренних дел в целом являются органами исполнительной власти, а страховые компании являются коммерческими объединениями и осуществляют взаимодействие между собой в процессе реализации государством своих функций. На этом основании их связи могут быть осмыслены, опираясь на анализ их места в сфере государственного управления и возникающих, а впоследствии изменяющихся и прекращающихся между ними административно-правовых отношений.

Известно, что урегулированные административным правом общественные отношения отличаются несколькими основными особенностями, которые служат основой для их отграничения от других отраслей права и обусловлены той сферой, в которой они возникают, изменяются и прекращаются¹. Основной особенностью, относящейся к предмету этих отношений, является то, что предметом такого взаимодействия выступает деятельность физических и юридических лиц в сфере деятельности исполнительной власти. Для субъекта административно-правовых отношений особенностью будет являться наличие обязательного субъекта – органа (должностного лица) исполнительной власти.

Основной особенностью, относящейся к содержанию административных правоотношений, будет являться наличие властных полномочий ОВД (их должностных лиц), выражающихся в односторонности и юридической властности предписаний носителя исполнительной власти². Отсюда следует, что в административно-правовых отношениях выражается воля и интересы государства, и органы внутренних дел, а в частности структурные подразделения ГИБДД МВД России, как орган исполнительной власти, действуют от имени государства и обеспечивают решение возложенных на него государством функций.

Общественные отношения, которые обладают перечисленными признаками, представляют собой предмет административно-правового регулирования. Эти общественные отношения имеют место во всех урегулированных законодательством областях общественной жизни и деятельности органов исполнительной власти.

Структурные подразделения ГИБДД МВД России имеют определенные специфические признаки, а также определенные властные полномо-

¹ Административное право: учебник / под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова. М.: Юристъ, 1999. С. 67.

² Там же. С. 69.

чия, то есть имеют возможность осуществлять государственную власть, принимать юридически значимые решения и соответственно обеспечивать их реализацию.

Государственно-властные полномочия характеризуются тем, что: а) порядок формирования подразделений ГИБДД МВД России, их структура и компетенция закреплены нормами права; б) подразделения ГИБДД МВД России наделены правом издания юридических актов, содержащих обязательные общие и индивидуальные правовые предписания; в) установленные этими актами предписания обеспечиваются мерами убеждения, воспитания и возможностями применения принудительной силы государства; г) Госавтоинспекция опирается на материальное обеспечение своих предписаний, используя возможности распоряжаться определенной частью средств из государственного бюджета. Структурные подразделения ГИБДД МВД России, как государственные органы, обладают определенной экономической и организационной обособленностью и самостоятельностью.

Тем не менее, очевидно, что у подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний разные цели, задачей подразделений ГИБДД МВД России является обеспечение безопасности дорожного движения, а страховые компании преследуют цель извлечения прибыли. В данном исследовании идет речь о содержании деятельности по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, причем их совместная деятельность направлена как на обеспечение безопасности, так и на извлечение прибыли. Достижение совместной цели возможно путем объединения коммерческих интересов и государственных начал, совместных действиях, таких как планировании деятельности, участие в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы, связанной с автотранспортом, его использованием и обеспечением безопасности дорожного движения, корректировке требований в сторону минимизации стоимости и упрощении административных процедур. Вместе с тем, считаем, что страховые компании не меньше чем подразделения ГИБДД МВД России заинтересованы в обеспечении безопасности на дорогах, так как следствием ДТП, в частности, являются повреждения автомобилей, что влечет за собой компенсацию страховых выплат.

Исходя из вышеизложенного, следует, что подразделения ГИБДД МВД России являются представителем государства, а значит, сотрудники структурных подразделений ГИБДД МВД России наделены государственно-властными полномочиями, но понимание власти как средства достижения поставленной цели не всегда приводит к положительному результату. В этой связи для успешного решения поставленных перед государством и отдельными органами исполнительной власти задач необходимо помнить о взаимодействии с другими организациями, как общественными, коммерческими, так и государственными.

Таким образом, подразделения ГИБДД МВД России, как представители государственной власти, должны учитывать и помнить то, что в административно-правовых отношениях не всегда обязательно использование властных полномочий, правоотношения также могут возникать и на началах социального партнерства участников.

В свою очередь, страховой рынок – это система экономических отношений, составляющих сферу деятельности страховщиков по оказанию страховых услуг страхователю. Это особая социально-экономическая среда, где объектом купли-продажи выступает страховая защита, формируется спрос и предложение на нее. Так, объектом страхования может быть и имущество, в частности автомобиль. Отношения, возникающие между представителями страховых компаний и автомобилистами, заключившими договор о страховании, автоматически предполагают возникновение правовых отношений между представителями государственной власти, а именно ГИБДД МВД России, после совершения ДТП. Следовательно, страховой рынок является объектом государственного регулирования. Это находит свое выражение в осуществлении государством надзорной функции и оказании определенного правового воздействия. В некоторых случаях государство участвует в страховых отношениях в качестве равноправного субъекта по отношению к другим субъектам права. Эта двойственность вызывается необходимостью регулирования страховых отношений, а с другой стороны, необходимостью обеспечить страховую защиту определенных государственных интересов¹.

В процессе проведенного исследования² были определены недостатки, с целью устранения которых необходимо объединение усилий не только различных социальных институтов, но и разнообразных структурных элементов всей системы государственных органов, улучшение взаимодействия между ними. Понятие «взаимодействие» с философской точки зрения, как нами уже отмечалось, служит фундаментальной основой для уяснения сущности данного явления, раскрываемой через понятия и термины, определяемые наукой управления. Так, из-за проблем, связанных с низким уровнем теоретических знаний у работников страховых организаций и сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения о взаимодействии, как управленческой категории, потенциал их деятельности реализуется не в полной мере. В настоящее время имеет место:

- недостаточная организация взаимодействия между страховыми компаниями и структурными подразделениями ГИБДД МВД России по вопросам обмена информацией;
- неудовлетворительная организация научно-исследовательской работы по вопросам взаимодействия и внедрения ее результатов в практику.

¹ Смирнова М. Б. Страхование право: учебное пособие. М., 2008. С. 211.

² См.: Приложение № 4.1 «МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах».

Как единый и целостный организм, осуществляя взаимодействие в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, работники страховых компаний и сотрудники подразделений ГИБДД МВД России должны понимать, что взаимодействие как управленческая категория – это присущее любой социальной системе состояние, отражающее взаимосвязь, взаимообусловленность ее элементов и проявляющееся в динамике, т. е. в деятельности системы с момента начала ее функционирования¹.

С целью решения указанных проблем необходимо решить следующие задачи:

- осуществление оперативного обмена между представителями страховой компании и сотрудниками ГИБДД МВД России необходимыми в первую очередь документами после случившегося дорожно-транспортного происшествия, а именно: справку о ДТП должны получить все участники происшествия, в том числе и представитель страховой компании, в течение 5 рабочих дней с момента ДТП;
- создание единой электронной базы, фиксирующей сведения о заключенных, продленных, недействительных и прекративших свое действие договорах ОСАГО, причем предоставление данных сведений в органы внутренних дел, в частности в ГИБДД МВД России, является обязанностью страховщика, прописанной в законе;
- оформление ДТП, а именно грамотное и качественное составление схемы ДТП с участием сторон и иных необходимых представителей, а также определение принадлежности данного случая к страховому;
- выявление и предотвращение случаев страхового мошенничества, как отмечает М. С. Жилкина, «проблема мошенничества в сфере страхования является одной из наиболее обсуждаемых сегодня в кругу специалистов российского страхового рынка. За последние годы были проведены многочисленные семинары и конференции, подготовлены специальные проекты Всероссийского союза страховщиков (ВСС) и Российского союза автостраховщиков (РСА), в которых участвовали представители государственных органов и ведущих страховых компаний»². Как утверждает И. В. Мазаев, в 2004 году только в одном случае из 10 страховые компании выплачивают потерпевшим³ страховое возмещение при обращении. В

¹ Рашевский Ю. М. Организационно-правовые основы взаимодействия ОВД и органов налоговой полиции: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2000.

² Жилкина М. С. Страховое мошенничество. Правовая оценка, практика выявления и методы пресечения. М., 2005. С. 3.

³ Потерпевший – лицо, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред при использовании транспортного средства иным лицом, в том числе пешеход, водитель транспортного средства, которым причинен вред, и пассажир транспортного средства-участник ДТП.

остальных случаях автовладельцам приходится защищать свои права в суде¹.

Важно отметить, что одной из целей данного взаимодействия является защита прав потерпевших на возмещение вреда, в связи с чем, согласно Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» с 1 июля 2004 года к тем выплатам, которые уже производили страховые компании, добавляются компенсационные выплаты от РСА в счет возмещения вреда жизни, здоровью и имущества, пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии, но осуществляются они только в тех случаях, когда потерпевшие не могут их получить по договору обязательного страхования, а именно:

- страховая компания, где был застрахован виновник ДТП, обанкротилась;
- у страховой компании отозвана лицензия на осуществление страховой деятельности;
- виновник ДТП неизвестен;
- виновник ДТП не имеет договора обязательного страхования гражданской ответственности².

Учитывая, что страхование автогражданской ответственности носит императивный характер, то есть является обязательным для автовладельца, противозаконные действия страховщиков порождают у населения негативное отношение не только к страховым компаниям, но и к государству. Отрицательно это обстоятельство сказывается и на взаимных отношениях между страховыми компаниями в лице страховых агентов и подразделениями ГИБДД МВД России в лице сотрудников, выражающееся во взаимном обмене информацией, а также оказании взаимной помощи в случае необходимости.

Таким образом, социальные последствия незаконных действий в сфере страхования могут причинить как имущественный вред, так нематериальный, который в свою очередь проявляется в усилении психологической напряженности и тревожности в обществе, отсутствии взаимодействия между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями, а также порождает правовой нигилизм.

На основании изложенного можно сделать вывод о том, что одним из условий эффективного функционирования структурных подразделений Госавтоинспекции и страховых компаний является их взаимодействие, а сложности, возникающие при этом, являются проблемой, которая приобретает все большую актуальность на современном этапе развития общества.

¹ Мазаев И. В. Памятка страхователям автогражданской ответственности. М., 2004.

² Материалы интернет-сайта Российского союза автостраховщиков. URL: www.autoins.ru.

Подводя краткий итог, обозначим понятие «взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний в лице их сотрудников» как совместную согласованную деятельность сотрудников ГИБДД МВД России и страховых компаний в лице страховых агентов, основанную на нормативных правовых актах и ведомственных актах Российской Федерации, на общих принципах взаимодействия, посредством издания совместных нормативных актов, обмена интересующей обе стороны информацией, путем пополнения автоматизированной информационной базы данных, проведения круглых столов, семинаров, осуществления пропагандистской деятельности, процессуального оформления ДТП с целью выполнения страховыми компаниями обязательств перед участниками дорожного движения по реализации гражданско-правовых норм.

Кроме того, для решения вышеназванной проблемы необходимо знание теоретических основ и умение практического применения взаимодействия в организации управления, что является существенным резервом в повышении эффективности деятельности страховых организаций и подразделений ГИБДД МВД России, участвующих в регулировании административно-правовых отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и на территориях ее субъектов.

§ 2. Правовые основы и принципы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями

Среди множества существующих видов страхования, таких как медицинское, личное, пенсионное, ипотечное, в количественном аспекте и по тяжести последствий выделяется автострахование. В большинстве стран обязательное автострахование базируется на множестве детально проработанных и законодательно установленных норм, положений и параметров, что позволяет добиться как общей, так и детальной настройки механизма перераспределения ущерба от ДТП – механизма страховой компенсации, что в Российской Федерации способствует значимости разработки механизма планомерного совершенствования взаимодействия Госавтоинспекции со страховыми организациями.

Эффективная деятельность подразделений ГИБДД МВД России, которая включает выполнение функций по охране общественного порядка, предупреждению и пресечению административных правонарушений и раскрытию преступлений, взаимодействию со страховыми компаниями, в целом зависит от административно-правового регулирования общественных отношений в системе государственного управления.

Правовую основу деятельности ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями образуют: Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы Российской Федерации, федеральные законы РФ, законы РФ, Указы Президента Российской Федерации и Постановления Правительства Российской Федерации, а также ведомственные нормативно-правовые акты.

Основным документом государства является Конституция Российской Федерации, на нормах которого базируются все остальные нормативно-правовые акты, федеральные конституционные законы, законы РФ, ведомственные акты. Ни один нормативный правовой акт и документ не может по своей сути противоречить положениям Конституции Российской Федерации.

Проводя анализ статей основного закона государства, следует отметить, что именно в нем закреплены надежные гарантии прав и свобод человека и гражданина, а также обязанности органов государственной власти, органов местного самоуправления, должностных лиц, граждан и их объединений, соблюдать Конституцию Российской Федерации и законы.

В связи с тем, что одной из форм взаимодействия подразделений ГИБДД МВД РФ и страховых компаний является обмен информацией, который должен осуществляться на регулярной основе путем пополнения единой базы данных, использования сайтов сети Интернет, то для этой деятельности некоторую важность представляют положения, нашедшие свое закрепление в статье 29 Конституции РФ, в которой сказано, что «каждый имеет право свободно искать, получать, передавать, производить и распро-

странять информацию любым законным способом»¹ при отсутствии цензуры.

Вместе с тем Конституция РФ закрепила и определенные ограничения свободы информации: «Не допускаются пропаганда или агитация, возбуждающие социальную, расовую, национальную или религиозную ненависть и вражду. Запрещается пропаганда социального, расового, национального, религиозного или языкового превосходства» (часть 2 статьи 29).

Положения Конституции Российской Федерации также направлены на защиту личных прав человека: «Достоинство личности охраняется государством. Ничто не может быть основанием для его умаления» (часть 1 статьи 21). Кроме этого, Конституция Российской Федерации обеспечивает «...право на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну, защиту своей чести и доброго имени. Каждый имеет право на тайну переписки, телефонных переговоров, почтовых, телеграфных и иных сообщений. Ограничение этого права допускается только на основании судебного решения» (статья 23).

Отсюда следует, что «сбор, хранение, использование и распространение информации о частной жизни лица без его согласия не допускается» (часть 1 статьи 24 Конституции РФ). Таким образом, как структурные подразделения ГИБДД МВД России, так и страховые компании в процессе взаимодействия друг с другом обязаны следовать нормам закона и не разглашать сведения, распространение которых ограничено нормами Конституции Российской Федерации и соответствующими подзаконными нормативно-правовыми актами.

Особая роль в правовом обеспечении отдельных направлений деятельности подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями отводится Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях, поскольку он является универсальным нормативно-правовым актом, содержащим в себе нормы, устанавливающие не только перечень составов административных правонарушений, но и процедуру привлечения лиц, их совершивших, к административной ответственности, а также порядок исполнения вступившего в законную силу постановлений о назначении административных наказаний².

Административным правонарушением в области дорожного движения посвящена глава 12 Кодекса РФ об административных правонаруше-

¹ Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.: с учетом поправок, внесенных Законами Рос. Федерации о поправках к Конституции Рос. Федерации от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – Конституция РФ.

² Черников В. В., Соловей Ю. П. Комментарий к КоАП РФ. М., 2006. С. 37.

ниях¹, статьи которой регулируют общественные отношения в указанной области. Дела об административных правонарушениях в области дорожного движения рассматриваются судами, органами внутренних дел, в систему которых входят подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России².

К ведомственным нормативным правовым актам мы относим приказы, концепции и инструкции, которые разрабатываются и впоследствии принимаются министерствами, рассматриваются субъектами взаимодействия. Особенностью этих нормативных правовых актов является обязательный характер исполнения их ограниченным кругом субъектов в интересующем нас аспекте – Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой страхового надзора, осуществляющими надзорную функцию за деятельностью страховых организаций.

Одним из основных документов, регулирующих отношения в сфере взаимодействия подразделений Госавтоинспекции со страховыми компаниями и их объединениями, является приказ МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции». Указанный нормативный правовой акт был принят в целях повышения эффективности информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции МВД России, а также их взаимодействия с различными общественными и коммерческими организациями, в частности со страховыми. Необходимо отметить, что рассматриваемым приказом были утверждены Наставление по организации, формированию и ведению специализированных учетов и требования к информационному обеспечению в подразделениях Госавтоинспекции.

Немаловажное значение имеет и то, что ответственность за административное правонарушение, повлекшее дорожно-транспортное происшествие с последствиями причинения имущественного вреда и ущерба, предусмотрено в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях. Страховщик обязан выплатить потерпевшему в результате ДТП страховую выплату³ в момент установления факта нарушения водителем норм КоАП РФ, а именно главы 12, и по итогам принятия и вынесения решения о совершении им административного правонарушения.

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: с изменениями и дополнениями // Рос. газ. 2009. 31 июля. № 146. Далее – КоАП РФ.

² Данилов Е. П. Автомобильные дела: административные, уголовные, гражданские экспертизы. М., 2004. С. 130.

³ Страховая выплата – денежная сумма, которую в соответствии с договором об ОСАГО страховщик обязан выплатить потерпевшим в счет возмещения вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при наступлении страхового случая. При причинении вреда имуществу страховщик с согласия потерпевшего вправе заменить страховую выплату компенсацией ущерба в натуральной форме, организовать ремонт или замену пострадавшего имущества в пределах страховой суммы.

По договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств водитель¹, а также другие стороны, указанные в договоре, обязаны возместить вред потерпевшему в результате ДТП в соответствии с нормами права, регламентирующими гражданско-правовые отношения в области взаимодействия, которые состоят из Гражданского кодекса Российской Федерации², Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и Закона РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в РФ».

Существуют группы законов, которые регулируют общественные отношения в сфере обязательного страхования. К ним относятся Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в котором определены общие положения, порядок и условия заключения договора обязательного страхования, а также процесс выплаты страховых сумм, права и обязанности страховых компаний в лице страховщиков. Указанным Федеральным законом определена одна из форм взаимодействия страховых компаний и подразделений ГИБДД МВД России, а именно информационная форма.

В этой связи необходимо отметить, что выполнение каждой из названных организаций поставленных задач посредством выполнения своих функций будет способствовать достижению совместных целей. Но для начала эти совместные цели необходимо определить. Общей целью, стоящей как перед Госавтоинспекцией, так и перед страховыми организациями, является защита имущества граждан, а также их законных интересов. Активное взаимодействие в этом аспекте совместной деятельности будет способствовать повышению эффективности деятельности. Кроме того, взаимодействие должно быть качественным, то есть достигаться за счет взаимных действий, а не одного органа за счет другого.

Отметим более подробно основную цель взаимодействия в общем – это обеспечение эффективности деятельности государственных органов с общественными и коммерческими организациями. В частности, взаимодействие структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний преследует своей целью защиту имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государ-

¹ Водитель – лицо, которое управляет транспортным средством на праве владения, пользования, распоряжения, риск ответственности которого застрахован по договору обязательного страхования. Это лицо может осуществлять управление транспортным средством на основании трудового договора (контракта) или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем ТС, риск ответственности которого застрахован в соответствии с договором обязательного страхования. При обучении управлению транспортным средством водителем считается обучающее лицо.

² Гражданский кодекс Рос. Федерации (ГК РФ). Часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ.

ства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий¹. Об этом говорится в статье 1 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»², а также в Федеральном законе «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Статья 16 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» устанавливает обязанность владельцев транспортных средств страховать свою гражданскую ответственность, а также обязанность Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России не проводить технический осмотр, регистрацию и эксплуатацию транспортного средства, владелец³ которого не осуществил обязательное страхование.

Таким образом, мы видим, что одна без другой обязанности существовать не могут, то есть, чтобы осуществить государственную регистрацию транспортного средства, осуществить технический осмотр транспортного средства, необходимо обратиться в подразделение ГИБДД МВД России, а прежде всего, необходимо в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» заключить с представителем страховой компании договор обязательного страхования.

Необходимо отметить тот факт, что не существует самостоятельных нормативных правовых актов, непосредственно регулирующих совместную деятельность страховых компаний и структурных подразделений ГИБДД МВД России. Тем не менее основным документом, регулирующим деятельность страховых организаций, является Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», который содержит статью 30 «Информационное взаимодействие», где закреплены основы информационного взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России, входящих в систему ОВД, со страховыми организациями. Необходимость введения подобной статьи в текст Закона может быть объяснена большим объемом информации, которой обладают страховые компании.

¹ Королев А. Н. Правила дорожного движения РФ: Комментарий и нормативные акты о безопасности дорожного движения. М., 2007. С. 235.

² О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: с изменениями и дополнениями.

³ Владелец транспортного средства – собственник ТС или лицо, владеющее транспортным средством на ином законном основании: аренда; доверенность на право управления транспортным средством; распоряжение соответствующего органа о передаче ТС и др. Не является владельцем ТС лицо, управляющее транспортным средством при исполнении своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем ТС.

Вместе с тем в Российской Федерации, где все больше набирает обороты процесс формирования гражданского общества, государственно-правовой системы, проблема административно-правового регулирования деятельности страховых организаций и взаимодействия с ними ГИБДД МВД России стоит особенно остро.

Во многом возросший интерес со стороны государственных ведомств к проблеме безопасности на дорогах объясняется принятием Постановления Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100, которым утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Ответственными за исполнение отдельных пунктов программы являются государственные ведомства, обеспечивающие безопасность дорожного движения, в том числе и структурные подразделения ГИБДД МВД России.

В Постановлении Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 предусмотрена задача разработки научно обоснованных форм, методов и механизмов привлечения к работе по обеспечению безопасности дорожного движения страховых компаний, общественных и коммерческих объединений и иных негосударственных организаций. Выполнение указанной задачи возложено на Министерство внутренних дел России, причем целью создания данных научно обоснованных разработок являются повышение роли, эффективности деятельности и укрепление взаимодействия страховых компаний, общественных, коммерческих объединений и иных негосударственных организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также задача по проведению комплексных исследований и подготовке научно обоснованных предложений по повышению безопасности дорожного движения и пропускной способности улично-дорожной сети с привлечением страховых компаний, оперативная ликвидация последствий ДТП. Как указано в федеральной целевой программе, решение этой задачи также возложено на Министерство внутренних дел России с целью повышения роли страховых компаний в обеспечении безопасности дорожного движения путем их привлечения к оформлению незначительных дорожно-транспортных происшествий для упрощения процедуры их оформления и оперативной ликвидации последствий. В развитие указанного выше постановления правительства от 20 февраля 2006 г. № 100 и в целях решения поставленных в нем задач 3 декабря 2007 г. Министерством внутренних дел был издан приказ № 1144 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции», которым была определена структура системы информационного обеспечения на различных уровнях, основные задачи этой системы, ее функции и особенности функционирования.

В основе правового регулирования общественных отношений в сфере обязательного страхования лежат принципы, которые определяют основные задачи обязательного страхования. Общие принципы страхования

закреплены в Конституции Российской Федерации, Кодексе РФ об административных правонарушениях, Гражданском кодексе Российской Федерации и в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения»¹, а специальные принципы обязательного страхования содержатся в статье 3 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Исходя из классификации принципов обязательного социального страхования, данной Е. Ю. Грачевой, которые, по нашему мнению, могут относиться к обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, можно выделить принципы обязательного страхования:

- устойчивость финансовой системы обязательного страхования, обеспечиваемая на основе эквивалентности страхового обеспечения и страховых взносов;

- всеобщий обязательный характер страхования, доступность для выгодоприобретателей реализации своих гарантий;

- государственная гарантия соблюдения прав потерпевших на защиту от страховых рисков и исполнение обязательств по обязательному страхованию независимо от финансового положения страховщика;

- обязательность уплаты страхователями страховых взносов в бюджеты фондов конкретных видов обязательного страхования;

- ответственность за целевое использование средств обязательного страхования;

- обеспечение надзора и общественного контроля;

- автономность финансовой системы обязательного страхования².

Для сравнения рассмотрим основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения, где основным субъектом являются структурные подразделения ГИБДД МВД России:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (статья 3 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

¹ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

² Грачева Е. Ю. Финансово-правовое регулирование обязательного страхования // Финансовое право: учебник / под ред. О. Н. Горбуновой. М., 2006. С. 311.

По нашему мнению, институт обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств одной из своих целей должен иметь повышение безопасности дорожного движения путем снижения аварийности на дороге, а также предупреждение ДТП. Данная цель отчасти может быть достигнута посредством развития деятельности по взаимодействию ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. В свою очередь Министерство внутренних дел в лице структурных подразделений ГИБДД МВД России основной задачей должно видеть обеспечение безопасности дорожного движения в целях охраны жизни, здоровья и имущества потерпевших, а также защита прав и законных интересов граждан. Для решения столь важных задач необходимо совместно следовать указанным выше принципам как ГИБДД МВД России, так и страховым организациям.

Переходя к рассмотрению специальных принципов страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, важно отметить, что обязательное страхование является одним из видов имущественного страхования, и соответственно к нему могут быть применимы все так называемые классические принципы страхового права.

Прежде чем приступить к рассмотрению специальных принципов обязательного страхования, необходимо остановиться на общих принципах страхового права¹. Одним из первых наиболее обоснованную и полную классификацию общих принципов страхования дал В. К. Райхер, который разделил принципы страхового права на три группы.

Первую группу возглавили принципы универсальности страхового обеспечения, в которую также вошли принцип обязательности страхования, принцип страхового интереса и принцип объема страховой ответственности. Рассмотрим каждый принцип отдельно.

Принцип обязательности страхования распространяет свое действие и за пределами обязательного страхования². В данном случае автор указывает на то, что «добровольное страхование, оставаясь добровольным для страхователей, имеет иной характер по отношению к страховщикам. Здесь действует начало обязательности приема страховых, удовлетворяющих требованиям закона и страховых правил. Наличие такой обязанности и реальное осуществление ее на практике вытекает из сущности страхования. Это делает добровольное страхование по существу односторонне обязательным»³.

Принцип страхового интереса выражается в определении юридической природы обеспечиваемого страхованием субъективного либо объек-

¹ Бланд Д. Страхование: принципы и практика. М., 1998. С. 24; Худяков А. И. Страхование право. СПб., 2004. С. 22.

² Финансовое право: учебник / под ред. С. В. Запольского. М., 2006. С. 490; Финансовое право: учебник / под ред. О. Н. Горбуновой. М., 2006. С. 310.

³ Райхер В. К. Общественно-исторические типы страхования. М., 1947. С. 236.

тивного интереса¹. Раскрывая суть теории субъективного страхового интереса, следует отметить, что страхованием определяется страховой интерес конкретного субъекта, в чью пользу заключен договор страхования. Говоря более точно, необходимо отметить, что страхованием определяются кроме лиц, которые указаны в договоре страхования, также и те лица, которые имеют к застрахованному имуществу страховой интерес: залогодержатель, перевозчик и арендатор.

Раскрывая принцип объема страховой ответственности, следует отметить, что в его основе лежит лимит специализации страхового риска. Другими словами, страхование есть страхование от всех опасностей, которым может быть подвержено страхуемое имущество.

Таким образом, концепция объективного страхового интереса в большей мере соответствует принципу универсальности страхового обеспечения, нежели противоположная ей концепция субъективного страхового интереса.

Вторую группу страхового права возглавил принцип полноты страхового обеспечения. В области имущественного страхования полнота страхового обеспечения определяется двумя факторами: принципом полноты страхования, т. е. отношением страховой суммы к стоимости имущества, и принципом полноты страхового возмещения, т. е. отношением страхового возмещения к убытку².

В данном случае следует заметить, что принцип полноты страхового обеспечения включает в себя такие проблемы, как страхования в полной стоимости и страхования по восстановительной стоимости.

В настоящее время на страховом рынке распространен такой вид страхования, как страхование имущества в его неполной стоимости. Договор страхования, заключенный в полной стоимости, не предоставляет возможности возполнить причиненный вред. Это возможно объяснить тем, что объект страхования страхуется не по восстановительной стоимости, а по действительной стоимости с учетом износа. Раскрывая смысл этих положений, у страхователя может возникнуть умысел или стремление обогатиться за счет страхования путем обновления изношенных средств.

К третьей группе принципов страхового права относится принцип реальности страхового обеспечения. В данном случае под реальностью страхового обеспечения является прочность и гарантированность определения права на получение страхового вознаграждения.

¹ Михайлов С. В. Категория интереса в российском гражданском праве. М., 2002. С. 72; Грибанов В. П. Интерес в гражданском праве // Советское государство и право. 1967. № 1. С. 52; Гукасян Р. Е. Проблема интересов в советском гражданском процессуальном праве. Саратов, 1970. С. 37; Гукасян Р. Е. Правовые и охраняемые законом интересы // Советское государство и право. 1973. № 7. С. 16.

² Райхер В. К. Государственное страхование в СССР. М., 1938. С. 138.

Пробелы административно-правового регулирования взаимодействия подразделений Госавтоинспекции со страховыми компаниями должны компенсироваться изначальными положениями и идеями, определенными в нормативно-правовых актах всех уровней. основополагающими положениями, началами и идеями являются принципы.

Находясь в тесной взаимосвязи, принципы образуют строгую взаимодополняемую систему, которая составляет фундамент административно-правового регулирования в любой сфере деятельности государственных органов. В связи с этим значение принципов невозможно переоценить. Именно ими необходимо руководствоваться в спорных моментах, возникающих в любой сфере деятельности.

Выделяя принципы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, необходимо изучить особенности принципов взаимодействия в различных сферах деятельности государственных органов. Например, В. М. Плишкин, рассматривая взаимодействие территориальных и транспортных ОВД, выделяет следующие принципы взаимодействия: законность; научность; планомерность; «главного звена», «резерва», маневренности; оптимального использования возможностей взаимодействующих элементов и др.¹ В основе взаимодействия ОВД и внутренних войск в охране общественного порядка, рассмотренного в диссертационном исследовании А. В. Готовцева, лежат такие принципы, как согласованность; гибкость; устойчивость; координация совместных действий по цели, месту и времени; непрерывность; нормированность; направленность; систематизированность². Рассматривая взаимодействие государственных структур с общественными и коммерческими организациями в рамках политической системы общества, В. Н. Хропанюк выделяет следующие принципы взаимодействия: сотрудничество; поиск и достижение компромисса; помощь и содействие друг другу; координацию деятельности³.

Большой интерес представляет Федеральный закон «О полиции» от 7 февраля 2011 г., в котором главой 2 закреплены следующие основные принципы: законность, соблюдение и уважение прав и свобод человека и гражданина, беспристрастность, открытость, публичность, взаимодействие и сотрудничество.

¹ См.: Плишкин В. И. Административно-правовые и организационные проблемы взаимодействия транспортных и территориальных органов внутренних дел в охране общественного порядка: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Киевская высшая школа МВД СССР им. Ф. Э. Дзержинского, 1984. С. 12.

² См.: Готовцев А. В. Организационно-правовые вопросы взаимодействия милиции и внутренних войск в охране общественного порядка: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2000. С. 56.

³ См.: Хропанюк В. Н. Теория государства и права: учебное пособие для высших учебных заведений / под ред. профессора В. Г. Стрекоза. М., 2000. С. 51.

Перечисленные в нормативных правовых документах принципы могут стать основополагающими при организации взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, при этом эти принципы должны найти свое отражение в нормативном правовом акте, регулирующем отношения указанных двух субъектов¹.

Изучив многообразие мнений ученых относительно принципов взаимодействия, а также рассмотрев сущность взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний, считаем необходимым обозначить ряд принципов взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями: законность, постоянство, гуманизм, уважение прав и свобод человека и гражданина, равенство участников взаимодействия, а также комплексность, моральная заинтересованность, целенаправленность и принцип непрерывности.

По нашему мнению, в основе любого взаимодействия между различными субъектами деятельности должны лежать принципы законности, уважения прав и свобод человека и гражданина, которые являются ключевыми и тесно граничат друг с другом, являются общегосударственными и на основе которых осуществляется любого рода деятельность. Данные принципы нашли отражение в многочисленных нормативных правовых актах и подразумевают точное исполнение закона всеми участниками взаимодействия, решения поставленных в законодательстве целей и задач, недопущение несоблюдения прав и свобод человека. Нарушение данных принципов влечет за собой различного рода ответственность.

Сущность принципа постоянства состоит в том, что именно на основе этого принципа должны быть разработаны совместные планы на долгосрочное сотрудничество участников взаимодействия, на постоянный обмен значимой для них информации, ориентированное на выполнение сторонами своих обязательств по необходимым для решения основных задач взаимодействия направлениям деятельности.

Общие цели и задачи при взаимодействии предполагают согласованность действий, взаимопомощь и их единство. Значимость данного принципа состоит в том, что, имея единую цель и задачи, субъекты взаимодействия заинтересованы в скорейшем их достижении и решении, что способствует эффективности их деятельности.

Человеческая жизнь – это главная ценность, поэтому считаем, что принцип гуманизма является обязательным во взаимодействии любых

¹ См.: Приложение № 3 «Проект Положения о взаимодействии структурных подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службы страхового надзора Российской Федерации при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы».

субъектов. Необходимо помнить о том, что иногда человеческой жизни угрожает опасность и от слаженных действий субъектов рассматриваемого нами взаимодействия может зависеть безопасность людей. При этом необходимую помощь надо оказывать всем, невзирая на пол, возраст, национальную и расовую принадлежность, материальное положение и отношение к религии.

Стороны изучаемого нами взаимодействия имеют каждый свою специфику деятельности, тем не менее, выделяя принцип равенства участников взаимодействия, считаем, что в совместной деятельности они выступают друг перед другом в качестве равных партнеров и не подчиняются друг другу.

Следующим выделяемым принципом является комплексность. Этот принцип требует всестороннего охвата всей системы взаимодействия, всех направлений взаимодействия. Например, изучение нормативно-правовой базы обеими сторонами взаимодействия; обмен информацией; взаимное участие сторон в совершенствовании законодательной базы; взаимное участие в процессе поиска автотранспортных средств, находящихся в угоне и автовладельцев, скрывшихся с мест ДТП.

Моральная заинтересованность сторон в деятельности по взаимодействию заключается в осознании субъектами, участвующими в нем, необходимости существования такой деятельности и преследование одной общей цели взаимодействия подразделения ГИБДД МВД России со страховыми компаниями.

Принцип целенаправленности заключается в том, что процесс взаимодействия должен быть ориентирован на решении конкретных проблем организации взаимодействия ГИБДД МВД России и страховых компаний.

Принцип непрерывности взаимодействия способствует своевременному обнаружению и решению возникающих проблем, обеспечивает стабильное развитие и функционирование всей системы взаимодействия.

Подводя итог вышеизложенному, мы можем сделать вывод, что активная политика государства в области дорожного движения, и в частности в сфере автострахования, свидетельствует о возросшем интересе со стороны государства к области общественных отношений в сфере проблем аварийности на дорогах, а также в сфере возмещения вреда, причиненного ДТП, и актуальных вопросов взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу.

Это подтверждается внесением в КоАП РФ изменений, касающихся ответственности за правонарушения в области дорожного движения, динамично развивающимся законодательством в данной области, в сфере автострахования, страхового дела – все эти действия свидетельствуют о важности задач, стоящих перед государством в области безопасности дорожного движения.

Тем не менее, административно-правовые основы взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний разработаны не в полном объеме, имеются значительные пробелы в законодательстве, возможности страховых компаний и ГИБДД МВД России используются не в полной мере, нет строго отработанной системы взаимодействия, что способствует порождению проблем в процессе взаимодействия рассматриваемых субъектов. Указанные вопросы свидетельствуют о нежелании и неумении этих субъектов взаимодействовать друг с другом.

Наряду с этим можно признать юридически значимым факт принятия Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», где отдельной статьей предусмотрена такая форма взаимодействия, как информационная. Этот документ положил начало административно-правовому регулированию отношений между структурными подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями.

Дальнейшее планомерное развитие и укрепление взаимодействия структурных подразделений Госавтоинспекции и страховых компаний, а также следование основным принципам взаимодействия, выделенных нами, а именно законности, постоянства, гуманизма, уважения прав и свобод человека и гражданина, равенства участников взаимодействия, комплексности, моральной заинтересованности, целенаправленности и принципа непрерывности будет способствовать активному, динамичному и оперативному решению задач, поставленных перед Министерством внутренних дел в лице ГИБДД МВД России в двух Федеральных целевых программах: от 2006 г. № 100 «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»¹ и от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах"»².

Активная реализация Программы, в том числе и пунктов, предусматривающих взаимодействие страховых организаций с подразделениями ГИБДД МВД России, в сочетании с достаточным федеральным финансированием убеждает нас, что со стороны органов государственной власти достигнуто понимание всей ценности и значимости задач по охране жизни и здоровья граждан и их имущества, что является главным звеном государственной политики современного правового социального государства.

Подводя итоги изложенному, мы приходим к выводу о том, что в период с 2002 года и до настоящего времени законодательными органами

¹ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движение в 2006–2012 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100.

² О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864: ред. от 11 октября 2016 г.

власти Российской Федерации был сделан большой шаг вперед посредством принятия нормативных правовых актов, регулирующих административно-правовые основы в сфере безопасности дорожного движения, что свидетельствует о развитии данной сферы. Тем не менее, административно-правовые основы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в целях защиты прав потерпевших вследствие ДТП на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, разработаны и реализованы недостаточно. Лишь некоторыми пунктами федеральных целевых программ от 20 февраля 2006 г. № 100 «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и от 3 октября 2013 г. № 864 «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» предусмотрены задачи, разработки научно обоснованных форм, методов и механизмов привлечения к работе по обеспечению безопасности дорожного движения страховых компаний, указаны мероприятия по проведению комплексных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по повышению безопасности дорожного движения и пропускной способности улично-дорожной сети с привлечением страховых компаний¹.

Имеются значительные пробелы в законодательстве, регулирующем деятельность по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний, нет выработанной системы взаимодействия, что способствует возникновению проблем и недопонимания между участниками этих отношений, возможно, присутствует некоторое нежелание и неумение сотрудничать друг с другом, а также возможности, которыми обладают страховые компании, используются не в полной мере.

Вместе с тем можно отметить ряд положительных моментов в сфере нормативного регулирования отношений между структурными подразделениями ГИБДД МВД России с представителями страховых компаний. С принятием в 2002 году Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств» появилась четкая определенная линия взаимодействия указанных организаций, а именно была обозначена информационная форма их взаимодействия.

Ранее, до принятия вышеуказанного закона, попыток определить механизм взаимодействия этих двух структур не наблюдалось. Кроме того, четкая постановка задач в программах от 20 февраля 2006 г. № 100 «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и от 3 октября 2013 г. № 864 «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» дает нам право полагать, что к 2020 году посредством решения этих задач в Российской Федерации будет нормативно разработа-

¹ См.: О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100: с изм. и доп. от 14 февраля 2009 г.

на структура взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в целях защиты прав потерпевших вследствие ДТП на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу.

§ 3. Задачи взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, виды и методы его обеспечения

На современном этапе развития общества страховые организации и, в частности, система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, являются одним из важнейших элементов обеспечения безопасности дорожного движения, равно как жизни и здоровья его участников. Любое взаимодействие субъектов подразумевает решение ряда задач:

- **охрана жизни и здоровья граждан.** Решить ее возможно путем предотвращения дорожно-транспортных происшествий, то есть путем обеспечения безопасности дорожного движения. Решение указанной задачи является важным и для сотрудников подразделений ГИБДД МВД России, и для представителей страховых компаний, так как страховые компании являются коммерческими организациями, то безопасность жизни и здоровья граждан для них является гарантом материальной прибыли.

- **защита имущества граждан.** Как известно, такого рода защита возможна посредством закрепления норм права по возмещению вреда пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий. По такому случаю и был принят Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Считается, что автотранспортное средство¹ является источником повышенной опасности, а в статье 1079 Гражданского кодекса РФ указаны правовые основы возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности. Во исполнение норм Гражданского кодекса РФ вышеуказанным Федеральным законом установлены правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности в целях реализации защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного другими лицами, управляющими транспортным средством;

- **возмещение вреда, а также привлечение виновного к различным видам ответственности.**

Решение указанных задач возможно путем проведения последовательной государственной политики по предупреждению дорожно-транспортного травматизма и снижения тяжести вреда, причиненного ДТП, а также при соблюдении автовладельцами транспортных средств правил дорожного движения и негласных правил уважения друг друга на дорогах.

Со стороны государства для решения вышеуказанных задач проведена огромная работа по созданию правового базиса для обеспечения безопасности дорожного движения: 18 октября 2007 г. был принят Федераль-

¹ Транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Транспортным средством также является прицеп (полуприцеп и прицеп-роспуск), не оборудованный двигателем и предназначенный для движения в составе с механическим транспортным средством.

ный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Как отмечается разработчиками Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» впервые принят законодательный акт прямого действия, который объединил массив подзаконных правовых актов и регламентировал осуществление дорожной деятельности¹.

В целях решения поставленных задач также проведена работа по совершенствованию правовых и организационных основ обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. С 1 марта 2009 года введены механизмы о прямом возмещении убытков и об упрощенном порядке оформления документов о ДТП (Европейский протокол).

Количество воспользовавшихся европротоколом автовладельцев в 2016 году выросло в два раза, по сравнению с 2015 годом – до 480 тысяч человек. И составило 30 процентов от всех обращений по ОСАГО. Как сообщил президент Российского союза автостраховщиков Игорь Юргенс, доля водителей, оформлявших аварию с применением европротокола, то есть без вызова сотрудников полиции, в 2015 году была на уровне 18 процентов. Это составило 267,8 тысячи человек². Оформить европротокол можно в том случае, если в ДТП участвовали только два автомобиля, оба водителя которых застрахованы по ОСАГО, и в ДТП нет пострадавших. При этом водители должны быть согласны в обстоятельствах аварии. Максимальная выплата, которая может быть выплачена страховщиками составляет 100 тысяч рублей.

Существует ряд исключений для городов с повышенным уровнем жизни, такими как Москва, Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область, где покрытие европротокола составляет полное покрытие по ОСАГО.

Практика применения упрощенной процедуры оформления документов о ДТП в последнее время значительно расширилась. Это говорит об увеличении доверия автомобилистов к европротоколу. Лимит по европротоколу 100 тысяч рублей покрывает ущерб в 68 процентах случаев аварий. На существенный рост количества урегулированных убытков по упрощенной процедуре оформления повлияла целая группа факторов.

С начала 2015 года Европротокол начали активно пропагандировать, чтобы снизить загруженность на дорогах из-за мелких ДТП. Более того, уроки по его оформлению вошли в программы подготовки водителей в ав-

¹ Вайпан В. А. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности: комментарий к новому Закону // Право и экономика. 2007. № 12.

² Рос. газ. № 7184 (18).

тошколах. Были введены поправки в правила дорожного движения РФ, требующие освободить проезжую часть после аварии, если для движения других транспортных средств создается препятствие.

Что касается вопросов ответственности за подделку протоколов о нарушениях ПДД, то ожидается введение уголовной ответственности. В настоящее время за это предусмотрен административный штраф. Хотя данных о том, сколько водителей было оштрафовано за то, что не освободили дорогу, нет. Сотрудники Госавтоинспекции поясняют, что стараются не применять такое наказание. Оформление Европротокола значительно упрощает жизнь водителям. Оформление ДТП занимает не более 15 минут. Но важно помнить, что нужно вовремя подать документы о ДТП в страховую компанию. На это у автовладельцев есть пять дней. Кроме того, подать документы страховщику обязаны оба участника происшествия. Иначе есть риск, что страховая компания пострадавшего предъявит регрессные требования виновнику.

Наибольшей популярностью Европротокол пользуется в Волгоградской области – 63 процента случаев оформления по ОСАГО. И в Приморском крае – 60 процентов. Меньше всего он востребован в Алтайском крае – 9 процентов, и в Татарстане – 8 процентов.

Отметим, что Европейский протокол – это оформление документов о дорожно-транспортном происшествии без уполномоченных на то сотрудников полиции.

Подведем краткий итог, где необходимо отметить, что составление Европейского протокола возможно при наличии одновременно следующих обстоятельств:

- вред причинен только имуществу;
- ДТП произошло с участием двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована;
- обстоятельства ДТП зафиксированы в извещении о ДТП и не вызывают разногласий участников ДТП;
- взаимное согласие водителей, что размер ущерба, причиненного имуществу, не превышает 100 тысяч рублей.

Но необходимо учитывать, что при упрощенном порядке оформления ДТП, то есть без вызова на место происшествия сотрудника полиции, у участников отсутствует реальная возможность получения справки о ДТП (ее может выдать только сотрудник ДПС, выезжавший на место ДТП), а она в свою очередь обязательна для предъявления в страховую компанию с целью выплаты страховой суммы.

Следует отметить, что прямое возмещение убытков – это возмещение вреда имуществу потерпевшего, осуществляемое представителем страховой компании, заключившим с потерпевшим владельцем транспорт-

ного средства договор обязательного страхования¹, то есть потерпевший вправе обратиться за возмещением в свою страховую компанию, а не в компанию виновника. Прямое возмещение убытков также возможно при наличии одновременно следующих обстоятельств: в результате ДТП вред причинен только имуществу; ДТП произошло с участием двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована.

Также в рамках данного вопроса хотелось бы отразить проблематику в части, касающейся эксплуатации автомобилей, находящихся в распоряжении кредитных организаций и лизинговых компаний, владельцы которых эксплуатируют данные автомобили.

Автовладельцы, чьи автомобили приобретены в кредит, тоже попадают в ДТП. Но вот процесс возврата денег за ремонт такого автомобиля зачастую вызывает сложности. Даже если в аварию попал кредитный автомобиль, сроки для выплат у страховщиков не меняются.

Всем известно, что в случае приобретения автомобиля в кредит в договоре КАСКО, который обязателен выгодоприобретателем, указывается банк, который этот кредит выдал. Если произошло ДТП, то для автовладельца в данной ситуации становится актуальным вопрос: как восстановить автомобиль при таких условиях.

Эту ситуацию разъяснил Верховный суд. Рассмотрим одну из типичных ситуаций на примере гражданина Керимова, который попав в аварию, обратился в страховую компанию за компенсацией. Компенсация может быть произведена либо ремонтом автомобиля, либо деньгами за этот ремонт, при этом автомобиль находится в залоге у банка-кредитора. А значит, страховая компания обязана согласовывать способ возмещения ущерба с банком.

В данной ситуации гражданин Керимов обратился в банк и страховую компанию, но в установленные сроки ответов не получил. Тогда он отремонтировал автомобиль за свой счет, а затем предъявил требования страховой компании. И тут совершенно неожиданно страховщик получил ответ из банка. В ответе было сказано: в спорной ситуации автомобиль требуется отправить на ремонт в сервис.

Примечательно, что спорной ситуации не возникало. Просто никто в положенные сроки не ответил на запрос пострадавшего. Именно по этой причине он и обратился для ремонта в наиболее удобный ему сервис.

Однако, когда он предъявил страховщику требование о выплате в соответствии со счетом, то страховая компания ему отказала. Она сослалась именно на рекомендацию банка. Тогда Керимов подал в суд. И суд встал на его сторону. То есть обязал страховщика выплатить пострадавшему требуемую сумму. А это более 800 тысяч рублей. Плюс штраф и мо-

¹ Кузнецова О. В. ОСАГО: практическое пособие. М., 2008. С. 99.

ральный ущерб. Однако страховщики с таким решением не согласились, и оспорили его в апелляционной инстанции. Эта инстанция посчитала, что раз банк не дал конкретного указания на выплату пострадавшему ущерба деньгами, значит, у страховщика нет такой обязанности.

Таким образом, если страховщик вовремя не направил автомобиль на ремонт, автовладелец может отремонтировать машину самостоятельно. Возникает правовой прецедент: если попал в ДТП и сам заплатил за ремонт, значит, нарушил обязательства. Проблема также и в том, что в установленные сроки никто не отвечал на запросы пострадавшего, что стоимость страховки КАСКО без всяких привилегий он оплачивал самостоятельно.

Однако Верховный Суд посчитал иначе. Он указал, что с решением апелляционной инстанции нельзя согласиться. В соответствии со статьями 9 и 10 Закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации»¹, обязательство по выплате страхового возмещения является денежным. Выплата может осуществляться в денежной или натуральной форме – в виде направления на станцию технического обслуживания автомобилей.

Примечательно, что факт наступления страхового случая не оспаривался ни одной стороной этого дела. То есть было признано всеми сторонами, что страховой случай имел место быть.

Юридически значимые обстоятельства в данном случае, по мнению Верховного Суда, – это соблюдение страховщиком обязательств по договору страхования. В том числе соблюдение сроков согласования с банком способа возмещения ущерба. Однако именно этих обстоятельств апелляционный суд в нарушение гражданско-процессуального законодательства не устанавливал. Он лишь указал на то, что денежная выплата должна быть согласована с банком. А такого согласия банк не давал. Однако и с этим указанием Верховный Суд не согласился. Ответ банка носит лишь рекомендательный характер и не исключает возможности выплаты страхового возмещения в денежной форме.

Также Верховный Суд напомнил о постановлении Пленума ВС от 27 июня 2013 г. № 20 «О применении судами законодательства о добровольном страховании имущества граждан». В нем говорится, что, если договором добровольного страхования предусмотрен восстановительный ремонт транспортного средства на станции технического обслуживания, осуществляемый за счет страховщика, то в случае неисполнения обязательства по производству восстановительного ремонта в установленные договором страхования сроки страхователь вправе поручить производство восстановительного ремонта третьим лицам либо произвести его своими

¹ См.: Об организации страхового дела в Российской Федерации: Закон Рос. Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1: ред. от 3 июля 2016 г.

силами и потребовать от страховщика возмещения понесенных расходов в пределах страховой выплаты.

А сроки в рассматриваемом примере явно были нарушены. И автомобилисту ничего не оставалось делать, кроме как отремонтировать автомобиль самостоятельно, а потом требовать возмещения понесенных расходов со страховщика. По этой причине Верховный Суд отменил решение апелляционной инстанции и направил дело на новое рассмотрение. Таким образом, сроки согласования с банком способов возмещения ущерба – это проблема страховщика, а не автовладельца.

Наряду с вышеизложенным, хотелось бы рассмотреть и такую имеющуюся проблему законодательстве, как неправильная оценка автомобиля после ДТП или оценка с заведомыми нарушениями законности экспертными компаниями.

В рамках данной проблематики, следует отметить, что существует ряд организаций, которые имеют государственную аккредитацию на предоставление услуг по проведению экспертной оценки имущества населению.

В настоящее время вопрос о привлечении таких организаций к ответственности и лишении этой аккредитации рассматривается законодательно впервые. До сих пор совместным приказом четырех министерств были утверждены только правила их аккредитации. То есть условия, по которым эти эксперты допускались к выполнению заказов. Но если такой эксперт нарушал установленные требования, а то и законодательство, то отстранить его от подобных работ не было возможности. Например, в России действует единая методика оценки ущерба. Цены на работы и запчасти определяются единым справочником. Именно по этим документам эксперты-техники должны определять размер ущерба по ОСАГО, причиненного автомобилю, попавшему в аварию.

На практике некоторые эксперты или занижали стоимость ущерба в пользу страховой компании, или наоборот завышали ее в пользу клиента. Кстати, клиентом не всегда бывает собственник автомобиля. Зачастую им оказывался юрист, перекупивший право требования у автовладельца. Такие эксперты фигурировали в огромном количестве судебных дел. Невооруженным глазом было видно, что они даже не осматривают машины, а пишут заключения по требуемому шаблону. Но отстранить их от этой деятельности было невозможно. Они аккредитованы, а лишить их аккредитации по закону нельзя.

Теперь это положение появилось. Опубликован приказ Минтранса об утверждении требований к экспертам-техникам¹. Согласно новым пра-

¹ См.: Об утверждении требований к экспертам-техникам, осуществляющим независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требований к их профессиональной аттестации, оснований ее аннулирования: Приказ Минтранса России от

вилам, одним из оснований, по которым можно аннулировать профессиональную аттестацию эксперта-техника, – это неоднократное (два или более) нарушение требований нормативных правовых актов, регулирующих деятельность в области независимой технической экспертизы транспортных средств, которое привело к превышению предела статистической достоверности результатов экспертизы, сообщает Российский союз автостраховщиков. Пределом статистической достоверности считается отличие плюс минус десять процентов.

Кроме того, необходимо учесть, что по настоящее время сделан солидный шаг по введению на территории Российской Федерации международных систем страхования, а именно Российский союз автостраховщиков стал участником международной системы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по системе «Зеленая карта», исполняющим функции национального страхового бюро системы «Зеленая карта»¹.

Для того, чтобы успешно решить указанные выше задачи, необходимо создать условия для организации взаимодействия.

В этой связи определим некоторые виды обеспечения взаимодействия:

1. Правовое обеспечение взаимодействия. Выражается во взаимном участии в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы, связанной с автотранспортом, его использованием и обеспечением безопасности дорожного движения.

2. Информационное обеспечение взаимодействия. Заключается в обмене информацией путем использования автоматизированной базы данных, а также в осуществлении пропагандистской деятельности.

3. Организационное обеспечение взаимодействия. Находит свое отражение в создании органа, координирующего совместную деятельность подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями.

Рассмотрим каждый из перечисленных видов отдельно:

Взаимное участие в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы, связанной с автотранспортом, его использованием и обеспечением безопасности дорожного движения играет большую роль в выработке организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Необходимо также отметить юридическое закрепление факта обязательного взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России с другими федеральными органами исполнительной власти, органами ис-

22 сентября 2016 г. № 277: зарегистрирован в Минюсте России 19 октября 2016 г. № 44083.

¹ Попов Д. А., Беляев К. Ю. Цели и задачи государственного регулирования в области дорожного движения и обеспечения его безопасности на современном этапе. М., 2009.

полнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и организациями¹.

Для издания совместных правовых актов необходимо соблюдение следующих условий:

- наличие проблемных вопросов в общей сфере деятельности, закрепленной законом;
- назревшая потребность решения таких вопросов, в частности проявляющаяся в сложности прямого применения законодательных актов;
- наличие зарубежного и мирового опыта, а также актов, диктующих необходимость их внедрения.

В этой связи разрабатываются и впоследствии реализуются совместные программы, пропагандирующие безопасность дорожного движения, необходимость страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, социальную значимость Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Обмен информацией путем использования автоматизированной базы данных на сегодняшний день является актуальной проблемой. По мнению 57 из 80 опрошенных респондентов из числа сотрудников страховых организаций, осуществляющих свою деятельность на территории Орловской, Брянской, Тульской, Курской и Липецкой областям, является слабо выраженный уровень сотрудничества между структурными подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями, которое, как предписано в части 4 рассматриваемой статьи, должно осуществляться посредством создания автоматизированной информационной системы. В соответствии со статьей 14 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» данная информационная база по обязательному страхованию относится к государственным информационным системам, создаваемым в целях реализации полномочий государственных органов и обеспечения обменом информацией между этими органами, а также в иных, установленных Федеральным законом целях.

Указано, что информация, содержащаяся в информационной базе, должна предоставляться на основании письменного запроса в течение 10 рабочих дней, перечисляются пользователи информации – страховщики, страхователи, органы государственной власти Российской Федерации, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и иные лица, предполагается, что обмен инфор-

¹ См.: Приложение № 3 «Проект Положения о взаимодействии структурных подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службы страхового надзора Российской Федерации при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы».

мацией будет осуществляться на регулярной основе путем использования сайтов сети Интернет. Информационной базой по обязательному страхованию вправе пользоваться как любые лица общедоступными сведениями, так и строго определенные лица и органы, которые наделены правом пользования информацией ограниченного доступа. Такими органами и лицами являются органы государственной власти, страховщики и их объединения, а также иные органы и организации в соответствии с их компетенцией.

Необходимо отметить, что реализация мер, перечисленных данным Постановлением, действительно способствовала бы развитию информационного взаимодействия, однако 47 из 70 опрошенных респондентов из числа сотрудников страховых организаций, осуществляющих свою деятельность на территории Орловской области, показали, что о существовании автоматизированной информационной системы ничего не знают¹.

Реализация мер по созданию информационной системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, планомерное развитие взаимодействия подразделений Госавтоинспекции и страховых компаний будет способствовать активному, динамичному и оперативному решению задач, поставленных перед Министерством внутренних дел в лице ГИБДД МВД России в Федеральной целевой программе, утвержденной Постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», в том числе задача разработать научно обоснованные формы, методы и механизмы привлечения к работе по обеспечению безопасности дорожного движения страховых компаний.

В целях реализации данного Постановления Правительства № 100, а именно для решения задач, поставленных в нем, 3 декабря 2007 г. был издан приказ МВД № 1144 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции». Данным приказом было утверждено Положение о системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции, которое предназначено для эффективного использования подразделениями ГИБДД МВД России функциональных возможностей федеральной специализированной информационной системы Госавтоинспекции² в целях реализации данной формы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД РФ со страховыми организациями и их профессиональными объединениями. Также в Положении большая роль отводится основным задачам создания информационной системы, к ним относятся: обеспечение страховщиков и их профессиональных объединений информацией, содержащейся в специализированных учетах Госавтоинспекции.

¹ См.: Приложение № 4.2 «Результаты анкетирования представителей страховых организаций и граждан по вопросам взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в процентах на примере Орловской области».

² Далее – ФИС ГИБДД.

После создания информационной системы и доступности к ней пользователей, для того чтобы данная информационная база была актуальной, необходимо ее своевременно пополнять. Ответственными за эти действия являются Министерство сельского хозяйства РФ, Министерство обороны РФ, Министерство внутренних дел РФ в лице ГИБДД МВД России, Федеральная служба страхового надзора, некоммерческая организация «Российский союз автостраховщиков». В соответствии с исследуемой нами темой, мы остановимся на рассмотрении деятельности таких субъектов, как Министерство внутренних дел РФ в лице ГИБДД МВД России, Федеральная служба страхового надзора, некоммерческая организация «Российский союз автостраховщиков».

Обязанность предоставления данных по запросам статьей 30 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» возлагается на органы федеральной государственной исполнительной власти, органы государственной исполнительной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления, организации без ограничения формы собственности, граждан. Запрашиваемые сведения могут быть связаны со страховыми случаями по обязательному страхованию или событиями, послужившими основанием для предъявления потерпевшими требований о компенсационных выплатах. Отсюда вытекает еще одна задача, поставленная перед информационной системой Госавтоинспекции, а именно обеспечение в установленном законом порядке информационного обмена со страховыми организациями.

По мнению П. В. Сокол, ограничения круга органов лишь органами исполнительной власти представляется необоснованными, так как какой-либо информацией могут располагать и органы законодательной власти, и даже органы судебной власти, которые обладают автотранспортными средствами и потенциально могут быть участниками каких-либо ДТП. Представляется, что они также должны предоставлять представителям страховых компаний информацию по их запросам или запросам профессионального объединения страховщиков (РСА). Причем обязательным условием предоставления информации является ее бесплатность¹.

Применительно к теме настоящего исследования, взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями заключается в форме предоставления информации страховым компаниям из Госавтоинспекции о регистрации транспортных средств, с владельцами которых представители данной страховой организации заключили договор обязательного страхования. Просьба или требование о данных сведениях оформляется в форме запроса.

¹ Сокол П. В. Комментарий к Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». М., 2007.

Частью первой статьи 30 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» предусмотрена обязанность органов исполнительной власти Российской Федерации, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, организаций и граждан бесплатно предоставлять по запросам страховщиков и их профессионального объединения информацию, в том числе и конфиденциальную, связанную со страховыми случаями¹ по обязательному страхованию или событиями, послужившими основанием для предъявления потерпевшими требований о компенсационных выплатах (часть 1 статьи 30 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»). Понятие конфиденциальности определено в статье 2 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», в соответствии с которым конфиденциальность – это обязательное для выполнения лицом, получившим доступ к определенной информации, требование не передавать такую информацию третьим лицам без согласия ее обладателя.

Данная правовая норма, как и статья 946 Гражданского кодекса РФ, которая, в свою очередь, посвящена тайне страхования и в соответствии с которой страховой агент не вправе разглашать полученные им в результате своей профессиональной деятельности сведения о страхователе, застрахованном лице и выгодоприобретателе, состоянии их здоровья, а также об имущественном положении этих лиц, указывает на то, что разглашение конфиденциальной информации не должно приводить к обладанию ею другими лицами. Страховые компании, а в частности страховые агенты, обязаны соблюдать нормы законодательства Российской Федерации, указывающие на особый режим защиты, режим обработки конфиденциальной информации и порядок ее использования.

В случае нарушения режима защиты конфиденциальной информации, лица, чьи права и законные интересы были нарушены разглашением подобной информацией или использованием такой информации страховщиками с нарушением закона, вправе обратиться в суд за защитой своих интересов. Основания предъявления данных требований указаны в статье 150 ГК РФ и статье 17 ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».

В свою очередь страховым компаниям необходимо сообщать в подразделения ГИБДД МВД России сведения о заключенных, продленных, недействительных договорах обязательного страхования. В этом заключа-

¹ Страховой случай – наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

ется их корреспондирующая функция. Порядок и условия взаимодействия посредством выполнения корреспондирующей функции структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний должен быть установлен Министерством внутренних дел Российской Федерации совместно с Федеральной службой страхового надзора. Вышеуказанная система должна содержать сведения о договорах обязательного страхования, страховых случаях, транспортных средствах, владельцах транспортных средств, статистические сведения об автостраховании. В соответствии с Федеральным законом «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» данная автоматизированная информационная система по обязательному страхованию относится к государственным информационным системам, создаваемым с целью осуществления государственными органами своих полномочий, а также реализации информационного обмена между этими органами (статья 14 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»).

В настоящее время подобный документ не принят, поэтому нами был разработан проект совместного приказа Министерства внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службы страхового надзора Российской Федерации, утверждающий положение о взаимодействии изучаемых нами субъектов¹.

Немаловажным считаем и факт необходимости создания, формирования и ведения специализированных учетов информационной системы Госавтоинспекции, понятие, состав и назначение которых определен в Наставлении по организации формирования и ведения специализированных учетов федеральной специализированной территориально распределенной информационной системы Госавтоинспекции. К специализированным федеральным учетам подразделений Госавтоинспекции относится учет «Спецпродукция», который создан с целью ведения учета распределенной, утраченной, похищенной, выбракованной специальной продукции, необходимой для допуска автотранспортных средств и водителей к участию в дорожном движении². Подобные сведения должны поступать от производителей спецпродукции, подразделений ГИБДД МВД России, а также от представителей профессиональных объединений страховщиков (РСА). Учет содержит сведения о:

¹ См.: Приложение № 3 «Проект Положения о взаимодействии структурных подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службы страхового надзора Российской Федерации при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы».

² Более подробно см.: О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции: Приказ МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144.

- распределенных, утраченных, похищенных, выбракованных бланках паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств), свидетельств о регистрации транспортных средств, водительских удостоверений, паспортов граждан Российской Федерации, полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- похищенных (утраченных) паспортах транспортных средств (паспортах шасси транспортных средств), свидетельствах о регистрации транспортных средств, водительских удостоверениях, государственных регистрационных знаках.

В целях реализации статьи 30 «Информационное взаимодействие» Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и Соглашения о сотрудничестве от 24 июня 2005 г. № 1/4157/16 между МВД России и РСА была создана система информационного взаимодействия ГИБДД МВД России и РСА в «пилотных» регионах России. Предметом данного Соглашения является обеспечение эффективной работы подразделений ГИБДД МВД России и представителей страховых компаний по предупреждению правонарушений, связанных с незаконным завладением и использованием транспортных средств и страховым мошенничеством, на основе формирования информационных ресурсов, необходимых для учета полисов ОСАГО и их контроля, учета сведений об угнанных транспортных средствах и сведений о ДТП¹.

Для реализации данного проекта и по его управлению создана межведомственная рабочая группа РСА-ГИБДД с целью проведения организационно-технических мероприятий, таких, как организация информационного обмена между ГИБДД МВД России, РСА и страховыми компаниями, а также оснащение подразделений Госавтоинспекции необходимыми стационарными и мобильными средствами мониторинга движения автотранспорта и т. д.²

Несмотря на, казалось бы, сформированную ведомственную правовую базу административно-правового регулирования деятельности страховых организаций в сфере страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, нельзя говорить о том, что решены все проблемы в рассматриваемой деятельности, а уж тем более в сфере взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. В связи с этим возникает необходимость внесения изменений в действующий Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», нормативно закрепляющих статью 30.1 «Взаимодействие структурных подразделений

¹ Материалы интернет-сайта Российского союза автостраховщиков. URL: www.autoins.ru/ru/target_grant/RSA_GIBDD.

² Там же.

ГИБДД МВД России со страховыми компаниями»¹, а также, помимо того, разработать и издать совместный приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службы страхового надзора Российской Федерации, который определит механизм информационного обмена, формы и методы взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний как организаций, поднадзорных Федеральной службе страхового надзора Российской Федерации².

Для того чтобы данная информационная база была актуальной, необходимо постоянно проводить активную работу по ее пополнению. Ответственными за эти действия, помимо указанных нами выше субъектов являются Министерство сельского хозяйства Российской Федерации и Министерство обороны Российской Федерации. Ранее ответственность за эти действия, помимо указанных ведомств, также распространялась и на Федеральную таможенную службу России согласно Постановлению Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации», которое на данный момент утратило законную силу в связи с изданием Приказа МВД России № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств».

В соответствии с исследуемой нами темой мы рассмотрим деятельность Министерства внутренних дел Российской Федерации в лице ГИБДД МВД России, Федеральной службы страхового надзора, некоммерческой организации «Российский союз автостраховщиков».

Министерство внутренних дел Российской Федерации в лице ГИБДД МВД России пополняет информационную систему сведениями о владельцах автотранспортных средств и прицепов к ним:

- зарегистрированных автотранспортных средствах и прицепах к ним;
- дорожно-транспортных происшествиях.

Как видно, огромную долю информации, содержащуюся в указанной базе, формируют подразделения ГИБДД МВД России, но информационная система будет неполной, если будет отсутствовать информация о:

- количестве дорожно-транспортных происшествий с участием владельцев транспортных средств, чьим автомобилям был причинен имущественный ущерб;

¹ См.: Приложение № 2 «Проект Федерального закона Российской Федерации «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»».

² См.: Приложение № 3 «Проект Положения о взаимодействии структурных подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службы страхового надзора Российской Федерации при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы».

- количестве заключенных договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также договоров, прекративших свое действие;

- страховых выплатах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Указанной информацией базу данных должна пополнять Федеральная служба страхового надзора.

Некоммерческая организация «Российский союз автостраховщиков» (РСА) в свою очередь формирует сведения о:

- страхователях и лицах, имеющих право на управление транспортным средством;

- договорах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, заключенных, продленных и прекративших свое действие;

- размере причиненного ущерба и страховых выплатах, совершенных в связи со страховыми случаями;

- размере произведенных компенсационных выплат¹.

В целях реализации статьи 30 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и Соглашения о сотрудничестве от 24 июня 2005 г. № 1/4157/16 между МВД России и РСА была создана система информационного взаимодействия ГИБДД МВД России и РСА в «пилотных» регионах России. Предметом данного Соглашения является обеспечение эффективной работы подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний по предупреждению правонарушений, связанных с незаконным завладением и использованием транспортных средств и страховым мошенничеством, на основе формирования информационных ресурсов, необходимых для учета полисов ОСАГО и их контроля, учета сведений об угнанных транспортных средствах и сведений о ДТП².

Для реализации данного проекта и по его управлению создана межведомственная рабочая группа РСА-ГИБДД с целью проведения организационно-технических мероприятий. Было разработано техническое задание программного обеспечения, где запланировано проведение следующих работ:

- создание автоматизированных рабочих мест и информационных ресурсов;

- организация информационного обмена между ГИБДД МВД России, РСА и страховыми компаниями;

¹ Сокол П. В. Комментарий к Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». М., 2007. С. 74.

² Материалы интернет-сайта Российского союза автостраховщиков. URL: www.autoins.ru/ru/target_grant/RSA_GIBDD.

- создание необходимой коммуникационной и программно-технической инфраструктуры;
- обучение персонала, работающего в системе информационного взаимодействия;
- оснащение подразделений ГИБДД МВД России необходимыми стационарными и мобильными средствами мониторинга движения автотранспорта¹.

Хотелось бы отметить, что на данный момент в целях реализации проекта проведены следующие мероприятия:

- Российским союзом автостраховщиков закуплены аппаратно-программные средства, которые переданы по Договору безвозмездного пользования Главному управлению «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» МВД России (ЦОРИСМ МВД России). Аппаратно-программные средства поставлены на объекты в 14 «пилотных» регионах России;
- проведены пуско-наладочные работы;
- установлены волоконно-оптические каналы связи ФЦ ФИС ГИБДД – ИЦ РСА;
- проведена опытная эксплуатация проекта информационного взаимодействия РСА – ГИБДД МВД России;
- проведены семинары по сопровождению проекта в «пилотных» регионах (в Калининграде, Москве, Сочи);
- проведена научно-практическая конференция «Внедрение системы информационного взаимодействия РСА-ГИБДД» в Санкт-Петербурге;
- рассмотрены вопросы организационного сопровождения проекта с руководителями финансово-экономических служб ГИБДД ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации на совещании в Министерстве внутренних дел России².

Хотелось бы отметить, по результатам опроса респондентов из числа сотрудников страховых организаций и сотрудников структурных подразделений Госавтоинспекции³, осуществляющих свою деятельность на территории Орловской, Брянской, Тульской, Курской и Липецкой областям, отмечалось, что их взаимодействие сводится к проведению семинаров, совместных совещаний, круглых столов, научно-практических конференций. Аналогичная проблема прослеживается и в «пилотных» регионах.

¹ Там же.

² Материалы интернет-сайта Российского союза автостраховщиков. URL: www.autoins.ru/ru/target_grant/RSA_GIBDD/activity_end_2009.

³ Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах».

Также информационный вид обеспечения взаимодействия находит свое выражение в осуществлении пропагандистской деятельности. С целью ее реализации подразделения Госавтоинспекции совместно с представителями страховых компаний и их объединениями проводят семинары по наиболее актуальным вопросам безопасности дорожного движения, совместные совещания, круглые столы, научно-практические конференции. Для решения основных задач, стоящих перед подразделениями Госавтоинспекции и страховыми организациями, а именно: снижения аварийности на дорогах, защиты имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий, необходимо организовывать проведение лекций, бесед с различными категориями участников дорожного движения, проведение совместных методических семинаров, обобщение, внедрение и обмен новыми технологиями и формами пропаганды безопасности дорожного движения. Немаловажным считаем и проведение «прямых линий» с участием представителей Госавтоинспекции и страховых компаний по наиболее актуальным вопросам их деятельности.

Следующим видом обеспечения взаимодействия является создание в субъектах Российской Федерации административного органа, на который будет возложена задача по координации деятельности взаимодействующих субъектов. Предположительно, этим органом может стать отдел по координации деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями¹. Деятельность такого отдела подконтрольна и подотчетна органу местного самоуправления в лице руководителя субъекта Российской Федерации (губернатора). Отдел призван контролировать деятельность по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, например, во время взаимного участия в процессуальном оформлении дорожно-транспортных происшествий.

В случае совершения ДТП на месте в обязательном порядке в соответствии с Приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 186 «О мерах по совершенствованию деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» прибывают сотрудники дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России с целью процессуального оформления ДТП. Поскольку участники дорожного движения не имеют права управлять транспортным средством без наличия полиса об обязательном страховании гражданской ответственности, то непосредственно на месте происшествия могут присутствовать страховые комиссары той страховой компании, с которой заключен договор обязательного страхования граждан-

¹ См.: Приложение № 6 «Проект Положения об отделе по координации деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями».

данской ответственности владельца транспортного средства, попавшего в ДТП. Сотрудники ДПС оформляют ряд документов, а именно: протокол осмотра места происшествия, составляют схему ДТП, берут объяснения с водителей и возможных свидетелей (очевидцев) аварии, назначают экспертизы, как техническую, так и судебно-медицинскую для освидетельствования лиц совершивших правонарушение. Результатом работы инспекторов ДПС на месте ДТП является вынесение протокола об административном правонарушении и выдача справки о ДТП.

В свою очередь, представители страховой компании могут осуществлять фото- и видеофиксацию места ДТП, фиксировать повреждения автотранспортных средств, устанавливать обстоятельства произошедшего ДТП и решать вопрос о том, является ли данный случай страховым.

После определенной процедуры представители указанных субъектов обмениваются рядом необходимых документов. Представитель страховой компании получает от сотрудника ГИБДД МВД России справку о ДТП и копию протокола об административном правонарушении, в свою очередь инспектор Госавтоинспекции от представителя страховой компании получает данные о наличии договора обязательного страхования гражданской ответственности.

Таким образом, к видам обеспечения взаимодействия ГИБДД МВД России со страховыми компаниями относится: правовое обеспечение взаимодействия, выражающееся во взаимном участии в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы, связанной с автотранспортом, его использованием и обеспечением безопасности дорожного движения; информационное обеспечение взаимодействия, заключающееся в обмене информацией путем использования автоматизированной базы данных, а также в осуществлении пропагандистской деятельности и организационное обеспечение взаимодействия, находящее свое отражение в создании органа, координирующего совместную деятельность подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями.

Проанализировав основные задачи и виды взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний, посредством которых оно осуществляется, важно помнить о методах и средствах административно-правового регулирования.

Методами совместной деятельности ГИБДД МВД России и страховых организаций являются:

- 1) информационный метод;
- 2) метод обоюдного сотрудничества;
- 3) планирование совместной деятельности;
- 4) метод согласования;
- 5) метод координации деятельности.

Информационный метод взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний заключается во взаимном обмене

электронными файлами с информацией, необходимой для пополнения базы данных, сведениями о договорах обязательного страхования, как действующих, так и прекративших свое действие, а также об обмене информацией посредством запросов.

Вторым немаловажным методом взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний является **метод обоюдного сотрудничества**, который осуществляется посредством исполнения корреспондирующей функции. Данный метод может носить как диспозитивный, так и императивный характер, то есть исполнение запросов той или иной стороной может быть обязательным. Посредством запроса могут быть получены различного рода сведения как из ГИБДД МВД России, так и из страховых компаний.

Планирование совместной деятельности осуществляется путем проведения организационных совещаний, в рамках которых определяются конкретные цели и задачи взаимодействия на определенный период, а также основные мероприятия по их осуществлению.

С планированием тесно связан **метод согласования**, представляющий собой обоюдное определение порядка осуществления запланированных мероприятий.

Неотъемлемым условием эффективного решения поставленных задач является **координация** совместной деятельности субъектов.

В свою очередь, Глава 12 Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях устанавливает административную ответственность за нарушения в области дорожного движения, что является объектом совместного внимания подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями.

В частности, наиболее интересующая нас статья 12.37 КоАП Российской Федерации регламентирует административную ответственность за несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Данная статья влечет административное наказание в виде штрафа за управление транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства, а также управление транспортным средством с нарушением условия, предусмотренного данным страховым полисом.

Второй частью указанной статьи предусматривается административная ответственность за неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности. Положения данной статьи обеспечивают права граждан путем допуска к участию в дорожном движении застрахованных транспортных средств. В свою очередь подразделения Госавтоинспекции путем закрепления данной нормы в Кодексе реализуют свою

функцию по обеспечению безопасности дорожного движения, а также в области обеспечения конституционных прав граждан.

Посредством реализации данной нормы административного законодательства и реализуется взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний.

В процессе изучаемого в настоящем исследовании взаимодействия, оба его субъекта ориентированы на выполнение главных целей – обеспечение безопасности дорожного движения и защиты прав потерпевших вследствие ДТП на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу. При этом механизм взаимодействия и направления деятельности должны быть налажены так, чтобы обеспечить полное выполнение присущих каждому субъекту взаимодействия своих функций в строгом соответствии с их общей главной целью. Общность целей приводит к их совместным действиям, которые являются взаимовыгодными и в итоге должны позитивно сказываться на конечном результате.

Подводя итог первой главе исследования, хотелось бы остановиться на понятии договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, который представляет собой договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию)¹ при наступлении предусмотренного события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату в пределах определенной договором суммы (страховой суммы))².

Необходимо отметить, что именно с момента принятия в 2002 году Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» положено начало взаимоотношениям между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями. До этого времени лишь в 1962 году была предпринята первая попытка издания закона об обязательном страховании автогражданской ответственности, затем в 1963 году, но и в первый и во второй раз проект был отклонен.

Изучив исторический аспект возникновения взаимодействия между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями, проанализировав с различных точек зрения само понятие «взаимодействие», мы определили, что взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний в лице их представителей представляет собой совместную согласованную деятельность сотрудников ГИБДД МВД России и

¹ Страховая премия – денежная сумма в валюте Российской Федерации, которую страхователь обязан уплатить страховщику в соответствии с договором страхования.

² См.: Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федер. закон Рос. Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ: с изменениями и дополнениями.

страховых компаний в лице страховых агентов, основанную на нормативных правовых актах и ведомственных актах Российской Федерации, на общих принципах взаимодействия, посредством издания совместных нормативных актов, обмена интересующей обе стороны информацией, путем пополнения автоматизированной информационной базы данных, проведения круглых столов, семинаров, осуществления пропагандистской деятельности, процессуальному оформлению ДТП с целью выполнения страховыми компаниями обязательств перед участниками дорожного движения по реализации гражданско-правовых норм.

Указанная деятельность направлена на повышение и обеспечение безопасности дорожного движения.

Как уже отмечалось выше, отсутствие межведомственных нормативно-правовых актов, регламентирующих процедуру взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний, является серьезной проблемой. Указанная проблема выражается в том, что нет четкой линии взаимосвязи вышеназванных объектов, в связи с чем и был нами предложен примерный алгоритм действий участников дорожного движения в случае произошедшего дорожно-транспортного происшествия¹.

Взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний способствовало бы повышению эффективности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Безусловно, принятый Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» внес существенный вклад в развитие взаимоотношений между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями в лице их представителей, но на практике механизм взаимодействия прослеживается слабо.

Немаловажным шагом в развитии отношений между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями считаем и возросший интерес со стороны государственных ведомств к проблеме безопасности на дорогах. Безусловно, данный вывод подтверждается принятием Постановления Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100, которым утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». В развитие рассматриваемых общественных отношений указанным постановлением были поставлены задачи, требующие совместных действий от подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний, решение которых будет способствовать укреплению сотрудничества между указанными структурами. Ответственными за исполнение отдельных пунктов программы являются государственные ведомства, обеспечивающие безопасность дорожного движения, в том числе и

¹ См.: Приложение № 1 «Алгоритм действий участников дорожного движения в случае произошедшего дорожно-транспортного происшествия».

структурные подразделения ГИБДД МВД России, для решения были обозначены следующие задачи:

- задача разработки научно обоснованных форм, методов и механизмов привлечения к работе по обеспечению безопасности дорожного движения страховых компаний, общественных объединений и иных негосударственных организаций. Выполнение указанной задачи возложено на Министерство внутренних дел России, причем целью создания данных научно обоснованных разработок являются повышение роли, эффективности деятельности и укрепление взаимодействия страховых компаний, общественных объединений и иных негосударственных организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения.

С целью решения данной задачи считаем необходимым разработать и реализовать совместные программы, пропагандирующие безопасность дорожного движения, необходимость страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, социальную значимость Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;

- задача проведения комплексных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по повышению безопасности дорожного движения и пропускной способности улично-дорожной сети с привлечением страховых компаний, оперативная ликвидация последствий ДТП. Решение этой задачи возможно путем повышения роли страховых компаний в обеспечении безопасности дорожного движения путем их привлечения к оформлению незначительных ДТП для упрощения процедуры их оформления и оперативной ликвидации последствий.

Как было отмечено выше, в основе правового регулирования общественных отношений в сфере обязательного страхования лежат принципы, которые определяют основные задачи обязательного страхования.

Основными принципами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств являются:

- гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных настоящим Федеральным законом;

- всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- недопустимость использования на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную настоящим Федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;

- экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения¹.

Безусловно, в основе любого взаимодействия между различными субъектами деятельности должны лежать принципы законности, уважения прав и свобод человека и гражданина, которые являются ключевыми и тесно граничат друг с другом, являются общегосударственными и на основе которых осуществляется любого рода деятельность.

Данные принципы нашли отражение в многочисленных нормативно-правовых актах и подразумевают точное исполнение закона всеми участниками взаимодействия, решение поставленных в законодательстве целей и задач, недопущение несоблюдения прав и свобод человека. Нарушение данных принципов влечет за собой различного рода ответственность. Между тем обозначим ряд принципов, характерных для взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в целях защиты прав потерпевших вследствие дорожно-транспортного происшествия на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу:

- законность;
- постоянство;
- гуманизм;
- уважение прав и свобод человека и гражданина;
- равенство участников взаимодействия;
- комплексность;
- моральная заинтересованность;
- целенаправленность;
- принцип непрерывности.

Хотелось бы отметить ряд положительных тенденций, а именно нормативное закрепление информационного вида взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. Данное обстоятельство способствует пониманию представителей страховых организаций необходимости сотрудничества с подразделениями ГИБДД МВД России с целью достижения одной из основных целей – обеспечения безопасности дорожного движения.

В целях создания и укрепления сотрудничества между подразделениями ГИБДД МВД России и представителями страховых компаний для обеспечения безопасности дорожного движения в ряде регионов России, таких как Московской, Тульской, Орловской, Брянской, Курской, Липецкой, Воронежской и других областей Центрального федерального округа Российской Федерации, проводятся научно-практические конференции, где посредством докладов, личного общения, обсуждения актуальных во-

¹ Соломатина Е. А. Правовые основы государственного страхования: фондовая лекция / Московский университет МВД России. М., 2007. С. 25.

просов и проблем участники обмениваются практическим и теоретическим опытом, имеет место проведение семинаров, круглых столов, совместных совещаний.

Данные мероприятия говорят о повышении интереса и стремлении к сотрудничеству с целью укрепления взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний, а также решению совместных задач, поставленных как правительством Российской Федерации, так и задач, возникающих в процессе деятельности указанных субъектов взаимодействия.

Стоит также отдельно отметить, что регулирование административно-правовых отношений в сфере взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, как возникающая административная ответственность за нарушение статьи 12.37 КоАП Российской Федерации, которая устанавливает ответственность за несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также за неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности.

Безусловно, взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями требует решения ряда задач. К ним относятся охрана жизни и здоровья граждан; защита имущества; процесс возмещения вреда; привлечение виновного к ответственности.

Решение этих задач с целью укрепления взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями невозможно без непосредственного участия государства посредством принятия нормативно-правовых актов, способствующих выработке на практике четкой линии взаимодействия между указанными структурами.

Глава 2.

Содержание и сущность взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями

§ 1. Организация и основные направления административной деятельности по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями

Вступив в новое тысячелетие, человечество вплотную столкнулось с проблемой стремительного роста количества ДТП, результатом чего является причинение человеку имущественного вреда и, безусловно, вреда его жизни и здоровью. Переход от добровольного к обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств привел к разнообразию мнений различных категорий граждан и количеству организаций, занимающихся автострахованием. Все эти и многие другие перемены в изучаемой области продолжают привлекать внимание большого количества людей, общественных организаций и государственных органов, затрагивают интересы различных правоохранительных структур, в том числе и подразделений ГИБДД МВД России. И этот фактор не является случайным, поскольку совместная деятельность подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями притягивает все большее внимание как со стороны сотрудников указанных структур, так и со стороны общества в целом¹.

Возрастающий интерес к рассматриваемому явлению ведет к повышению стимула к развитию взаимоотношений и укреплению еще более тесного взаимодействия между ними. Логическим результатом хорошо налаженного рационального взаимодействия между сотрудниками подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний является успешное выполнение задач, стоящих перед рассматриваемыми субъектами, успешное решение которых возможно лишь посредством создания условий, необходимых для взаимодействия указанных организаций.

Эффективное взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями напрямую зависит от организации форм и средств связи между данными компонентами, их внутренней предрасположенности к активному информационному обмену.

К настоящему моменту взаимодействие между сотрудниками структурных подразделений ГИБДД МВД России и представителями страховых организаций развивается все более динамично. Как уже отмечалось ранее, правовой основой рассматриваемого взаимодействия выступают админи-

¹ См.: Приложение № 4.2 «Результаты анкетирования представителей страховых организаций и граждан по вопросам взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в процентах на примере Орловской области».

стративно-правовые нормы в виде ведомственных подзаконных актов. В них сформулированы основные принципы, цели, формы и задачи как для структурных подразделений ГИБДД МВД России, с одной стороны, так и для страховых организаций – с другой.

Рассматривая взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, отметим объективно существующую взаимосвязь и зависимость друг от друга. К содержанию взаимодействия относятся следующие факторы: установление целей, направлений взаимодействия, определение субъектов взаимодействия и форм взаимодействия, а также немаловажным остается определение способа осуществления конкретной формы взаимодействия, а также наличие нормативной базы, регулирующей общественные отношения, возникающие в процессе взаимодействия интересующих нас самостоятельных организаций.

Помимо перечисленных факторов, следует отдельно выделить определение пространственно-временных границ взаимодействия. Деятельность Госавтоинспекции со времен ее появления (не смотря на различные варианты трактовки названия), остается одной из самых значимых, т. к. вызывает большой интерес общественности как структурное подразделение МВД России. Как показало проведенное нами исследование в ходе анкетированного опроса сотрудников ГИБДД МВД России и граждан¹, данная структура с каждым периодом развития включает в себя все больше обязанностей. Одна из этих обязанностей в рамках данного исследования представляет особый интерес, это совместная деятельность со страховыми организациями, направленная на повышение безопасности дорожного движения. Это указывает на то, что данная совместная деятельность носит взаимозависимый характер и в последние годы становится все более актуальной, что требует ее нормативного закрепления. Деятельность структурных подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями приобрела наиболее значимые направления, формы и методы совместной работы.

В настоящее время создан ряд структурных органов управления и подразделений, образующих систему Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Главенствующую роль в этой системе занимает Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, которое включает в себя три Управления и два Центра. Перечисленные аппараты созданы с целью обеспечения деятельности региональных и местных подразделений ГИБДД МВД России, а так же для осуществления контроля за их деятельностью.

¹ См.: Приложения № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах» и № 4.2 «Результаты анкетирования представителей страховых организаций и граждан по вопросам взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в процентах на примере Орловской области».

К Управлениям Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России относятся следующие:

- Управление анализа и выработки стратегических решений в области безопасности дорожного движения;
- Управление организации и координации деятельности органов внутренних дел по линии безопасности дорожного движения;
- Управление правового регулирования, межведомственного взаимодействия и международного сотрудничества.

Кроме того, в структуру Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России входят:

- ГУ «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» МВД России;
- Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России.

В свою очередь указанные выше Управления состоят из множества отделов. Раскрывая структуру Управлений, мы более конкретно остановимся на рассмотрении и изучении деятельности отделов и подразделений, которые непосредственно осуществляют в процессе своей деятельности взаимодействие с представителями страховых организаций. К интересующим нас подразделениям Госавтоинспекции следует отнести:

1. Подразделения технического надзора.

Подразделения технического надзора входят в структуру отдела организации и координации технического надзора, регистрации автотранспорта и экзаменационной деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России. Одной из главных задач деятельности по взаимодействию ГИБДД МВД России и страховых организаций является защита имущества граждан, таким образом, наличие страхового полиса свидетельствует о том, что в случае ДТП у водителя имеется возможность получить страховую выплату, тем самым защитив свое имущество.

При проведении в ходе настоящего исследования, анкетирования сотрудников подразделений технического надзора, число которых составляет 38,9 процентов¹ от общего числа опрошенных, респондентам задавались различные вопросы о деятельности Госавтоинспекции по взаимодействию со страховыми компаниями, а также о перспективах развития данного взаимодействия посредством укрепления взаимоотношений. Анализируя результаты опроса, приходим к выводу о том, что сотрудники подразделений технического надзора принимают активное участие в сотрудничестве с

¹ См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах».

представителями страховых компаний. Также следует отметить, что материалы, предоставляемые представителями страховых компаний, широко применяются в практической деятельности Госавтоинспекции в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Подразделения регистрационно-экзаменационной работы.

Подразделения регистрационно-экзаменационной работы входят в структуру отдела организации и координации технического надзора, регистрации АМТ и экзаменационной деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России. Данное структурное подразделение ГИБДД МВД России включает в себя два основных направления деятельности Госавтоинспекции. Речь идет о регистрационной деятельности и осуществлении деятельности ГИБДД МВД России по проведению экзаменационной работы. В рамках проводимого нами исследования следует более детально остановиться на изучении и рассмотрении регистрационной деятельности, посредством которой достигается рассматриваемое нами взаимодействие структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями.

Регистрационная деятельность регламентирована в положениях Приказа МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств». Регистрация транспортных средств осуществляется подразделениями Госавтоинспекции, на которые возложена данная функция, в целях обеспечения их государственного учета, надзора за соответствием конструкции, технического состояния и оборудования транспортных средств установленным требованиям безопасности, борьбы с преступлениями и другими правонарушениями, связанными с использованием транспортных средств, исполнения законодательства о военно-транспортной обязанности и налогового законодательства.

Указанным приказом также регламентированы правила и порядок регистрации автотранспортных средств. Процесс регистрации транспортных средств необходим, так же как и процесс обязательного страхования. Кроме того, комплекс мероприятий по регистрации транспортного средства обеспечивает его допуск к участию в дорожном движении, тем самым обеспечивает безопасность. Необходимо отметить, что владельцу застрахованного автотранспортного средства выдается страховой полис¹, без наличия которого регистрация транспортного средства невозможна. Данное требование закреплено пунктом 16 Приказа МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств».

При проведении в ходе исследования анкетирования сотрудников подразделений регистрационно-экзаменационной работы, число которых

¹ Страховой полис обязательного страхования – документ установленного образца, удостоверяющий осуществление обязательного страхования.

составляет 27,4 процентов¹ от общего числа опрошенных, респондентам задавались различные вопросы о деятельности Госавтоинспекции по взаимодействию со страховыми компаниями, а также о перспективах развития данного взаимодействия посредством укрепления взаимоотношений. Анализируя результаты опроса, приходим к выводу о том, что сотрудники подразделений регистрационно-экзаменационной работы принимают прямое участие в сотрудничестве с представителями страховых компаний. Однако считают необходимым привлечение значительно большего числа представителей страховых компаний для взаимовыгодной работы, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения и поддержания правопорядка на российских дорогах.

Также следует отметить тот факт, что, по мнению сотрудников подразделений регистрационно-экзаменационной работы, есть необходимость в совершенствовании нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями.

3. Подразделения пропаганды безопасности дорожного движения.

Подразделения пропаганды безопасности дорожного движения входят в структуру отдела организации межведомственного взаимодействия и пропаганды безопасности дорожного движения. Деятельность подразделения пропаганды безопасности дорожного движения регламентирована в положениях Приказа МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения».

Рассматривая основные направления деятельности указанного структурного подразделения ГИБДД МВД России, следует отметить, что взаимодействие со страховыми компаниями в целях защиты прав потерпевших вследствие ДТП на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, достигается в процессе организации и проведения лекций, семинаров, «круглых столов», совместных совещаний, а также выступлений в печати, по радио и телевидению, встречах с коллективами общественных и коммерческих объединений, в том числе с представителями страховых организаций. Помимо этого следует отметить такую форму работы подразделений пропаганды безопасности дорожного движения, как проведение с представителями страховых компаний совместных рейдов на предмет выявления и пресечения нарушений как в области обеспечения безопасности дорожного движения, так и в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

¹ См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах».

Кроме того, в современном мире большую роль играет общественное мнение, подразделения пропаганды призваны доводить до населения важность соблюдения правил дорожного движения, выполнения всех требований закона в области безопасности дорожного движения. Обязательное страхование – это законодательно закреплённая обязанность владельца транспортного средства, направленная на обеспечение безопасности граждан, защиту их имущества. Таким образом, необходимость интересующих нас подразделений очевидна – совместная деятельность будет способствовать достижению оперативного и качественного результата, выражающегося в снижении аварийности на дорогах и формированию в сознании людей необходимости выполнения требований закона.

При проведении в ходе исследования анкетирования сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения, число которых составляет 24,5 процентов¹ от общего числа опрошенных, респондентам задавались различные вопросы о деятельности Госавтоинспекции по взаимодействию со страховыми компаниями, а также о перспективах развития данного взаимодействия посредством укрепления взаимоотношений. Анализируя результаты опроса, можно сделать вывод о том, что сотрудники подразделений пропаганды безопасности дорожного движения наиболее максимально взаимодействуют со страховыми компаниями в виде информационной формы взаимодействия. Сотрудники подразделений пропаганды совместно с представителями страховых организаций периодически проводят совместные мероприятия, направленные на информирование участников дорожного движения о разработке и принятии мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Также следует отметить тот факт, что, по мнению большинства опрошенных сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения, считается целесообразным углубить научную и методическую разработку вопросов, касающихся института взаимодействия ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. Кроме того, в совместной работе по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями инициатором должны выступать обе заинтересованные стороны, поскольку от их продуктивной совместной деятельности целиком зависит безопасность участников дорожного движения, равно как и имущественная безопасность граждан.

4. Строевые подразделения дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России.

Строевые подразделения дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России входят в структуру отдела организации и координации деятельности дорожно-патрульной службы. Деятельность строевых подразделений

¹ См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах».

дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России регламентирована в положениях Приказа МВД России от 2 марта 2009 г. № 186 «О мерах по совершенствованию деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Рассматривая основные направления деятельности указанного структурного подразделения ГИБДД МВД России, следует отметить, что взаимодействие со страховыми компаниями достигается посредством осуществления совместных выездов и действий по фиксации последствий ДТП представителей ДПС ГИБДД МВД России и страховых компаний на местах происшествий. Согласно проведенному опросу посредством анкетирования¹ хотелось бы отметить, что данный вид совместной деятельности недостаточно развит и введен в действие. Так, 44 из 134 респондентов ответили, что считают неважным и совершенно ненужным присутствие представителя страховой организации на месте дорожно-транспортного происшествия. Считаем, что присутствие представителя страховой компании на месте ДТП в некотором роде облегчило процесс оповещения представителя страховой организации о ДТП посредством письменного уведомления, тем самым ускорило бы процесс получения необходимых страховому агенту документов. Кроме того, сотрудники строевых подразделений ДПС ГИБДД МВД России совместно с представителями страховых компаний осуществляют контроль за соблюдением иностранцами и лицами без гражданства установленных для них, правил выезда и въезда в страну, пребывания и транзита. Говоря о взаимодействии структурных подразделений ДПС ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, следует также отметить, что сотрудники рассматриваемых подразделений принимают совместное участие в реализации мероприятий, направленных на создание условий для безопасности участников дорожного движения.

Основные задачи структурных подразделений ГИБДД МВД России по основному своему содержанию сведены к осуществлению связей, а также совместной эффективной деятельности с представителями страховых компаний. Результатом исполнения стоящих перед ними задач является оказание друг другу консультативной и методической помощи, изучение и формирование общественного мнения о деятельности как подразделений ГИБДД МВД России, так и страховых организаций, создание режима делового партнерства и взаимного доверия.

Реализация указанных выше задач и будет являться четким, слаженным и эффективным взаимодействием подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций.

¹ См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями в процентах».

Административно-правовые основы деятельности рассматриваемого субъекта взаимодействия, равно как формы, методы и задачи взаимодействия, были нами проанализированы в предыдущем параграфе, поэтому мы на них останавливаться не будем.

Контролирующим субъектом в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации за деятельностью структурных подразделений ГИБДД МВД России является начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, он же Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации. На него возложена задача по осуществлению контроля за деятельностью структурных подразделений ГИБДД МВД России, в том числе за деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения совместно с представителями страховых компаний.

В своей деятельности Управление правового регулирования, межведомственного взаимодействия и международного сотрудничества Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России осуществляет ведомственную координацию деятельности структурных отделов и подразделений Госавтоинспекции, а также межведомственную координацию деятельности с другими общественными и коммерческими объединениями, в том числе и страховыми компаниями. С целью формирования четко налаженной системы взаимодействия общественные формирования, в свою очередь, активно сотрудничают с вышеназванным Управлением в лице подразделений пропаганды. Таким образом, взаимодействие названных подразделений осуществляется не только в рамках одной системы (ГИБДД МВД России), но и за ее пределами, то есть вне этой системы, поэтому взаимодействие подразделяется на ведомственное и межведомственное.

Таким образом, эффективность деятельности рассмотренных структурных подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями зависит от их заинтересованности, осознания необходимости взаимодействия для решения общей задачи по обеспечению безопасности на дорогах, умения наладить тесное сотрудничество, как двустороннее, так и многостороннее.

Сотрудники ГИБДД МВД России при общении с представителями страховых компаний должны руководствоваться законодательством и при возникновении каких-либо разногласий обращаться за консультативной помощью в отделы организации межведомственного взаимодействия и пропаганды дорожного движения на местах. Возможности страховых организаций должны применяться в повседневной деятельности сотрудниками структурных подразделений ГИБДД МВД России при выполнении своих служебных обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, а также при решении конкретных оперативных задач и розыску транспортных средств, скрывшихся с места совершения ДТП.

Качество изучаемого взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями во многом зависит от руководителей Министерства внутренних дел, Главных управлений внутренних дел, управлений внутренних дел, Управлений ГИБДД субъектов Российской Федерации. Вызывает интерес опыт начальников Главных управлений ГИБДД, УГИБДД МВД субъектов Российской Федерации (Москва, С.-Петербург, Калининград, Сочи), которые, понимая возможности страховых организаций в решении задач и функций, стоящих перед ГИБДД МВД России, принимают активное участие в семинарах, совещаниях и «круглых столах» по сопровождению проекта «Внедрение системы информационного взаимодействия РСА-ГИБДД»¹.

На основании изложенного следует сделать вывод о недостаточности правового обеспечения вопросов организации взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. Таким образом, возникает необходимость издания совместного ведомственного приказа МВД России и ФССН РФ, способствующего реализации возложенных на рассматриваемые субъекты взаимодействия функций. Данная необходимость подтверждается результатами проведенного анкетирования сотрудников и руководителей структурных подразделений ГИБДД МВД России².

Эффективность рассматриваемого взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, а равно эффективность и качество реализации возложенных на эти субъекты функций зависит от организации данной деятельности по определенным направлениям взаимодействия. В настоящее время в ходе взаимодействия между структурными подразделениями ГИБДД МВД России со страховыми компаниями и во исполнение возложенных на данные структуры задач сложились определенные направления организации изучаемой деятельности, а именно:

1) взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций в рамках Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» путем взаимного разъяснения и синхронизации действий при регистрационных операциях с автотранспортом и при ДТП в вопросах оформления документов;

2) информационный обмен между подразделениями ГИБДД МВД России и представителями страховых организаций в целях выявления и

¹ Соглашение о сотрудничестве от 24 июня 2005 г. № 1/4157/16 между МВД России и РСА.

² См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями в процентах».

предотвращения противоправных действий в области автострахования, в том числе случаев страхового мошенничества;

3) взаимное участие подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы, связанной с автотранспортом, его использованием и обеспечением безопасности дорожного движения;

4) взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций в целях повышения эффективности поиска автомобилей, находящихся в угоне, и автовладельцев, скрывшихся с места ДТП.

Первое направление, отмеченное нами, реализуется на практике чаще всего посредством осуществления совместной деятельности по документированию ДТП. Такого рода необходимость возникает после наступления страхового случая, а конкретнее, после случившегося ДТП, повлекшего в виде последствий повреждение автомобиля. Указанное направление, как нам представляется, не в достаточной мере находит свое отражение в практической деятельности. Как показало проведенное анкетирование сотрудников Госавтоинспекции, 48 респондентов из 134 никогда не привлекали к совместным действиям работников страховых компаний с целью совместного документирования ДТП, 86 из 134 опрошенных выразили желание и необходимость привлечения к сотрудничеству при оформлении ДТП работников страховых организаций¹.

Второе направление реализуется на практике путем организации бесед, встреч, проведения семинаров, на которых обсуждаются актуальные проблемы, связанные с противоправными действиями в области страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и, кроме того, происходит поиск путей решения указанных проблем.

Третье направление является одним из самых приоритетных, так как для каждой из указанных структур в отдельности важными являются различные категории задач, но тем не менее задача защиты прав потерпевших в ДТП на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, является общей для них обоих. В этой связи необходимо создание совместного нормативного документа, регулирующего общественные отношения, возникающие между подразделениями Госавтоинспекции и страховыми компаниями.

Реализация на практике **четвертого направления** возможна посредством использования информационной базы данных, которая содержит сведения о владельцах транспортных средств, сведения о договорах страхования гражданской ответственности транспортных средств.

¹ См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах». Процентное соотношение данных ответов превышает 100 %, так как анкетлируемые выбирали несколько вариантов ответов.

Необходимо отметить, что в целях повышения уровня взаимодействия органов внутренних дел Российской Федерации, в систему которого входит Госавтоинспекция, со средствами массовой информации, общественными и коммерческими объединениями, предполагаем, что к ним можно отнести и страховые компании, так как был издан Приказ МВД России от 1 января 2009 г. № 1, которым была утверждена Концепция совершенствования взаимодействия подразделений системы Министерства внутренних дел Российской Федерации со средствами массовой информации и общественными объединениями на 2009–2014 годы. Нельзя не согласиться с выступлением Председателя Государственной Думы Федерального Собрания РФ Б. В. Грызлова от 25 июня 2008 г. В своем обращении к Председателю Правительства РФ В. В. Путину о ходе реализации отдельных положений ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», Б. В. Грызлов сообщил, что «отдельные статьи Федерального закона содержат положения, реализация которых требует издания Правительством Российской Федерации дополнительных нормативных правовых актов... Однако в настоящее время, по мнению членов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации не создана автоматизированная информационная система, содержащая сведения о договорах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, о страховых случаях, транспортных средствах и об их владельцах...»¹ В заключении своего обращения Б. В. Грызлов от имени всех депутатов Государственной Думы обратился к председателю правительства с просьбой о принятии конкретных мер по устранению сложившейся ситуации, что, по их мнению, «будет способствовать более эффективной реализации Федерального закона, защите прав потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий и улучшению социальной обстановки в обществе»².

Рассмотрев основные направления деятельности структурных подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями, хотелось бы отметить и ряд штатных подразделений страховых организаций, которые, в свою очередь, принимают непосредственное участие в процессе взаимодействия указанных субъектов.

Сложившаяся международная практика показывает, что в случае повреждения имущества автовладельца в урегулировании соответствующего события могут участвовать следующие субъекты страхового рынка:

- страховщик и страхователь;
- брокер;

¹ Обращение от 25 июня 2008 года к председателю Правительства РФ В. В. Путину о ходе реализации отдельных положений ФЗ «Об ОСАГО» // Постановление от 25 июня 2008 г. № 657-5 ГД.

² Там же.

- аварийный комиссар (агент);
- сюрвейер;
- аджастер.

Обязанности каждого из вовлеченных в этот процесс участников определены как официально закрепленными законодательными положениями, так и сложившейся практикой. Последние три категории специалистов, перечисленных выше, часто называют независимыми страховыми экспертами. Именно они принимают непосредственное участие в рассматриваемом нами виде взаимодействия страховых компаний в лице указанных представителей с ГИБДД МВД России в лице подразделений ДПС.

Для начала следует привести конкретные определения, которые используются во всех развитых рынках страхования¹.

Average agent (аварийный комиссар (агент)) – квалифицированный эксперт, который является представителем страховой компании. В практике стран СНГ аварийными комиссарами называют специалистов страховых компаний или сервисных компаний, которые выезжают на место ДТП или помогают страхователю собирать документы для оформления претензии². Немаловажным и значимым является существование страховых комиссаров и в ряде страховых организаций в России в целом и в городе Орле в частности.

Adjuster (дословно – «урегулировщик споров») – специалист страховой компании, который должен установить, является ли наступивший случай страховым и каков размер ущерба. В случае нанесения крупного ущерба или возникновения спорного вопроса, по которому возможно судебное разбирательство, привлекается независимый эксперт (Loss Adjuster – в США, Claim Adjuster – в Канаде). В наших страховых компаниях такие специалисты находятся в штате отдела урегулирования убытков только по автострахованию. Они во многих случаях проходят соответствующую подготовку и получают сертификат аварийного комиссара, а иногда и оценщика.

Surveyer (дословно – «инспектор») – специалист, который производит осмотры объектов перед принятием их на страхование и выясняет причины наступления страховых событий. Услуги сюрвейеров чаще применяются в морском страховании, при страховании имущества, строительномонтажных рисков, а также сельскохозяйственных рисков³.

Рассмотрим более подробно каждую из групп выделенных субъектов.

¹ См.: Селиверстов М. Н. Страховая экспертиза грузов. М.: Анкил, 2007. С. 312; Шинкаренко И. Э. Англо-русский словарь страховых терминов. М.: Анкил, 2005. С. 304.

² Габидулин И. А. Правовые основы деятельности аджастеров и сюрвейеров // Юридическая и правовая работа в страховании. 2008. № 4. С. 6.

³ Там же.

Аварийное комиссарство – важнейшая составная часть страховой работы, с которой начинается процесс документального оформления страхового случая, производится оценка ущерба¹ и подготавливаются материалы для рассмотрения претензии страхователя. В международной страховой практике аварийным комиссарством занимаются специальные организации. В настоящее время в мире существует много компаний, осуществляющих указанные функции. Например, количество аварийно-комиссарских компаний, официально назначенных агентами страховой корпорации Ллойда, более 400.

Для удобства своих клиентов страховые компании помещают список своих аварийных комиссаров на оборотной стороне страхового полиса, а на лицевой стороне дается указание на то, чтобы страхователь обращался к аварийным комиссарам, поименованным в полисе. В случае отсутствия в данном регионе аварийного комиссара рекомендуется обращаться непосредственно в страховую компанию. Иногда за содействием в данных вопросах некоторые клиенты обращаются в местное отделение торгово-промышленной палаты.

Аварийный комиссар должен помочь клиенту страховой компании осуществить действия, обеспечивающие право страховщика на предъявление суброгационных требований к лицам, ответственным за причиненный ущерб.

В странах СНГ аварийные комиссары в основном используются в сфере автострахования.

Именно эта группа представителей страховых компаний является основной при совместной работе Госавтоинспекции со страховыми компаниями, направленной на установление причин совершения ДТП и установление ответственности для лиц, совершивших данное правонарушение.

В свою очередь, деятельность аджастеров и сюрвейеров также немаловажна для совместной работы указанных выше субъектов. Однако в нашей стране подобная группа представителей страховых компаний менее развита.

В процессе страховой деятельности возникают естественные конфликты между сторонами договора страхования. Страховщик стремится заплатить меньше в связи с наступлением страхового случая, а страхователь хочет получить сумму, достаточную для ремонта поврежденного имущества. Вот почему в США законодательно закрепили наличие двух видов аджастеров. Страховая компания нанимает независимого аджастера

¹ Независимая экспертиза – экспертиза (оценка), проводимая в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков в связи с повреждением имущества. При повреждении транспортного средства в целях выяснения обстоятельств наступления страхового случая, установления повреждения транспортного средства, технологии, методов и стоимости ремонта проводится независимая техническая экспертиза транспортного средства.

(Independent Adjuster), а клиент – публичного аджастера (Public Adjuster), и они ведут дискуссию о сумме ущерба, которую, в конце концов, выплачивает страховщик¹.

В настоящее время страховыми организациями Российской Федерации ведется активная политика по возникновению, развитию и укреплению штата аджастеров и сюрвейеров, поскольку необходимость в их деятельности становится все более востребованной и необходимой.

Подготовка сюрвейеров и аджастеров – очень актуальный для страхового рынка вопрос, который не нужно путать с вопросом о подготовке оценщиков. Задачи, решаемые аджастерами и сюрвейерами, очень сильно отличаются от задач оценщиков. Аджастеры не только определяют, является ли данное событие страховым, собирают документы по конкретному страховому случаю, но могут оценивать и регулировать убытки в имущественном страховании (убытки по зданиям, сооружениям, оборудованию, убытки по строительно-монтажным рискам, каско, гражданской ответственности перед третьими лицами, профессиональной ответственности, убытки от перерыва в производстве и т. д.). Оценочная деятельность может составлять только часть функций аджастера. Причем он может задействовать стороннего специалиста по оценке ущерба и на основе этой оценки оформить страховой сертификат (страховой акт) и претензию к страховой компании. В настоящее время из-за отсутствия данных специалистов функции аджастера и сюрвейера выполняют отдельные брокерские компании или специально созданные брокерами сервисные компании².

Подводя краткий итог вопросу о деятельности представителей страховых компаний, таких как аварийные комиссары, аджастеры и сюрвейеры, хотелось бы отметить значимость и актуальность данных подразделений в укреплении совместной работы с подразделениями ГИБДД МВД России по фиксации и обмену необходимой для обеих сторон информацией с целью предотвращения ДТП, а в случае их совершения установлению объективной ответственности лиц, совершивших правонарушения.

Тем не менее хотелось бы отметить тот факт, что в существующей в России нормативно-правовой базе практически отсутствуют положения, касающиеся экспертной деятельности в страховании аварийных комиссаров, аджастеров и сюрвейеров, в связи с чем нами в рамках исследования были определены понятия «аварийного комиссара», «аджастера» и «сюрвейера», которые требуют нормативного закрепления путем внесения дополнения в Закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Фе-

¹ Габидулин И. А. Указ. соч. С. 4.

² Оценочная деятельность составляет только часть функций аджастера, который может привлекать оценщика для определения размера ущерба и на основе этой оценки оформить страховой сертификат и претензию к страховой компании.

дерации»¹. Государство регулирует в основном оценочную деятельность в интересах приватизации госимущества, внесения его в уставный фонд создаваемых предприятий, определения стоимости залога при кредитовании в банках, но не с точки зрения организации экспертной работы специалистов при наступлении страховых событий. Об этом свидетельствует и частота упоминания понятий «страхование» и «ущерб» в текстах такого рода документов.

Аджастерская и сюрвейерская деятельность на страховом рынке имеют более широкое содержание, чем только оценочная деятельность. Она подразумевает:

- проведение осмотра поврежденного автотранспортного средства;
- расследование обстоятельств наступления дорожно-транспортного происшествия;
- принятие мер к спасению имущества и уменьшению убытков;
- проведение оценки размера ущерба (если это возможно);
- сбор всех относящихся к данному страховому случаю документов;
- оформление претензии к страховой компании.

Безусловно, предстоит много работать как законодателям в заинтересованных министерствах, так и иным привлекаемым ко взаимодействию лицам с целью приведения нашего законодательства в части регулирования деятельности аджастеров, сюрвейеров и аварийных комиссаров в соответствие с современным уровнем организации этой деятельности в странах с развитым страховым рынком². Данная работа необходима и для того, чтобы значительно облегчить труд сотрудников Госавтоинспекции, на которых сейчас возложены функции закрепления события ДТП, выяснения обстоятельств случившегося факта.

В заключении рассматриваемого вопроса об организации взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями хотелось бы отметить, что содержание организации взаимодействия ГИБДД МВД РФ со страховыми организациями зависит от слаженности действий, хорошей информированности, оперативности в деятельности тех подразделений, которые принимают непосредственное участие в решении общих задач, стоящих перед Госавтоинспекцией и страховыми компаниями по следующим направлениям:

- взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций в рамках Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» путем взаимного разъяснения и синхронизации

¹ См.: Приложение № 5 «Проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный Закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. «Об организации страхового дела в Российской Федерации».

² Габидулин И. А. Правовые основы деятельности аджастеров и сюрвейеров // Юридическая и правовая работа в страховании. 2008. № 4. С. 9.

действий при регистрационных операциях с автотранспортом и при ДТП в вопросах оформления документов;

- информационному обмену между подразделениями ГИБДД МВД России и представителями страховых организаций в целях выявления и предотвращения противоправных действий в области автострахования, в том числе случаев страхового мошенничества;

- взаимному участию подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы, связанной с автотранспортом, его использованием и обеспечением безопасности дорожного движения; взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций в целях повышения эффективности поиска автомобилей, находящихся в угоне, и автовладельцев, скрывшихся с места ДТП.

Организация взаимодействия подразделений Госавтоинспекции со страховыми компаниями остается недостаточно изученной, и, проанализировав имеющуюся литературу в этой области, можем отметить, что в настоящее время в обстановке нестабильности в сфере дорожного движения требуется слаженность действий всех заинтересованных структур и организаций, имеющих непосредственное отношение к безопасности дорожного движения, требуется оперативность принятия совместных решений, разработка планов сотрудничества, носящих долгосрочный характер, принятие совместных правовых актов и иных документов, которые бы регламентировали организацию деятельности этих субъектов.

§ 2. Проблемы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями и пути их решения

Административно-правовые отношения имеют определенные особенности, которые могут служить основой для их отграничения от других видов правоотношений. Эти особенности обусловлены, прежде всего, той сферой, в которой они возникают, изменяются и прекращаются. Причем они достаточно существенны, так как оказывают на природу административно-правовых отношений определяющее влияние. Важным элементом в механизме административно-правовых отношений является законность. В этой области советскими и российскими учеными были проведены обширные научные исследования¹. Однако многие проблемы в понимании сущности законности, как теоретического, так и практического характера, остаются нерешенными до сегодняшних дней. Следует согласиться с мнением В. С. Афанасьева, который, применяя разнообразие различных точек зрения и раскрывая структуру требований и принципов законности, сформулировал основополагающие положения: «верховенство закона, единство, целесообразность и реальность законности»².

Изучая теорию права, становится понятным, что реализация права есть завершающая стадия механизма правового регулирования. По мнению С. С. Алексеева, «...правовое регулирование по своему фактическому итогу выражается в реализации права»³. Реализация права определяется поведением участников административно-правовых отношений, через которые и происходит воплощение требований и возможностей, содержащихся в праве. Проблеме осуществления правовых норм, механизму их действия в научной литературе уделено значительное внимание⁴. Под правореализацией понимается претворение, воплощение юридических норм в фактической деятельности организаций, органов, должностных лиц и граждан, в самом поведении участников общественных отношений⁵. В юридической литературе нашли подтверждение следующие формы правореализации: использование, исполнение, соблюдение норм права и, как особая форма, —

¹ См., например: Витрук Н. В. Законность: понятие, защита и обеспечение // Общая теория права / под ред. В. К. Бабаева. Нижний Новгород, 1993. 528 с.; Михалева Н. А. Общественно-политические права и свободы граждан СССР. М., 1973. С. 15.

² Афанасьев В. С. Обеспечение законности: вопросы теории и практики (по материалам органов внутренних дел): автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1993. С. 20–21.

³ Алексеев С. С. Общая теория права. М., 1981. Т. 1. С. 303.

⁴ См., например: Тихомиров Ю. А. Публичное право. М., 1995. С. 339; Матузов Н. И. Право и личность / Курс лекций по теории государства и права. Саратов, 1993. С. 143; Безлепкин Б. Т. Судебно-правовая защита прав и свобод граждан в отношениях с государственными органами и должностными лицами. М., 1997. С. 59 и др.

⁵ Алексеев С. С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. М., 1966. С. 34.

применение норм права¹. При этом следует отметить, что при использовании права в административно-правовых отношениях субъекты осуществляют возможности, закрепленные в нормах. Эта форма характеризуется активным поведением субъектов². Например, информационная форма взаимодействия сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России с представителями страховых компаний: в результате общения представителей этих двух субъектов происходит взаимный обмен информацией путем исполнения запросов. Исполнение норм права субъектами заключается в осуществлении содержащихся в них юридических обязанностей.

В целом административно-правовые отношения представляют собой управленческие общественные отношения, которые регулируются нормами права, участники которых обладают взаимными правами и обязанностями.

Таким образом, можем выделить ряд характерных черт, которыми обладают административно-правовые отношения, возникающие между представителями подразделений ГИБДД МВД России и представителями страховых компаний: во-первых, наличие у субъектов отношений властных полномочий, то есть отношения не могут быть административно-правовыми без участия в них представителя власти, таковым и является представитель подразделения Госавтоинспекции; во-вторых, для административно-правовых отношений характерно такое обстоятельство, как организация собственной работы посредством наличия взаимодействия между различного рода общественными объединениями, коммерческими организациями, в том числе и страховыми компаниями, из чего мы можем сделать вывод, что, используя возникающие между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями административно-правовые отношения, исполнительная власть в лице Госавтоинспекции получает возможность регулировать и воздействовать на поведение участников дорожного движения.

Административно-правовые отношения разнообразны по своему характеру, поэтому в литературе их классифицируют по видовому признаку:

1. Административно-правовые отношения, в которых наиболее четко проявляется властная природа, то есть эти отношения возникают между вышестоящими и нижестоящими представителями звеньев исполнительной власти.

2. Административно-правовые отношения, которые характеризуются отсутствием властной природы при наличии равноправных отношений. Такого рода отношения необходимы для создания благоприятных условий реализации исполнительной власти.

¹ Ростовцева И. В. Реализация прав личности в деятельности органов внутренних дел. Волгоград, 1996. С. 86–93.

² Галлеев С. А. Административно-правовые отношения в обеспечении права граждан на информацию: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2002. С. 71.

Исходя из изложенного, отметим, что отношения, возникающие между ГИБДД МВД России и страховыми компаниями, следует отнести ко второму виду административно-правовых отношений.

Таким образом, сотрудники подразделений ГИБДД МВД России, исполняя свои обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения посредством регулирования движения на дорогах, проведения профилактических бесед с участниками дорожного движения, применения санкций к нарушителям порядка на дорогах, кроме того, по долгу своей службы вступают в административно-правовые отношения с представителями страховых организаций, которые в свою очередь, исполняя свои обязанности по страхованию, решают аналогичные с ГИБДД МВД России задачи по защите имущества граждан.

Для более четкого и углубленного изучения проблемы в сфере административно-правовых отношений, возникающих в области взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, в рамках настоящего исследования был проведен анкетный опрос сотрудников различных подразделений ГИБДД МВД России, имеющих различный стаж работы¹.

На сегодняшнем этапе деятельность российской полиции, а в частности Государственной инспекции безопасности дорожного движения, как гражданами, так и самими сотрудниками органов внутренних дел оценивается неоднозначно. Именно оценка деятельности данных органов в целом влияет и на уровень количества правонарушений в области дорожного движения, и на принимаемые меры сотрудниками полиции на урегулирование правонарушений.

Следует более подробно остановиться на вопросе укрепления взаимодействия с общественными и коммерческими организациями. Применительно к теме нашего исследования проведем анализ деятельности сотрудников ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями. В ходе проводимого анкетного опроса сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России им задавался вопрос о том, считают ли они необходимым привлечение представителей страховых компаний для проведения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, при этом 65,7 % респондентов ответили, что считают в обязательном порядке необходимым привлечение представителя страховой компании, в то время как 34,3 % с этим мнением не согласны и считают, что привлечение представителя страховой компании неуместно. Это обосновывается тем, что на данном этапе рассматриваемое взаимодействие лишь зарождается как система, и отсутствует нормативная база, регулирующая взаимодействие. В связи с этим в анкетном листе имел место вопрос: достаточно

¹ См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах».

ли разработана нормативная база, регламентирующая деятельность подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. 45,6 % респондентов указали, что необходимо доработать большую часть нормативной базы; 26,5 % указали, что нормативная база разработана, но не в полном объеме; 4,4 % считают, что нормативная база существует и разработана достаточно полно, кроме того, 23,5 % респондентов считают, что нормативная база отсутствует полностью.

При ответе на вопрос о том, часто ли в процессе своей служебной деятельности им приходилось сотрудничать с представителями страховых компаний в целях обеспечения безопасности дорожного движения получены следующие данные: 14,9 % респондентов совместную работу все же ведут, постоянно и достаточно часто; 34,3 % пояснили, что сотрудничество ведется, но редко; 32,8 % считают, что сотрудничество отсутствует вовсе; 3 % опрошенных указывают иные варианты ответов. Таким образом, респондентов, считающих, что взаимодействие рассматриваемых нами субъектов имеется, но в различной степени, в процентном соотношении составляет 49,2 %. Это свидетельствует о наличии взаимодействия, но это не исключает ряд проблем, которые мы рассмотрим далее в данном исследовании.

Для того чтобы взаимодействие рассматриваемых нами субъектов было эффективным и достигло поставленных перед субъектами задач, необходима его успешная организация. Субъекты взаимодействия должны предпринять все возможное, чтобы их сотрудничество было направлено на обеспечение безопасности дорожного движения и защиты имущества граждан. С этой целью перед респондентами проведенного анкетного опроса был поставлен вопрос о том, кто должен являться организатором работы по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. 42,6 % респондентов считают, что организатором взаимодействия должны выступать представители страховых компаний; 26,5 % – сотрудники Министерства внутренних дел России; 19,1 % респондентов отметили, что необходимо создать специализированные общественные организации по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. С целью решения проблемы отсутствия координирующего органа по взаимодействию изучаемых субъектов, нами предложено создать отдел, координирующий деятельность по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями¹.

Взаимодействие – есть взаимовыгодное сотрудничество двух и более субъектов, имеющих общую цель, направленное на получение желаемого результата, оказание обоюдной помощи. Так, при проведении анализа от-

¹ См.: Приложение № 6 «Проект Положения об отделе по координации деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями».

ветов респондентов на вопрос о том, оказывается ли какая-либо помощь со стороны представителей страховых компаний, и в чем конкретно она заключается, был получен следующий результат: подавляющее большинство опрошенных сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России отметили, что помощь заключается в сборе и обмене интересующей информацией, а также в подготовке и оформлении необходимых процессуальных документов¹.

О проблеме отсутствия должного взаимодействия свидетельствует вопрос о сложностях, возникающих при попытке его организации. Респонденты отметили ряд трудностей, возникающих при взаимодействии изучаемых субъектов, среди них: нежелание сотрудничать со стороны представителей страховой компании; сложности при установлении психологического контакта с представителем страховой компании². Исходя из анализа ответов опрашиваемых на этот вопрос следует сделать вывод, что взаимодействие ведется, однако всегда есть определенные факторы, влияющие на достижение положительного результата.

Проанализировав данные проведенного анкетного опроса, можем сделать вывод о наличии в деятельности по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми организациями следующих проблем:

1. Недостаточно разработана нормативная база, регулирующая процесс и проблемы, связанные с организацией деятельности по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми организациями;

2. Происходит достаточно слабое взаимодействие между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми организациями в практической деятельности, что подтверждают результаты анкетного опроса: 20,9 % опрошенных считают, что взаимодействие осуществляется на должном уровне; 43,3 % – что осуществляется, но слабо; 22,4 % – взаимодействие практически не осуществляется; 11,9 % респондентов заявляют, что взаимодействие вообще отсутствует. Исходя из ответов большинства, следует, что взаимодействие ведется и набирает обороты, развивается и укрепляется.

Каким же образом осуществляется взаимодействие между сотрудниками Госавтоинспекции со специалистами страховых компаний? На этот вопрос опрошенные респонденты ответили следующим образом: 17,6 % опрошенных сотрудников ГИБДД МВД России дают указания специалисту страховой компании и требуют неукоснительного их исполнения при взаимодействии; 41,2 % считают, что представитель страховой компании выполняет работу самостоятельно, однако сообщает сотруднику Госавто-

¹ См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах».

² Там же.

инспекции о результатах; 16,2 % взаимодействуют с представителем страховой компании «на равных»; а четверть (25 %) опрошенных респондентов предложили иные способы взаимодействия между сотрудниками Госавтоинспекции и специалистами страховых компаний¹.

Зачастую в ходе совместной работы на месте совершения ДТП возникают разногласия между сотрудниками Госавтоинспекции и представителем страховой компании по поводу обстоятельств случившегося и характера ущерба. Для разрешения подобных споров в возникающих ситуациях сотрудникам структурных подразделений ГИБДД МВД России в ходе анкетного опроса было задано условие проблемной ситуации, которая заключается в том, что представитель страховой компании на месте совершения ДТП должен проявить инициативу, если видит, что сотрудник ГИБДД МВД России не обращает внимания на предметы и обстоятельства, которые с точки зрения специалиста имеют значение для установления истины по делу. 54,4 % опрошенных респондентов из числа сотрудников Госавтоинспекции считают, что представитель страховой компании должен обратить на это внимание сотрудника ГИБДД МВД России и не более; по мнению остальных респондентов, представитель страховой компании может проявлять некоторую самостоятельность в совершении процессуальных действий на месте ДТП².

3. Отсутствие единой базы данных, содержащей информацию, связанную с автотранспортом, его использованием, пополняемой как сотрудниками подразделений ГИБДД МВД России, так и представителями страховых компаний.

4. Отсутствие органа, координирующего деятельность по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями.

С целью решения первой указанной проблемы необходимо создание рабочих групп, куда будут входить представители не только ГИБДД МВД России, но и представители страховых организаций, которые посредством проведения семинаров, совместных совещаний, «круглых столов» будут обсуждать действующее в настоящее время законодательство в интересующей нас области и, как результат, принимать решения по его совершенствованию, если это необходимо.

В связи с этим в настоящее время более углубленно ведется научная и методическая разработка вопросов, касающихся института взаимодействия ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. Большинство

¹ Процентное соотношение данных ответов превышает 100 %, так как анкетированные выбирали несколько вариантов ответов.

² См.: Приложение № 4.1 «Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия со страховыми компаниями в процентах».

опрошенных сотрудников подразделений ГИБДД МВД России (68,6 %) отметили важную роль указанной разработки.

Причина второй указанной проблемы видится в недостаточной осведомленности субъектов, отсутствие между ними связи. Для эффективной и слаженной взаимовыгодной работы служат различные средства связи, проводятся, как уже отмечалось выше, совместные совещания, на которых определяются лица, ответственные за согласованную деятельность указанных субъектов. Опираясь на анкетные данные проводимого в рамках исследования опроса, следует, что 31,4 % респондентов связываются с представителями страховой компании для дальнейшей совместной работы по телефону; 27,1 % – с помощью письменных запросов; 8,6 % респондентов направляют требования руководителю страховой компании, в которой работает необходимый конкретный специалист. К сожалению, 28,6 % респондентов связь с представителями страховой компании не осуществляют; 4,3 % опрошенных иными способами определяют вид связи с представителями страховой компании¹. Ведя речь об информационной связи, нельзя не отметить, каким образом сотрудники структурных подразделений ГИБДД МВД России осуществляют поиск необходимого для обеспечения безопасности дорожного движения специалиста в области страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. 15,9 % респондентов осуществляют поиск посредством сети Интернет; 18,8 % респондентов осуществляют поиск специалиста с помощью телефонной справочной службы; 8,7 % – с помощью справочных печатных изданий; в то время как большая часть опрошиваемых (29 %) интересуется о специалисте у знакомых и других неофициальных источниках. Также не может порадовать и большой процент респондентов (24,6 %), которые поиск специалиста вообще не осуществляют. 2,9 % опрошенных иными способами осуществляют поиск необходимого для обеспечения безопасности дорожного движения специалиста в области автострахования².

Для решения третьей проблемы соответственно необходимо провести работу по созданию единой базы, содержащей данные о зарегистрированных автотранспортных средствах и прицепах к ним и произошедших ДТП.

Кроме того, база должна содержать следующую информацию:

- о количестве дорожно-транспортных происшествий с участием владельцев транспортных средств, чьим автомобилям был причинен имущественный ущерб;

¹ Процентное соотношение данных ответов превышает 100 %, так как анкетлируемые выбирали несколько вариантов ответов.

² Процентное соотношение данных ответов превышает 100 %, так как анкетлируемые выбирали несколько вариантов ответов.

- количестве заключенных договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также договоров, прекративших свое действие;
- страховых выплатах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- страхователях и лицах, имеющих право на управление транспортным средством;
- договорах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, заключенных, продленных и прекративших свое действие;
- размере причиненного ущерба и страховых выплатах, совершенных в связи со страховыми случаями;
- размере произведенных компенсационных выплат¹.

Таким образом, следует говорить об отсутствии в настоящее время единой информационно-справочной базы автостраховщиков, которой при необходимости могли бы воспользоваться сотрудники структурных подразделений ГИБДД МВД России в процессе взаимодействия с представителями страховых компаний. Решением данной проблемы могло бы стать принятие совместного нормативного документа, регламентирующего деятельность подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями².

С целью решения четвертой проблемы считаем необходимым создание в субъектах Российской Федерации координирующего органа, на который будет возложена функция по координации деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями³. Согласно разработанному Положению, данным органом будет являться отдел по координации деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями. Создание данной администрации обусловлено и тем, что в Уставах ряда страховых компаний отдельным пунктом встречается положение о необходимости взаимодействия страховых организаций с правоохранительными органами, в статье 10 Закона о полиции «Взаимодействие и сотрудничество» говорится о том, что органы полиции взаимодействуют в том числе и с общественными объединениями, организациями и гражда-

¹ Сокол П. В. Комментарий к Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». М., 2007. С. 74.

² См.: Приложение № 3 «Проект Положения о взаимодействии структурных подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службы страхового надзора Российской Федерации при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы».

³ См.: Приложение № 6 «Проект Положения об отделе по координации деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями».

нами¹. В этой связи, считаем создание данного административного отдела возможным и необходимым. Контролировать его деятельность будет орган местного самоуправления в лице губернатора (заместителя) субъекта Российской Федерации.

В рамках данного исследования рассмотрено более 100 договоров обязательного страхования гражданской ответственности автотранспортных средств, при этом считаем, что в данном случае элементов гласности быть не может, поскольку сотрудники подразделений ГИБДД МВД России работают в своем направлении по обеспечению безопасности дорожного движения, а представители страховых компаний работают на достижение своей непосредственной цели. Однако, при рассмотрении вопроса о создании административного отдела по координации деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями считаем возможным наличие элементов гласности этой деятельности, так как данный административный отдел может давать указания как подразделениям ГИБДД МВД России, так и страховым компаниям.

Задачами созданного отдела по координации деятельности по взаимодействию рассматриваемых субъектов будут являться:

- осуществление контроля своевременного пополнения единой базы данных субъектами изучаемого взаимодействия;

- в соответствии со статьей 30 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» бесплатно предоставлять по запросам страховщиков и их профессионального объединения информацию (в том числе конфиденциальную), связанную со страховыми случаями по обязательному страхованию, или с событиями, послужившими основанием для предъявления потерпевшими требований о компенсационных выплатах;

- организация ежеквартальных совместных совещаний по вопросам взаимодействия ГИБДД МВД России со страховыми компаниями с предоставлением отчетности о проделанной работе.

Однако не все проблемы сводятся к отсутствию информационной базы, в осуществлении успешного взаимодействия основой является человеческий фактор. Любой специалист как в области обеспечения безопасности дорожного движения, так и в области страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств должен быть, прежде всего, компетентен. Для достижения поставленных целей взаимодействия необходимо обоюдно быть уверенным в высоком профессионализме противоположного субъекта совместной деятельности. Согласно проведенному анкетному опросу сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России было установлено то, каким образом сотрудник может удостове-

¹ О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Рос. газ. 2011. 8 февр. № 25.

ряться в компетенции представителя страховой компании, в ходе осуществления взаимодействия в целях обеспечения безопасности дорожного движения. 23,9 % респондентов пояснили, что удостоверяются по наличию документов о специальном образовании; 38,8 % – по наличию отзывов и рекомендаций из страховой компании, в которой работает специалист; 29,8 % респондентов задают вопросы по интересующей тематике; 4,5 % опрошенных иными способами определяют компетенцию представителя страховой компании. Только при наличии определенных специальных знаний в той сфере деятельности, которой занят субъект и наличием внешних положительных условий достигается успешное взаимодействие сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями.

Говоря о взаимодействии сотрудников Госавтоинспекции и страховых компаний, следует отметить, что без непосредственного участия обеих сторон в организации обеспечения безопасности дорожного движения не будет достигнут положительный результат. Этот факт подтверждается проведенным анкетным опросом сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России, где на предложенный вопрос о том, следует ли расширить обязательные случаи участия представителей страховых компаний в процессе обеспечения безопасности дорожного движения, респонденты отвечали следующим образом: большинство (65,7 %) считают, что следует в обязательном порядке; 17,9 % с этим утверждением не согласны и считают, что не следует; как ни странно, немалый процент респондентов (10,4 %) вообще затруднились ответить на данный вопрос; а 6 % предложили иные варианты ответов. Изложенные ответы лишь подтверждают суждения о том, что взаимодействие в одном лице не может быть достигнутым.

Результатом четко налаженной взаимовыгодной деятельности сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России с представителями страховых компаний является получение необходимых материалов для разрешения возникающих вопросов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Согласно опросу сотрудников ГИБДД МВД России следует, что 32,8 % респондентов часто используют на практике материалы, предоставленные в ходе совместной работы представителем страховой компании; 26,9 % применяют полученные материалы в своей служебной деятельности лишь иногда; 12 % респондентов применяют полученные материалы в редких случаях, в то время как 26,9 % респондентов совсем не применяют в своей деятельности полученные материалы.

Подводя итог анализу проведенного анкетного опроса сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию с представителями страховых компаний, следует отметить, что для более налаженной совместной работы указанных выше субъектов взаимодей-

ствия необходимо закрепление процессуальной формы в процессе взаимодействия ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в нормативно-правовых актах Российской Федерации¹. Это мнение высказало большинство из опрошенных респондентов из числа сотрудников Госавтоинспекции (62,7 %); 20,9 % опрошенных считают, что в этом нет необходимости; 15 % респондентов затруднились ответить на поставленный вопрос.

Рассмотрев и проанализировав вышеизложенное, следует отметить тот факт, что существует еще ряд нововведений и проблем в исследуемой области.

Например, полис ОСАГО теперь можно купить у любого страховщика через Интернет. Электронные полисы отныне доступны у любого страховщика. С 1 января 2017 г. заключать электронные договоры автогражданки, так называемых е-ОСАГО, с каждым желающим того автовладельцем обязаны все страховые компании на этом рынке.

Отметим, что заключать договоры автогражданской ответственности могут только компании, которые входят в Российский союз автостраховщиков. На данный момент всего таких компаний 69 по всей Российской Федерации. Однако почти половина из них начала продавать е-ОСАГО еще в 2016 году. В декабре такую возможность предоставляли еще 32 компании, общая доля которых по объему собранной премии составляла 90 процентов. Только в декабре 2016 года таких полисов было продано более 30 тысяч. Всего же за 2016 год было заключено более 320 тысяч электронных договоров ОСАГО.

Возможность приобрести е-полис позволяет решить проблему с дефицитом полисов в так называемых токсичных регионах, где страховщики всеми способами сокращают свое присутствие. Сейчас он пользуется особой популярностью в Краснодарском и Ставропольском краях, Волгоградской и Ростовской областях. В Москве и Санкт-Петербурге он спросом пока не пользуется. В этих регионах нет проблем с доступностью ОСАГО. Также электронный полис поможет в тех случаях, когда страховщики вместе с автогражданкой навязывают водителям дополнительные услуги.

Центробанк предъявляет жесткие требования к обеспечению бесперебойности работы сайтов страховщиков. Поэтому в РСА разработали специальную систему. Если по техническим причинам невозможно приобрести е-полис у конкретного страховщика, то клиента, с его согласия, перенаправят на сайт другого страховщика.

Процедура покупки е-полиса предполагает регистрацию на сайте компании личного кабинета, заполнения заявления о заключении договора.

¹ См.: Приложение № 3 «Проект Положения о взаимодействии структурных подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службы страхового надзора Российской Федерации при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы».

После этих процедур будет рассчитан размер страховой премии (стоимость не отличается при покупке полиса в офисе страховой компании), и страхователь сможет оплатить заключение договора на сайте с помощью банковской карты. Проверка данных, указанных в заявлении, осуществляется через автоматизированную информационную систему РСА. Полис будет направлен страхователю по электронной почте, его следует распечатать и иметь при себе при управлении транспортным средством.

В данном контексте следует также отметить, что в исследуемой нами области существует ряд недостатков. Так, например, достаточно проблематичным выглядит процесс возмещения убытков с виновника ДТП, где выплаченная страховой компании сумма недостаточна для восстановления автомобиля пострадавшего. Конституционный суд РФ вынес решение, которое должно подвигнуть автомобилистов ездить аккуратнее. Разницу между страховым возмещением после ДТП и реальными затратами на восстановление автомобиля суд разрешил требовать с виновника аварии.

С жалобой на положения ГК РФ обратилась группа жителей Кубани. Они в разное время попали в ДТП и получили страховое возмещение в рамках действия закона об ОСАГО. Однако расчеты были проведены по Единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт, то есть с учетом износа деталей, поэтому денег на полное восстановление автомобиля не хватило. А суды общей юрисдикции отказались рассматривать иски к виновникам аварий, поскольку разъяснения Верховного суда РФ предписывают при расчете ущерба пользоваться только методикой. По мнению заявителей, в законодательстве есть пробелы. Так, статья 1079 ГК РФ обязывает владельцев источников повышенной опасности, в том числе транспортных средств, полностью возместить причиненный вред. Однако на практике этого не происходит, тем самым нарушается право частной собственности, гарантированное Конституцией РФ.

В ходе публичных слушаний по делу представители органов госвласти встали на сторону заявителей. В частности, как отметила представительница министерства юстиции РФ Мария Мельникова в своем выступлении, в подобных ситуациях оказывается нарушен конституционный принцип равенства перед законом и судом, поскольку владелец более старого автомобиля в любом случае с учетом износа получит меньшую сумму. Судьи КС отнеслись к вопросу со всей серьезностью и пришли к выводу, что оспоренные положения ГК не противоречат Конституции РФ, однако нуждаются в разъяснении.

Судебный процесс позволит доказать необходимость проведенных ремонтных работ и покрыть разницу, если страховщики насчитали сумму с износом определенных деталей, а с учетом требований безопасности потребовались новые. В то же время суд вправе уменьшить сумму ущерба, если эти детали имеют постоянный нормальный износ и подлежат регулярной замене.

Ранее в настоящем монографическом исследовании мы определили сущность понятия Европейский протокол. Рассмотрим более подробно проблемы, возникающие при его использовании.

Европротоколом называется упрощенное оформление аварии без вызова сотрудников ГИБДД на место происшествия. То есть двое пострадавших заполняют единую форму бланка извещения о ДТП, после чего каждый из них передает свой экземпляр в свою страховую компанию.

Необходимо отметить, что воспользоваться европротоколом могут лица-участники ДТП, в котором пострадало только два транспортных средства, оба владельца застрахованы по ОСАГО. В результате ДТП пострадали только транспортные средства и нет пострадавших. То есть никто не погиб и не пострадал. Еще одно важное условие, что у участников ДТП нет сомнений в обстоятельствах аварии. То есть у всех участников присутствует общее мнение по виновности конкретного лица.

При этом закон предусматривает не только увеличение выплат по европротоколу, но и отмену некоторых обязательных элементов фиксирования аварии. А именно координат происшествия, установленных с помощью ГЛОНАСС, фото-, видеоматериалов, переданных через специальный сервер, определения сотовыми операторами положения мобильного телефона.

Ранее эти данные были необходимы для четырех регионов (Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Ленинградская область), где выплаты по европротоколу должны были осуществляться в полном объеме. При этом присутствует возможность оформить европротокол и при разногласиях у водителей по поводу аварии. Отмена условия об обязательном отсутствии разногласий относительно обстоятельств ДТП и перечня видимых повреждений приведет к невозможности урегулирования страховщиком части страховых случаев, оформляемых по европротоколу.

Если оба участника все же имеют разногласия и утверждают, что они не нарушали ПДД и являются потерпевшими, страховщики просто не смогут определить, кому производить выплату. При этом никакие технические средства не смогут со стопроцентной вероятностью определить обстоятельства ДТП и лицо, ответственное за причинение ущерба, например, если оба участника ДТП будут заявлять, что двигались на разрешающий сигнал светофора.

Президент Российского союза автостраховщиков считает, что необходимо в спорных ситуациях (когда у участников есть разногласия относительно обстоятельств ДТП) вызывать на место ДТП сотрудников ГИБДД для фиксации всех обстоятельств и проведения административного расследования.

При этом, страховщики считают, что фиксация обстоятельств ДТП только одним из способов, например рулеткой, лазерными приспособлениями, не позволит достоверно установить все обстоятельства страхового

случая, все повреждения транспортных средств и иную информацию, необходимую страховщику для признания страховым случаем. Например, если участники ДТП зафиксировывают обстоятельства ДТП только с помощью фотосъемки машин после ДТП, то не исключается риск мошенничества, риск искажения информации о месте совершения аварии.

Поэтому страховые компании предлагают установить, что для выполнения требований по так называемому «безлимитному европротоколу» обстоятельства ДТП должны фиксироваться и с помощью геолокации, и с помощью технических средств.

Кроме того, в рамках рассматриваемого вопроса нельзя не упомянуть и про существующие случаи мошенничества. Надо сказать, что истоки страхового мошенничества берут свое начало из так называемого моторного страхования (ОСАГО и КАСКО). Суть страхового мошенничества заключается в следующем.

Существует два вида мошенничества. Первый вид – это «чистое мошенничество», за которое предусмотрено уголовное наказание. Оно сопровождается подделкой документов, как самих полисов страхования, так и документов о ДТП, оценке ущерба, фальсификацией самого факта аварии. Это область деятельности правоохранительных органов, в которые сами страховщики должны передавать информацию.

Второй вид – это злоупотребление правом. Его выявить и доказать гораздо сложнее, и именно по этой причине оно получило такое развитие. Один из главных элементов – это передача права требования, то есть заключение договора цессии.

Схема мошенничества в данном случае заключается в том, что авторист получил договор цессии, сроки у которого широкие, и вместе с тем по данному конкретному договору медицинский специалист истребовал деньги за лечение. По данным, предоставленным Всероссийским союзом страховщиков и Российского союза автостраховщиков следует, что мошеннические выплаты по ОСАГО от всех сборов по этому виду страхования составили около 30 процентов. Это около 70 миллиардов рублей – в расчете от сборов, или 52 миллиарда – в расчете от выплат, по состоянию на июль 2017 года.

Подобные схемы заключаются в том, что убыточность страховых компаний увеличится, они начнут покидать рынок, ограничивать продажи полисов, и до сих пор это было эффективным механизмом. Но чтобы вернуть компании на рынок этих регионов, придется пересмотреть тарифы или территориальные коэффициенты. То есть стоимость полиса в некоторых регионах может вырасти.

По данным, приведенным представителями РСА, повышение территориального коэффициента стоимости ОСАГО в 2-6 раз необходимо провести в 10 российских городах. По другим видам страхования процент мошенничества ниже. По КАСКО это 20 процентов. По жизни и здоровью

мошеннический бизнес только начинает развиваться. Но и там процент мошеннических выплат уже доходит до 10-15 процентов. Примечательно, что в Европе 20 процентов страховых выплат также приходится на мошеннические схемы.

§ 3. Международный опыт осуществления взаимодействия Госавтоинспекции (Дорожной полиции) зарубежных стран по взаимодействию со страховыми компаниями в области обеспечения безопасности дорожного движения

В настоящее время государство уделяет огромное внимание обеспечению безопасности дорожного движения: приняты необходимые поправки в законодательные акты, направленные на усиление ответственности за нарушение Правил дорожного движения; реализуются федеральная и региональные программы по повышению безопасности дорожного движения; принимается комплекс дополнительных мер, связанных с совершенствованием подготовки молодых водителей. Государственная инспекция безопасности дорожного движения и Российский союз автостраховщиков уделяют большое внимание вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Принятие Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»¹ стало значимым событием не только для национального страхового рынка, но и для всей страны в целом. Введение обязательного автострахования в России является логичным событием и необходимым инструментом проводимых в нашей стране рыночных реформ, конечной целью которых является построение приближенных к общемировым стандартам цивилизованных отношений между обществом, государством и его гражданами.

Наряду с этим следует отметить тот факт, что в России Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» вступил в действие сравнительно недавно, тогда как в ряде зарубежных стран такой вид обязательного страхования существует не один десяток лет.

Процесс обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – это давно апробированный в других странах способ защиты интересов участников дорожного движения и один из важнейших составляющих вступления нашего государства в Европейское сообщество.

Важно подчеркнуть вклад страхового общества в информационную поддержку изучения европейского опыта организации и функционирования подобной системы. В рамках взаимодействия в форме пропаганды РСА с Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России совместно с институтом системного программирования РАН была проведена научно-исследовательская работа «Анализ моделей обязательного автострахования, их роли в снижении аварийности и

¹ См.: Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федер. закон Рос. Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ // Рос. газ. 2002. 7 мая. № 80.

возможности их адаптации к российской специфике». В ходе этой работы был проведен сравнительный анализ систем обязательного автострахования 24 стран, тенденция их развития, анализ штрафных санкций, существующих в этих странах, проанализированы основные положения, направленные на повышение безопасности дорожного движения в развитых зарубежных странах. В рамках данной научно-исследовательской работы посредством использования статистических данных было выявлено ряд факторов, влияющих на безопасность дорожного движения.

Следует отметить, что опыт сотрудничества дорожной полиции со страховыми компаниями за рубежом имеет довольно длительную историю, в связи с чем возможно обозначить основные устоявшиеся модели подобного сотрудничества, анализ которых представляет научный интерес в исследуемой сфере.

В то же время Россия только с недавнего времени становится активным участником международных общественно-политических инициатив по вопросам безопасности дорожного движения. В частности, в рамках осуществления взаимодействия в форме проведения конференций, «круглых столов», совместных совещаний ежегодно проводятся международные конференции, где представители комитета РСА по международным отношениям и сотрудничеству с международными системами ОСАГО, а также эксперты Европейского союза представляют обзоры европейской практики организации деятельности в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Так, одна из встреч, посвященная проекту содействия вступления России в систему «Зеленая карта», была проведена в сентябре 2008 года. На совещании эксперты дали свои первые заключения о необходимых изменениях и дополнениях в нормативно-правовые акты Российской Федерации с целью внедрения международной системы «Зеленая карта». В рамках встречи были рассмотрены такие вопросы, как процедура оформления документов о ДТП, процедура расследования обстоятельств ДТП, порядок определения размера ущерба вследствие ДТП как имуществу, так и здоровью гражданина.

Немногим позже был проведен обучающий семинар под названием «Опыт Германии по организации независимой технической экспертизы и урегулированию убытков в системе «Зеленая карта» и международная конференция «Зарубежные системы прямого возмещения вреда по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств и упрощенного порядка оформления ДТП».

Целями данных встреч являлось обсуждение международного опыта повышения качества услуг по независимой технической экспертизе и введения системы прямого возмещения вреда в рамках ОСАГО и упрощенного порядка оформления ДТП в России. В конференции приняли участие представители четырех стран: России, Франции, Бельгии и Германии. Участниками конференции было отмечено, что переход на упрощенный

порядок оформления ДТП – это сложный процесс, который порождает много проблем.

Проведение совместных встреч, международных конференций, «круглых столов», где обсуждалась процедура введения в России прямого урегулирования убытков и Европейского протокола, наставления зарубежных коллег в этом вопросе не прошли даром: было разработано соглашение о прямом возмещении убытков. Требования данного соглашения распространяются на деятельность РСА и других страховых организаций – членов РСА, реализуются посредством взаимодействия представителей этих субъектов с иными органами и организациями, в числе которых находится Госавтоинспекция, заинтересованная в функционировании данного механизма.

С февраля 2008 года РСА провел обучающие семинары для сотрудников страховых организаций по подготовке к введению системы прямого возмещения убытков. С целью информационного обогащения и правильного понимания всех положений нововведения к участию в указанных семинарах были привлечены сотрудники структурных подразделений ГИБДД МВД России.

Опираясь на международный опыт, путем длительных обсуждений как в форме дискуссии, так и в форме обмена информацией в ходе встреч с представителями зарубежных страховых компаний представители РСА в России приложили максимум усилий для того, чтобы Генеральная Ассамблея Совета Бюро международной системы «Зеленая карта» 29 мая 2008 года приняла решение о присоединении Российской Федерации к этой системе. Данный факт дал возможность российским владельцам транспортных средств заключать договоры страхования гражданской ответственности с российскими страховщиками и с 1 января 2009 года выезжать в 44 страны.

Таким образом, мы наблюдаем, что положительный опыт развитых зарубежных стран, перенимаемый Россией, дает возможность владельцам транспортных средств в России пользоваться уже проверенными на практике в других странах правилами и избегать бумажной волокиты, хождению по различного рода инстанциям с целью получения страховых выплат или разрешения на въезд на своем транспортном средстве на территорию другого государства.

Обмен опытом с зарубежными странами также возможен посредством проведения международных конференций, где обсуждается практика осуществления ОСАГО в России. В ходе обсуждений могут быть определены пути решения российских проблем с точки зрения опыта и практики наиболее компетентных стран Европы, а также положительным результатом можно считать обсуждение актуальных в России вопросов в сфере страхования, но для многих европейских стран еще не существующих. Примером такого международного опыта может служить прошедшая в но-

ябре 2006 года III Международная конференция «Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации: тарификация и регулирование».

Важно отметить, что живые дискуссии и открытые обсуждения насущных вопросов в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств обязательно проходит с участием представителей структурных подразделений ГИБДД МВД России. В этой связи задача обеспечения безопасности дорожного движения и снижение аварийности и травматизма на дорогах является одинаково актуальной для представителей этих институтов.

Следует отметить, что по сравнению с другими развитыми странами, где система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств существует гораздо более длительный период, для России участие в подобных мероприятиях является особенно актуальным. Полагаем, что проведение международных конференций с целью обмена зарубежным опытом является необходимым и будет способствовать дальнейшему развитию отечественной правовой системы в сфере автострахования, становлению государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также позволит избежать ошибок, создавая условия, способствующие более быстрой адаптации участников дорожного движения к нововведениям в российском законодательстве.

Таким образом, теоретическое осмысление и анализ практического опыта зарубежных стран в области взаимодействия дорожной полиции со страховыми компаниями, выступает необходимым условием дальнейшего совершенствования правового регулирования и правоприменительной деятельности в рассматриваемой сфере.

На примере изучения характеристики проблем безопасности дорожного движения проанализируем опыт взаимодействия дорожной полиции со страховыми компаниями иностранных государств.

Франция

Франция – государство с самой плотной сетью автомобильных дорог в Европе. По этой причине, а также по причине нарушения правил дорожного движения, скоростного режима на автодорогах происходят ДТП. Данным фактом Министерство внутренних дел Франции очень обеспокоено, ими предпринимаются различные меры: увеличивается штат полицейских, снижаются допустимые нормы алкоголя в крови, производится установка «черных ящиков» в автомобилях с целью фиксации маневров и скорости движения.

Кратко рассмотрим особенности дорожного движения, действующие на территории Франции.

Во Франции движение правостороннее. Ограничение скорости движения по французским дорогам выглядит следующим образом: в отсутствие особых обозначений скорость по городским улицам не должна пре-

вышать 50 км/ч, на шоссе – 90 км/ч, а на автостраде – 130 км/ч. Обязательным условием является необходимость пристегиваться всеми имеющимися на автомобиле ремнями безопасности, а при езде на мотоцикле, скутере и мотороллере необходимым является наличие шлема. При этом допустимое содержание алкоголя в крови – 0,5 г на литр крови. В случае контроля полиции необходимо предъявить водительское удостоверение, «зеленую» карту международного страхования и «серую» карту транспортного средства.

Проезжие части Франции, как правило, имеют несколько полос для движения автомобилей в каждом направлении. Ряд, выделенный для автобусов, может использоваться только автобусами, такси и велосипедистами¹.

Говоря об организации дорожного движения во Франции, следует отметить, что сеть дорог во Франции очень развита, ее протяженность – около миллиона километров, из которых 8000 км автострад, большая часть которых – платная. Дороги во Франции содержатся исключительно хорошо. Сервис на автостраде: каждые 10 км – стоянки для пикника, каждые 30-40 км – станции техобслуживания; каждые 100 км или больше – мотели, где можно остановиться на ночь. Дорожные карты можно приобрести на всех станциях техобслуживания².

При наличии в России подобных условий, облегчающих труд водителей-дальнобойщиков, водителей автобусов дальнего следования и водителей других транспортных средств, осуществляющих движение по междугородним трассам, можно было бы значительно снизить количество ДТП по причине чрезмерной усталости за рулем и, как следствие, снизить число пострадавших и погибших людей.

Положительный опыт французских коллег полицейских заключается в ужесточении Правил дорожного движения. Так, автомобилистам на национальных дорогах и международных автострадах предписано строго соблюдать дистанцию. При скорости 50 километров в час это – 28 метров, 50 метров – при скорости 90 километров в час, и 62 метра при 110 километрах в час. Нарушителям грозит штраф в 700 долларов и лишение водительских прав. По статистике во Франции ежегодно в автокатастрофах погибает 8 тысяч человек – по этому показателю страна занимает первое место в Европе³.

Во Франции за решения вопросов безопасности дорожного движения отвечает Межминистерский комитет по безопасности дорожного движе-

¹ Материалы интернет-сайта Организации дорожного движения во Франции. URL: www.francetour.ru/automobilist.htm.

² Материалы интернет-сайта Информации для автомобилистов. URL: www.auto-neva.ru/informaciya_dlya_avtomobilistov.

³ Материалы интернет-сайта Межминистерского комитета по безопасности дорожного движения. URL: www.tournet.ru/france/nouvelles/0006.htm.

ния, возглавляемый премьер-министром Франции; Национальная межминистерская обсерватория по безопасности дорожного движения отвечает за сбор, анализ и распространение информации в этой области. Аналогом в России является подразделение по пропаганде безопасности дорожного движения ГИБДД МВД России. Министерство транспорта Франции реализует решение межминистерского комитета по безопасности дорожного движения, разрабатывает технические регламенты для транспортных средств и осуществляет информационную деятельность в сфере безопасности дорожного движения. Жандармерия, подчиняющаяся Министерству обороны Франции, контролирует соблюдение правил дорожного движения на французских дорогах.

Таким образом, мы видим, что вопросы обеспечения безопасности дорожного движения являются приоритетным направлением в государственном управлении Франции.

Важную роль в совершенствовании форм и методов обеспечения безопасности дорожного движения во Франции играют страховые компании. С 1968 года в этой стране действует система прямого урегулирования убытков при ДТП. В нашей же стране данная система действует лишь с 1 марта 2009 года. Также во Франции действует упрощенный порядок оформления ДТП – Европейский протокол, который дает возможность водителям, попавшим в ДТП, при отсутствии пострадавших оформить необходимые документы без участия дорожной полиции.

Следует обратить внимание, что страховщики достаточно тесно сотрудничают с Национальным советом по безопасности дорожного движения в качестве экспертов.

Положительный опыт Франции может быть использован при создании и внедрении в России системы прямого урегулирования убытков и упрощенного порядка оформления ДТП позволяет сократить число судебных разбирательств и ускорить процедуру получения возмещения потерпевшим в ДТП.

Украина

Хотелось бы отметить некоторые положительные моменты в законодательстве Украины в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Для начала обозначим, что в настоящее время в Украине действует Закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств», принятый Верховной Радой Украины 1 июля 2004 г., введенный в действие с 1 января 2005 г. Данный Закон более подробно и содержательно регламентирует правоотношения в сфере страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств по сравнению с российским аналогом.

Так, обращаясь к положениям обозначенных законов, обратим внимание на то, что согласно ст. 6 Федерального закона Российской Федера-

ции «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» объектом страхования являются «...имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации», в то время как объектом страхования по законодательству Украины выступают имущественные интересы, которые не противоречат законодательству Украины, связанные с возмещением лицом, гражданско-правовая ответственность которого застрахована, ущерба, причиненного жизни, здоровью и имуществу потерпевших вследствие эксплуатации обеспеченного транспортного средства¹.

Из анализов данных статей законов видно, что в Законе Украины более точно определено лицо, которое обязано возместить вред, причиненный потерпевшему вследствие ДТП. Кроме того, в Законе Украины введены в действие такие статьи, как «Лимит ответственности страховщика» и «Установления франшизы».

Так, в соответствии со статьей 9.1 рассматриваемого Закона, обязательный лимит ответственности страховщика – это денежная сумма, в пределах которой страховщик обязан провести выплату страхового возмещения в соответствии с условиями договора страхования. Договором страхования на индивидуальных условиях могут быть определены лимиты, большие, чем определенные в данном Законе лимитов.

Следует отметить, что обязательный лимит ответственности страховщика по ущербу, причиненного имуществу потерпевших, составляет 25500 гривен (90693 рублей) на одного потерпевшего. В случае, когда общий размер ущерба в одном страховом случае² превышает пятикратный лимит ответственности страховщика, возмещение каждому потерпевшему пропорционально уменьшается. Обязательный лимит ответственности страховщика за ущерб, причиненный жизни и здоровью потерпевших, составляет 51000 гривен (181386 рублей) на одного потерпевшего.

Обозначенные страховые возмещения выплачиваются по каждому страховому случаю, который произошел в период действия соответствующего договора обязательного страхования гражданско-правовой ответ-

¹ Об обязательном страховании гражданской-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств: Закон Украины от 1 июля 2004 г. № 1961-IV. Статья 5.

² При наступлении страхового случая составляется Акт о страховом случае – документ, составляемый страховщиком после подачи потерпевшим заявления о страховой выплате, фиксирующий причины и обстоятельства ДТП, которое является страховым случаем, его последствия, характер и размер понесенного ущерба, размер подлежащей выплате страховой суммы и подтверждающий решение страховщика об осуществлении страховой выплаты.

ственности в пределах лимитов ответственности страховщика с учетом случаев, обозначенных в п. 19.1 статьи 19 этого Закона.

Согласно законодательству Украины договоры обязательного страхования гражданско-правовой ответственности и выплат страхового возмещения по этим договорам определяются нормами лимитов ответственности страховщика, которые были на момент заключения договора. При этом размеры лимитов ответственности страховщика могут пересматриваться уполномоченным органом, в соответствии с уровнем инфляции и индексом потребительских цен.

Размер франшизы при возмещении ущерба, нанесенного имуществу потерпевших, устанавливается при заключении договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности и не может превышать 2 процента от лимита ответственности страховщика, в пределах которого возмещается убыток, нанесенный имуществу потерпевших.

Страховое возмещение всегда уменьшается на сумму франшизы, рассчитанной по правилам этого подпункта. Франшиза при возмещении ущерба, нанесенной жизни и/или здоровью потерпевших, не применяется»¹.

На наш взгляд, положительный опыт Украины, представляет интерес для российского законодателя.

Великобритания

Одним из лидеров в области обеспечения безопасности дорожного движения является Великобритания. Надзорным органом за соблюдением правил дорожного движения в Великобритании является Дорожная полиция, штат сотрудников которой насчитывает третью часть всей британской полиции.

Следует отметить, что в процессе обеспечения безопасности дорожного движения далеко не последнюю роль в достижении положительных результатов в решении задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения играют страховые компании.

Так, наиболее ярким примером взаимодействия дорожной полиции со страховыми компаниями выступает сотрудничество в рамках реализации программы Pass Plus. Данная программа стала одним из нововведений на пути снижения аварийности среди начинающих водителей и реализуется с 1995 года². Данная программа была создана с целью снижения количества аварий с участием молодых водителей. Пройти ее можно любому начинающему водителю в течение одного года после получения водительского удостоверения. В рамках этой программы участники сталкиваются с различного рода опасными ситуациями на дорогах. Научиться предугады-

¹ См.: Там же. Статьи 9; 12.

² ОСАГО и безопасность дорожного движения в Великобритании. Книга I / Доклад РСА «Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения» (выпуск III). М., 2008. С. 138.

вать опасные ситуации, правильно действовать при их наступлении – основная цель программы.

В Великобритании каждый шестой водитель имеет сертификат о прохождении курса. Pass Plus действует при поддержке страховых компаний, которые предлагают скидки на оформление страхового полиса тем водителям, которые прошли полный курс обучения.

Программа Pass Plus сама по себе и не снижает вероятность аварий для водителей, вместе с тем она может помочь страховщикам в определении начинающих водителей высокой и низкой категории риска. Учитывая, что опыт вождения выступает ключевым фактором при установлении тарифа страхования, такая дифференциация будет полезна для страховщиков. Pass Plus может использоваться для выявления водителей, у которых с меньшей вероятностью возникает необходимость предъявить страховое требование¹.

В свою очередь для подразделений Дорожной полиции Великобритании сотрудничество со страховыми компаниями, учитывающими прохождение курсов программы молодыми водителями, может быть полезно тем, что сотрудники Дорожной полиции могут обладать информацией о группах высокого и низкого риска среди начинающих водителей. Данная информация может быть полезной в дальнейшей служебной практической деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Согласно проведенного статистического опроса жителей Великобритании, являющихся участниками дорожного движения, за 2009 год число ДТП с участием водителей, являющихся участниками программы Pass Plus значительно снизилось².

Возрастающая популярность программы Pass Plus среди начинающих водителей преимущественно мужского пола, значительно улучшила аварийную ситуацию в Великобритании. С момента введения в действие программы число участвующих в ней водителей с каждым годом продолжает значительно расти, поскольку присутствует множество положительных аспектов. К ним можно отнести такие, как повышение опыта водительского мастерства, скидки на покупку страховых полисов, льготный обмен водительского удостоверения в Госавтоинспекции по достижению возраста и другие аспекты экономического характера, связанные с умень-

¹ ОСАГО и безопасность дорожного движения в Великобритании. Книга I / Доклад РСА «Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения» (выпуск III). М., 2008. С. 142.

² Данные статистического опроса были представлены на Форуме по укреплению взаимодействия Госавтоинспекции со страховыми компаниями за 2009 год, проходившем в г. Лондоне. Число ДТП на одного водителя, являющегося участником программы Pass Plus, составило 0,09 %, в то время как число ДТП на одного водителя, не являющегося участником программы Pass Plus, составило 0,2 %. Это означает, что приблизительно каждый пятый водитель становится участником ДТП один раз в год.

шением материальных затрат непосредственно для владельца транспортного средства.

Согласно проведенному статистическому исследованию, направленного на установление причин участия водителей в программе Pass Plus, установлено, что данная программа действует на территории Великобритании при непосредственной поддержке как Дорожной полиции, так и страховых компаний. Основными мотивами участия в ней для водителей являются: экономия денежных средств, приобретение навыков уверенного вождения на автомагистрали, приобретение опыта вождения и уверенности за рулем, более сосредоточенное внимание инструктора при обучении вождению на автомобиле молодых водителей¹.

Рассмотрим более подробно каждый из мотивов участия водителей в программе Pass Plus. Как уже отмечалось выше, страховые компании предоставляют определенные скидки на покупку страховых полисов для тех водителей, которые прошли обучение по программе Pass Plus, поскольку их уверенность и опыт управления автомобилем в различных ситуациях возрастает, а риск совершения ДТП снижается. Данное обстоятельство стимулирует водителей к участию в программе, и в том числе тех, которые уже имеют опыт вождения; представителей страховых компаний – к сотрудничеству с Госавтоинспекцией для достижения общей цели – снижения аварийности на дорогах, а как сопутствующий фактор – увеличению капитала организации за счет привлечения клиентов существующими льготами.

Также немаловажным мотивом для водителей, участвующих в программе Pass Plus в Великобритании, является приобретение навыков уверенного вождения по автомагистрали. Многие из водителей заверяют, что гораздо безопаснее осуществлять движение по трассе и гораздо меньше шансов попасть в ДТП, если по ней уже ранее осуществлял движение. В британских автошколах, так же как и в российских, не осуществляется обучение водителей движению по автомагистралям, поскольку это не соответствует как правилам Британского дорожного кодекса², так и Правилам дорожного движения Российской Федерации³.

Говоря о положительных моментах действия программы Pass Plus, нельзя не отметить и тот факт, что основная масса водителей, прошедших обучение, приобретают опыт вождения и уверенность за рулем. Тут идет речь о тех самых водителях, средний возраст которых составляет 19 лет. Естественно, что за год нельзя получить должного профессиона-

¹ Данные статистических исследований, проведенных независимой организацией MVA Limited.

² См.: Британский дорожный кодекс. Принят Советом министров Великобритании 12.01.1931 г. 135 с.

³ См.: Правила дорожного движения Российской Федерации: утв. Постановлением Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: с изм. и доп. от 20 мая 2010 г.

лизма при управлении автомобилем и уверенности при выполнении различных маневров, например, таких как движение в темное время суток, движение в условиях ограниченной или недостаточной видимости, поведение водителя в экстренной ситуации, связанной с умелыми действиями водителя с целью предотвращения ДТП. Инструкторы программы Pass Plus имеют специальное, необходимое для обучения менее опытных водителей, образование и могут передать опыт управления автомобилем в указанных условиях.

Стоит обратить отдельное внимание на то, что при работе по подготовке водителей по программе Pass Plus инструкторы оказывают повышенное внимание при обучении вождению на автомобиле молодым водителям, создают специально необходимые условия для обучения, искусственные дорожно-транспортные ситуации.

Наряду со многими вышеперечисленными достоинствами программы Pass Plus в Великобритании, стоит заметить и то, что обучение управлению автомобилем по данной программе стоит не дешево. Зачастую именно эта проблема становится «камнем преткновения» для многих начинающих водителей.

Согласно данным статистическим исследованиям, большинство водителей, принявших участие в программе Pass Plus, отметили значительные преимущества, полученные в результате прохождения программы. По отзывам, 87 процентов водителей почувствовали себя гораздо увереннее на дороге, такое же число водителей отметили улучшение навыков вождения. Помимо этого, 77 процентов водителей отметили, что после участия в программе Pass Plus для них снизился риск совершения ДТП. Женщины чаще, чем мужчины, говорили о том, что в результате прохождения обучения управлением автомобилем по программе Pass Plus вероятность попадания в дорожно-транспортные происшествия значительно снизилась¹. Таким образом, большинство водителей были уверены, что теперь у них возросла уверенность управления автомобилем на дорогах, а страх попасть в ДТП снизился. Только 62 процента опрошенных водителей отметили, что в результате прохождения курса они будут меньше рисковать на дорогах.

В целом, говоря о положительном опыте Великобритании, где довольно развита система инициативного обучения молодых водителей и повышения их водительского мастерства, стоит провести краткий анализ участников курса Pass Plus.

Подавляющее большинство участников программы Pass Plus (96 %) сказали, что программа оправдала их ожидания; 93 % заявили, что их ожидания оправдались благодаря страховым скидкам;

¹ Данные статистических исследований, проведенных независимой организацией MVA Limited.

4 % водителей заявили, что их ожидания обучение не оправдало, при этом отметили, что не все темы, на которые они рассчитывали, были включены в программу, например, не отрабатывались вопросы обслуживания автомобилей.

Водители, не удовлетворенные страховыми скидками, как правило, не знали, что скидки предоставляются только по страховым полисам, оформляемым на свое собственное имя. Что касается остальных, скидки оказались менее значительными, чем они предполагали, и равнялись стоимости самого курса¹.

Подводя краткие выводы по работе программы обучения Pass Plus, хотелось бы отметить, что по результатам прохождения данного курса водители Великобритании стали более уверенными на дорогах страны. Большинство опрошенных участников программы отметили значительное повышение своих навыков вождения автомобиля. Большая часть опрошенных водителей почувствовали, что благодаря программе Pass Plus, у них снизился риск попасть в ДТП. Что же касается общей степени удовлетворенности исследуемой программой, то стоит отметить, что она была очень высокой, впрочем, как и удовлетворенность теми страховыми скидками, которые после прохождения программы предоставляют страховые компании.

Безусловно, важность данной программы необходимо отметить и принять к сведению в Российской Федерации.

Рассматривая положительный опыт Великобритании, стоит отметить тот факт, что одна из британских технических компаний разработала «транспортные видеокамеры», которые должны повысить безопасность на дорогах, прежде всего, за счет регулирования скорости движения. Данные устройства представляют собой вмонтированные в дорожное полотно светящиеся маячки, которые при помощи видеокамеры определяют скорость проезжающих автомобилей, износ их покрышек и идентифицирует номерные знаки. Связанная с компьютером камера диаметром 13 см возвышается над асфальтом меньше, чем на 4 мм.

Когда скорость приближающегося транспортного средства измерена, устройство начинает работать подобно светофору – светодиоды подают автомобилистам световые сигналы от красного до зеленого. Маячки используются на железнодорожных переездах и пешеходных переходах, но при этом стоит отметить, что данные, полученные благодаря маячкам, не используются для взыскания штрафа, – это система предупреждения участников движения, а не наказания.

¹ ОСАГО и безопасность дорожного движения в Великобритании. Книга I / Доклад РСА «Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения» (выпуск III). М., 2008. С. 153. Данные статистических исследований, проведенных независимой организацией MVA Limited.

Информация, полученная посредством использования транспортных видеокамер, хранится в единой базе данных, доступ к которой обеспечивается как сотрудникам дорожной полиции, так и представителям страховых организаций. На основе полученной информации осуществляется взаимодействие между органами Дорожной полиции и страховыми компаниями по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, кроме того указанная информация учитывается при определении размера выплат при наступлении страхового случая.

Кроме того в Великобритании также разработана система, способная при помощи спутников следить за соблюдением правил парковки. Если один из датчиков системы зафиксировывает автомобиль, припаркованный в неподобающем месте, он автоматически сообщит об этом полиции с помощью текстового сообщения.

Датчики работают с помощью спутниковых систем GPS или новой европейской системы Galileo. Сигнал от спутников постоянно принимается сенсором, расположенным непосредственно на дороге. Если рядом паркуется машина – сигнал ослабевает, после чего датчик автоматически информирует дорожную полицию.

Кроме того, в Великобритании используется лазерное устройство для сканирования места ДТП, что позволяет за 5 минут произвести все необходимые процедуры оформления документов, связанные с аварией и установлением виновности водителей. Совсем недавно эти процедуры занимали не менее 1 часа. Это значительно повлияло на организацию движения на дорогах страны: стало меньше заторов, увеличилась их пропускная способность.

Информация, полученная с использованием рассмотренных технических средств, аккумулируется в соответствующих базах данных, доступ к которым, наряду с подразделениями Дорожной полиции, имеют и страховые организации.

Таким образом, следует обратить внимание на то обстоятельство, что осуществляемое взаимодействие основывается, прежде всего, на взаимном обмене информацией.

Япония

Представляет интерес опыт информационного сотрудничества между страховыми компаниями и дорожной полицией Японии. Что касается Японии, то с 2006 г. в этой стране на автомобилях появились так называемые «умные» номера, оснащенные встроенным микрочипом, запоминающим и передающим информацию о номере автомобиля, его размере, месте регистрации и владельце.

Целью данной работы является разгрузка основных центральных дорог и автомагистралей страны с помощью современных технологий, а также повышение безопасности дорожного движения в крупных городах.

Желающим проехать в центральную часть города в «запрещенные» часы придется платить специальные сборы, что является жестоким наказанием для водителей, склонных к нарушению Правил дорожного движения. Помимо оптимизации транспортных потоков от новой системы ждут позитивного влияния на состояние окружающей среды.

Соответственно, проведением данной работы будет достигнута цель по снижению уровня ДТП. Страховые компании Японии вложили свой вклад в развитие производства «умных» номеров, которые также помогут значительно сэкономить средства по предоставленным страховыми компаниями страховых выплат в случае совершившегося ДТП. В данном случае взаимодействие органов, осуществляющих безопасность дорожного движения со страховыми компаниями осуществляется в форме взаимовыгодного сотрудничества.

Германия

Говоря о взаимодействии подразделений дорожной полиции со страховыми организациями в процессе обеспечения безопасности дорожного движения в Германии, следует отдельно остановиться на рассмотрении вопроса организации дорожного движения при движении по автомагистралям и междугородним трассам. Нарушителей Правил дорожного движения Германии постоянно отслеживают патрули скрытного наблюдения. Данное подразделение входит в состав дорожной полиции ФРГ. Сотрудники этого подразделения выходят на дежурства на неприметных автомобилях с видеокамерой и измерителем скорости. Контролеры в штатском сливаются с движущейся массой и останавливают всех, кто может представлять опасность.

В случае выявления фактов грубого нарушения Правил дорожного движения водителями сотрудники дорожной полиции ФРГ в обязательном порядке предоставляют в страховые компании, в которых застрахованы водители-нарушители, информацию о правонарушении. В качестве дисциплинарного воздействия на нарушителей, которые являются потенциальными преступниками на дороге, страховщики отказывают в предоставлении страховых скидок этим водителям при покупке страховки.

Таким образом, осуществление взаимодействия между вышеназванными структурами происходит посредством реализации информационной формы взаимодействия, то есть взаимным обменом информацией.

Израиль

В Израиле за контроль, руководство, координирование и надзор за деятельностью системы дорожного движения отвечает Департамент дорожного движения. В задачи Департамента входит регулирование дорожного движения и сокращение числа дорожных катастроф путем их расследования и привлечения правонарушителей к ответственности. Департамент дорожного движения входит в состав гражданской полиции.

Говоря о деятельности дорожной полиции Израиля по осуществлению взаимодействия со страховыми компаниями, следует отметить, что страховщики ежемесячно пополняют и обновляют Единую страховую базу автомобилистов, в которой содержится информация о каждом владельце транспортного средства, застраховавшем свою гражданскую ответственность. Раз в квартал в Департаменте дорожного движения Израиля проходят совместные совещания представителей дорожной полиции и страховых компаний, где обе стороны предоставляют друг другу интересующие сведения об участниках дорожного движения, что приводит к снижению уровня аварийности на израильских дорогах.

Таким образом, мы видим, что в ряде стран, где существует обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, имеет место взаимодействие дорожной полиции со страховщиками.

Международный опыт некоторых стран, например, Великобритании, следовало бы принять к сведению, а возможно, и использовать в качестве положительного зарубежного опыта в России. Неслучайно одним из методов взаимодействия подразделений Госавтоинспекции со страховыми организациями является проведение совместных семинаров, круглых столов, международных научно-практических конференций, в рамках которых на уровне руководителей указанных подразделений и заинтересованных лиц присутствующих государств происходит обмен положительным опытом в интересующей нас сфере деятельности, а также озвучиваются актуальные проблемы, которые требуют непосредственного обсуждения и, как следствие, практического решения.

Поскольку наша страна относительно недавно приняла Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», сфера отношений в этой области является еще недостаточно изученной и, соответственно, имеется необходимость интересоваться и брать за основу положительный опыт ряда стран, где обязательное страхование существует уже не одно десятилетие.

Как нами уже неоднократно отмечалось, совместная деятельность любых субъектов будет иметь успех в том случае, если они заинтересованы в решении общих задач.

В исследуемых нами отношениях, возникающих между подразделениями Госавтоинспекции и страховыми организациями, главной совместной задачей является повышение безопасности дорожного движения.

Изучение положительного опыта ряда зарубежных стран позволяет определить основные задачи, решаемые в процессе сотрудничества подразделений дорожной полиции и страховых организаций:

- защита прав потерпевших;
- увеличение прозрачности работы страховых компаний;
- создание страховой истории автотранспорта;

- выявление, предупреждение и пресечение преступлений и правонарушений;
- формирование общественного мнения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- правовое информирование владельцев транспортных средств;
- привлечение граждан и общественных организаций к реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Практика взаимного сотрудничества подразделений дорожной полиции со страховыми компаниями за рубежом показывает, что основными его направлениями являются:

- информационное сотрудничество;
- научно-исследовательская работа;
- взаимодействие при наступлении страхового случая;
- осуществление совместной деятельности по документированию ДТП;
- превентивные меры (предотвращение страхового мошенничества);
- формирование и использование информационных ресурсов, содержащих сведения;
- распространение положительного опыта работы;
- обучение и консультирование должностных лиц органов обеспечения безопасности дорожного движения (например, по выявлению поддельных полисов).

В настоящее время проблемы, с которыми сталкиваются участники взаимодействия, становятся все более актуальными в виду отсутствия четкой правовой регламентации этой деятельности.

Полагаем, что содержание организации взаимодействия подразделений дорожной полиции со страховыми организациями зависит от слаженности действий, хорошей информированности, оперативности в принятии решений тех подразделений, которые непосредственно участвуют в решении общих задач.

Все более важную роль в процессе совершенствования форм и методов взаимодействия подразделений дорожной полиции со страховыми компаниями приобретает международное сотрудничество. Исключительное значение имеет обмен опытом в ходе проведения международных научно-практических конференций, круглых столов, семинаров, международных стажировок, в рамках которых представители российских и зарубежных подразделений дорожной полиции совместно с представителями страховых компаний стран-участниц встреч смогли бы обсудить актуальные проблемы по взаимодействию и пути решения этих проблем, а также поделиться приобретенным опытом.

Решению проблем, возникающих в ходе осуществления организационной и правоприменительной деятельности дорожной полиции и страхо-

вых компаний, пристальное внимание уделяется в рамках деятельности международных организаций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Так, например, Европейский Форум Научно-Исследовательских Институтов по Безопасности Дорожного Движения (Forum of European Road Safety Research Institutes-FERSI) создан для объединения усилий национальных институтов по безопасности дорожного движения в решении этой проблемы в странах Европы. Целями Форума являются:

- обеспечение форума для разработки совместных научно-исследовательских проектов для решения общих проблем повышения безопасности дорожного движения в странах Европы;
- обеспечение поддержки Европейской Комиссии в определении направлений исследовательских работ в рамках Европы;
- стимулирование обмена эффективной практикой и научными знаниями между странами;
- развитие сотрудничества и обмена научными работникам в области безопасности дорожного движения между странами Европы.

Далее следует упомянуть деятельность Европейского Совета по Безопасности Дорожного Движения (ЕСБДД) – European Traffic Safety Council (ETSC) – неприбыльной независимой общественной организации, занимающейся проблемами снижения аварийности на транспорте в Европе. ETSC обеспечивает экспертную поддержку по проблеме безопасности движения для Европейской Комиссии, Европейского Парламента и стран-членов ЕС.

Важное значение приобретает сотрудничество в рамках Глобального Партнерства по Безопасности Дорожного Движения. Глобальное Партнерство по Безопасности Дорожного Движения (Global Road Safety Partnership – GRSP) создано при поддержке Всемирного Банка, объединяет правительства разных стран и правительственные агентства, частный сектор, и общественные организации по проблеме повышения безопасности дорожного движения в странах с низким и средним доходом. GRSP обеспечивает консультационные услуги и содействует развитию проектов по повышению безопасности дорожного движения в развивающихся странах.

Кроме того следует отметить деятельность Европейской Ассоциации по Интеллектуальным Транспортным Системам (ERTICO – Intelligent Transport Systems and Services Europe). ERTICO – объединение национальных ассоциаций по интеллектуальным транспортным системам стран-членов координирует европейские проекты по безопасности дорожного движения с применением спутниковой навигации и разработку автоматизированных систем управления дорожным движением и автоматизированных систем выявления мест ДТП и их прогнозированием.

Проблемам взаимодействия подразделений дорожной полиции со страховыми компаниями стран-участниц особое внимание уделяется в рамках деятельности Международного союза автомобильного транспорта

(IRU) – всемирной организации, занимающейся проблемами автотранспорта, защищающей интересы всей отрасли в целом.

Следует также подчеркнуть, что международное сотрудничество способствует интеграции российской системы автострахования с мировой страховой системой в целом по следующим основным направлениям:

- совершенствование нормативно-правовой базы рынка страховых услуг;
- развитие обязательного и добровольного видов страхования;
- повышение эффективности государственного регулирования и надзора за страховой деятельностью;
- интеграция национальной системы страхования с международным страховым рынком.

В заключение отметим, что отечественная правовая система в сфере организации взаимодействия подразделений дорожной полиции и страховых организаций находится лишь в стадии становления, при этом важное значение в процессе ее дальнейшего совершенствования и развития приобретает заимствование положительной международной практики. Таким образом, изучение зарубежных моделей взаимодействия подразделений дорожной полиции со страховыми компаниями обусловлено как теоретическими, так и практическими предпосылками. Безусловно, наиболее распространенной формой взаимодействия между указанными субъектами, как в России, так и за рубежом, выступает информационное сотрудничество посредством создания единых баз данных, а также в ходе проведения организационных мероприятий (совместных совещаний, семинаров, конференций, стажировок), направленных на совершенствование правовых основ и правоприменительной практики в рассматриваемой сфере.

Заключение

В заключение хотелось бы отметить, что проведенное исследование позволило сформулировать основные выводы, рекомендации и предложения практического характера, которые изложены в основном тексте монографии.

Активная политика государства в области обеспечения безопасности дорожного движения и в частности в сфере автострахования свидетельствует о возросшем интересе со стороны государства к сфере общественных отношений, возникающих в процессе возмещения вреда, причиненного ДТП, и актуальных вопросов взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций в целях обеспечения безопасности дорожного движения. 20 февраля 2006 г. Правительством РФ было принято Постановление № 100, которым утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Этот документ свидетельствует о заинтересованности государства в решении задач по обеспечению безопасности дорожного движения в России. В Кодекс РФ об административных правонарушениях были внесены изменения, касающиеся ответственности за правонарушения в области дорожного движения, – это также дает нам право говорить о динамике развития законодательства в сфере автострахования и страхового дела, о важности задач, стоящих перед государством в области повышения безопасности дорожного движения.

Безусловно, к настоящему времени достигнуто понимание страховщиками необходимости принятия совместных с подразделениями ГИБДД МВД России действий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. В целях создания и укрепления сотрудничества между подразделениями ГИБДД МВД России и представителями страховых компаний в ряде регионов России проводятся научно-практические конференции, где посредством докладов, личного общения, обсуждения актуальных вопросов и проблем участники обмениваются практическим и теоретическим опытом, имеют место проведение семинаров, «круглых столов», совместных совещаний.

Однако административно-правовые основы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний в целях обеспечения безопасности дорожного движения разработаны недостаточно, имеются значительные пробелы в законодательстве, регулирующей эту сферу отношений, возможности страховых компаний и подразделений ГИБДД МВД России используются не в полной мере, нет строго отработанной системы взаимодействия, что способствует порождению проблем в процессе взаимодействия рассматриваемых субъектов, отсутствует нормативное закрепление прав, обязанностей и характера основной деятельности, существующих на практике представителей таких должностей, как аварийный

комиссар, аджастер и сюрвейер, которые непосредственно осуществляют взаимодействие интересующих нас субъектов.

Наряду с этим следует отметить несомненную значимость принятия Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», положения которого в рамках самостоятельной статьи определяют информационное взаимодействие в качестве одной из основных форм.

Полагаем, что принятие названного закона послужило началом нового этапа административно-правового регулирования отношений, складывающихся в процессе взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний. До этого времени лишь в 1962 году была предпринята первая попытка издания закона об обязательном страховании автогражданской ответственности, затем в 1963 году, но и в первый, и во второй раз проект был отклонен.

В дальнейшем информационная форма взаимодействия получила непосредственное правовое отражение в рамках Приказа МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции», который определил структуру системы информационного обеспечения на различных уровнях, основные задачи этой системы, а также ее функции и особенности применения на практике.

Последующее планомерное развитие и укрепление взаимодействия структурных подразделений Госавтоинспекции и страховых компаний, а также следование основным принципам взаимодействия будет способствовать активному, динамичному и оперативному решению задач, поставленных перед Министерством внутренних дел в лице ГИБДД МВД России в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100.

Активная реализация Программы, в том числе и пунктов, предусматривающих взаимодействие страховых организаций с подразделениями ГИБДД МВД РФ, в сочетании с достаточным федеральным финансированием убеждает нас, что со стороны органов государственной власти достигнуто понимание всей ценности и значимости задач по охране жизни и здоровья граждан и их имущества, что является главным звеном государственной политики современного правового социального государства.

Безусловно, в период с 2002 года и до настоящего времени законодательными органами власти Российской Федерации был сделан большой шаг вперед посредством принятия нормативно-правовых актов, регулирующих административно-правовые основы в сфере безопасности дорожного движения, что свидетельствует о развитии данной сферы отношений. Тем не менее, административно-правовые основы взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями разработаны и реализованы недостаточно.

В ходе проведенного научного исследования нами были разработаны формы, методы и механизмы привлечения к работе по обеспечению безопасности дорожного движения страховых компаний, предложены научно обоснованные предложения по повышению безопасности дорожного движения и пропускной способности улично-дорожной сети с привлечением страховых компаний.

Следует отметить, что в настоящее время все еще имеются значительные пробелы в законодательстве, регулирующем деятельность по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний, что способствует возникновению проблем и недопонимания между участниками этих отношений, возможно, присутствует некоторое нежелание и неумение сотрудничать друг с другом, а также возможности, которыми обладают страховые компании, используются не в полной мере. В связи с этим в рамках настоящего исследования автором определена система взаимодействия Госавтоинспекции со страховыми организациями, проанализирована сущность административно-правовых отношений, возникающих в сфере взаимодействия.

Кроме того, в настоящем исследовании проанализировано понятие договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, который представляет собой договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату в пределах определенной договором суммы (страховой суммы))¹.

В ходе изучения исторических аспектов возникновения взаимодействия между подразделениями ГИБДД МВД России и страховыми компаниями, проанализировано с различных точек зрения само понятие «взаимодействие», в результате чего мы определили, что взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний в лице их представителей представляет собой основанную на единых нормативно-правовых требованиях, общих принципах взаимодействия совместную согласованную деятельность сотрудников ГИБДД МВД России и страховых компаний в лице страховых агентов, осуществляемую в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, посредством издания совместных нормативных актов, обмена интересующей обе стороны информацией, путем пополнения автоматизированной информационной базы данных, проведения «круглых столов», семинаров, осуществления пропагандистской деятельности, процессуаль-

¹ См.: Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федер. закон Рос. Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ: с изменениями и дополнениями от 28 февраля 2009 г.

ному оформлению ДТП для выполнения страховыми компаниями обязательств перед участниками дорожного движения по реализации гражданско-правовых норм. Указанная деятельность направлена на повышение и обеспечение безопасности дорожного движения.

В развитие положений Постановления Правительства РФ № 100 были поставлены и решены задачи, требующие совместных действий подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний, решение которых способствует укреплению сотрудничества между указанными структурами. В частности:

- разработаны научно обоснованные формы, методы и механизмы привлечения к работе по обеспечению безопасности дорожного движения страховых компаний, коммерческих организаций, общественных объединений и иных негосударственных организаций, что, на наш взгляд, будет способствовать повышению эффективности деятельности и укреплению взаимодействия страховых компаний, общественных объединений и иных негосударственных организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- подготовлены научно обоснованные предложения по повышению безопасности дорожного движения и пропускной способности улично-дорожной сети с привлечением страховых компаний;

- определены мероприятия привлечения страховых компаний к оформлению незначительных ДТП для упрощения процедуры их оформления и оперативной ликвидации последствий.

Важно подчеркнуть, что в основе правового регулирования общественных отношений в сфере обязательного страхования лежат принципы, определяющие основные задачи обязательного страхования. В рамках настоящего научного исследования нами определены следующие основные принципы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств:

- законность;
- уважение прав и свобод человека и гражданина
- гарантированность возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших;

- всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности владельцами транспортных средств;

- недопустимость использования на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;

- экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения.

Данные принципы частично нашли свое отражение в многочисленных нормативно-правовых актах и подразумевают точное исполнение за-

кона всеми участниками взаимодействия, решения поставленных в законодательстве целей и задач, недопущение несоблюдения прав и свобод человека. Нарушение данных принципов влечет за собой различного рода ответственность. В частности, следует отдельно отметить эффективность реализации административного принуждения в сфере взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями, и непосредственно применение административной ответственности за нарушение статьи 12.37 КоАП РФ, устанавливающей ответственность за несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также за неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности.

Необходимо отметить тенденцию к повышению интереса и стремлению к сотрудничеству с целью укрепления взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний, а также решению совместных задач, поставленных как правительством РФ, так и внезапно возникающих в процессе деятельности как подразделений ГИБДД МВД России, так и страховых организаций, занимающихся страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями ставит перед собой задачи по охране жизни и здоровья граждан; защите имущества; возмещению вреда; привлечению виновных к ответственности. Решение этих задач с целью укрепления взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями невозможно без непосредственного участия государства посредством принятия нормативно-правовых актов, способствующих выработке на практике четкой линии взаимодействия между указанными структурами.

В связи с этим хотелось бы отметить, что содержание организации взаимодействия ГИБДД МВД России со страховыми организациями зависит от слаженности действий, хорошей информированности, оперативности в принятии решений тех подразделений, которые принимают непосредственное участие в решении общих задач, стоящих перед Госавтоинспекцией и страховыми компаниями по следующим основным направлениям:

- формирование общественного мнения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- осуществление совместной деятельности по документированию ДТП;
- правовое информирование владельцев транспортных средств;
- решение поставленных задач в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Вместе с тем организация взаимодействия подразделений Госавтоинспекции со страховыми компаниями остается не изученной и, проанали-

зировав имеющуюся литературу в этой области, можем отметить, что в настоящее время, в обстановке нестабильности в сфере дорожного движения, требуется слаженность действий всех заинтересованных структур и организаций, имеющих непосредственное отношение к безопасности дорожного движения, требуется оперативность принятия совместных решений, разработка планов сотрудничества, носящих долгосрочный характер, принятие совместных правовых актов и иных документов, которые бы регламентировали организацию деятельности этих субъектов.

На основании проведенного исследования приходим к выводу о том, что деятельность по взаимодействию подразделений ГИБДД МВД России со страховыми организациями занимает важное место в системе мер по защите жизни и здоровья граждан-участников дорожного движения, охране их имущества и борьбе со страховым мошенничеством. Результаты изучения практики взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России со страховыми организациями показывают, что данная деятельность не может быть эффективной без разработки и принятия совместного приказа МВД России и Федеральной службы страхового надзора, способствующего плодотворному сотрудничеству двух структур и реализации возложенных на них задач.

Список использованной литературы

I. Официальные документы и нормативные акты

1. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс] : [принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. : с учетом поправок, внесенных Законами Рос. Федерации о поправках к Конституции Рос. Федерации от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая [Электронный ресурс] : федер. закон : [от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ : ред. от 28 марта 2017 г.]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : федер. закон : [от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ : ред. от 1 июля 2017 г.] // Рос. газ. – 2001. – 31 дек. – № 256.

4. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения : указ Президента Рос. Федерации : [от 15 июня 1998 г. № 711 : ред. от 16 мая 2017 г. : вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации] // Рос. газ. – 1998. – 23 июня. – № 116.

5. О Правилах дорожного движения : постановление Правительства Рос. Федерации : [от 23 октября 1993 г. № 1090 : ред. от 28 июня 2017 г. : вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения] // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. – 1993. – № 47, ст. 4531.

6. О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации : постановление Правительства Рос. Федерации : [от 12 августа 1994 г. № 938 : ред. от 25 мая 2016 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1994. – № 17, ст. 1999.

7. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» : постановление Правительства Рос. Федерации : [от 20 февраля 2006 г. № 100 : ред. от 22 ноября 2012 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2006. – № 9, ст. 1020.

8. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» : постановление Правительства Рос. Федерации : [от 3 октября 2013 г. № 864 : ред. от 11 октября 2016 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 41, ст. 5183.

9. Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : приказ МВД России : [от 2 декабря 2003 г. № 930 : ред. от 29 декабря 2012 г. : вместе с Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения]. – Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

10. О порядке регистрации транспортных средств : приказ МВД России : [от 24 ноября 2008 г. № 1001 : ред. от 20 марта 2017 г. : вместе с Правилами регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним : зарегистрирован в Минюсте России 30 декабря 2008 г. № 13051] // Рос. газ. – 2009. – 16 янв. – № 5.

11. О мерах по совершенствованию деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России : [от 2 марта 2009 г. № 186дсп].

12. Об организации страхового дела в Российской Федерации : закон Рос. Федерации : [от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 : ред. от 3 июля 2016 г.] // Рос. газ. – 1993. – 12 янв. – № 6.

13. О безопасности дорожного движения : федер. закон : [от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ : ред. от 3 июля 2016 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1995. – № 50, ст. 4873.

14. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : федер. закон : [от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ : ред. от 28 марта 2017 г.] // Рос. газ. – 2002. – 7 мая. – № 80.

15. Об информации, информационных технологиях и о защите информации : федер. закон : [от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ : ред. от 18 июня 2017 г.] // Рос. газ. – 2006. – 29 июля. – № 165.

16. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон : [от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ : ред. от 7 февраля 2017 г.] // Рос. газ. – 2007. – 14 нояб. – № 254.

17. О полиции : федер. закон : [от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ : ред. от 18 июня 2017 г.] // Рос. газ. – 2011. – 8 февр. – № 25.

II. Учебные пособия, сборники, лекции

18. Абрамов, В. Ю. Страхование: теория и практика / В. Ю. Абрамов. – М. : Волтерс Клувер, 2007. – 297 с.
19. Агапов, А. Б. Административное право / А. Б. Агапов. – М. : Юрайт, 2009. – 816 с.
20. Аксенов, В. Г. Взаимодействие органов внутренних дел с добровольными дружинами : учебное пособие / В. Г. Аксенов, И. И. Веремеенко, С. С. Стрельников. – М. : Мега, 1975. – 290 с.
21. Алексеев, С. С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве : учебное пособие / С. С. Алексеев. – М. : Просвещение, 1966. – 383 с.
22. Алексеев, С. С. Общая теория права : учебник / С. С. Алексеев. Т. 1. – М. : Пересвет, 1981. – 351 с.
23. Алехин, А. П. Административное право России. Первая часть : учебник / А. П. Алехин, А. А. Кармолицкий. – М. : Зерцало, 2009. – 308 с.
24. Андреева, Г. М. Социальная психология : учебник / Г. М. Андреева. – М. : Юрайт, 2008. – 298 с.
25. Безлепкин, Б. Т. Судебно-правовая защита прав и свобод граждан в отношениях с государственными органами и должностными лицами / Б. Т. Безлепкин. – М. : ИНФРА-М, 1997. – 183 с.
26. Благоразумный, А. А. Организация общественных связей органов внутренних дел / А. А. Благоразумный, В. Б. Коробов. – М. : Юрайт, 2003. – 211 с.
27. Бланд, Д. А. Страхование: принципы и практика / Д. А. Бланд. – М. : Мега, 1998. – 124 с.
28. Васильева, О. М. Основы взаимодействия милиции и общест-венности / О. М. Васильева, И. И. Веремеенко, Р. И. Денисов. – М. : Академия МВД СССР, 1978. – 246 с.
29. Васильева, О. М. Основы взаимодействия милиции и общест-венности : учебное пособие / О. М. Васильева, И. И. Веремеенко, Р. И. Денисов. – М. : Академия МВД СССР, 1980. – 251 с.
30. Витрук, Н. В. Законность: понятие, защита и обеспечение // Об-щая теория права / Н. В. Витрук; под ред. В. К. Бабаева. – Нижний Новго-род: Научная книга, 1993. – 528 с.
31. Горбунова, О. Н. Финансовое право : учебник / О. Н. Горбуно-ва. – М. : ИНФРА-М, 2006. – 411 с.
32. Горшков, М. К. Как провести социологическое исследование : учебное пособие / М. К. Горшков, Ф. Э. Шерега. – М. : ДРОФА, 1985. – 135 с.
33. Грачева, Е. Ю. Финансово-правовое регулирование обязатель-ного страхования / Е. Ю. Грачева // Финансовое право : учебник / под ред. О. Н. Горбуновой. – М. : Просвещение, 2006. – 418 с.

34. Гребельский, Д. В. Теоретические основы и организационно-правовые проблемы оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел / Д. В. Гребельский. – М. : Академия МВД СССР, 1987. – 231 с.
35. Гукасян, Р. Е. Проблема интересов в советском гражданском процессуальном праве : учебник / Р. Е. Гукасян. – Саратов : Саратов-Книга, 1970. – 239 с.
36. Данилов, Е. П. Автомобильные дела: административные, уголовные, гражданские экспертизы / Е. П. Данилов. – М. : ДРОФА, 2004. – 164 с.
37. Дербичева, С. А. Взаимодействие милиции / полиции и населения: отечественный и зарубежный опыт. Часть 1. Деонтологические основы взаимодействия : курс лекций / С. А. Дербичева, П. Н. Астапенко. – Смоленск : Смоленский регион ИРА, 2001. – 97 с.
38. Ермаков, К. К. Взаимодействие и координация в органах внутренних дел : лекция / К. К. Ермаков. – М. : ВШ МВД СССР, 1977. – 42 с.
39. Жилкина, М. С. Страховое мошенничество. Правовая оценка, практика выявления и методы пресечения / М. С. Жилкина. – М. : Юрайт, 2005. – 141 с.
40. Загорный, А. В. Координация деятельности органов внутренних дел с другими государственными органами и общественными организациями в предупреждении правонарушений и укреплении общественного порядка / А. В. Загорный. – М. : Академия МВД СССР, 1981. – 201 с.
41. Запольский, С. В. Финансовое право : учебник / С. В. Запольский. – М. : ДРОФА, 2006. – 529 с.
42. Звирбуль, В. К. Деятельность прокуратуры по предупреждению преступлений. – М. : Мосиздат, 1971. – 188 с.
43. Зражевская, Т. Д. Ответственность по советскому государственному праву : учебное пособие / Т. Д. Зражевская. – Воронеж : Читатель, 1980. – 251 с.
44. Игбаева, Г. Р. Становление и развитие обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России : учебное пособие / Г. Р. Игбаева. – М. : Волтерс Клувер, 2009. – 114 с.
45. Кикоть, В. Я. Административное право России : учебник / В. Я. Кикоть. – М. : Юнити-Дана, 2003. – 342 с.
46. Козлов, В. А. Конкретно-социологические исследования в области права / В. А. Козлов, Ю. А. Суслов. – Л. : ТРУД, 1981. – 268 с.
47. Козлов, Ю. М. Административное право : учебник / Ю. М. Козлов, Л. Л. Попов. – М. : Юристъ, 1999. – 374 с.
48. Козырев, Г. И. Социология : учебное пособие / Г. И. Козырев. – М. : РХТУ, 2003. – 349 с.
49. Колодкин, Л. М. Теория управления правоохранительной деятельностью органов внутренних дел / Л. М. Колодкин. – М. : Проспект, 1999. – 749 с.

50. Кондрашов, Б. П. Комментарий к закону Российской Федерации «О милиции» / Б. П. Кондрашов [и др.]. – М. : Мосиздат, 2003. – 28 с.
51. Королев, А. Н. Правила дорожного движения РФ: Комментарий и нормативные акты о безопасности дорожного движения / А. Н. Королев. Издание II. – М. : Волтерс-Клувер, 2010. – 75 с.
52. Крапивенский, С. Э. Социальная философия / С. Э. Крапивенский. – М. : Гуманит. изд. центр «ВЛАДОС», 1998. – 219 с.
53. Кузнецова, О. В. ОСАГО : практическое пособие / О. В. Кузнецова. – М. : Юрайт, 2008. – 103 с.
54. Мазаев, И. В. Памятка страхователям автогражданской ответственности / И. В. Мазаев. – М. : Мега, 2004. – 44 с.
55. Матузов, Н. И. Право и личность : курс лекций по теории государства и права / Н. И. Матузов. – Саратов : Саратов-Книга, 1993. – 74 с.
56. Михайлов, С. В. Категория интереса в российском гражданском праве : учебное пособие / С. В. Михайлов. – М. : Просвещение, 2002. – 163 с.
57. Михалева, Н. А. Общественно-политические права и свободы граждан СССР / Н. А. Михалева. – М. : Пересвет, 1973. – 197 с.
58. Мулукаев, Р. С. История отечественных органов внутренних дел / Р. С. Мулукаев; под ред. проф. Р. С. Мулукаева, А. Я. Малыгина, А. Е. Епифанова. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 335 с.
59. Мулукаев, Р. С. История отечественных органов внутренних дел в материалах их информационных подразделений: МВД 200 лет / Р. С. Мулукаев, А. Е. Епифанов, О. К. Чабан. – Волгоград : Труд, 1997. – 214 с.
60. Мулукаев, Р. С. Советская милиция: этапы развития / Р. С. Мулукаев, А. Я. Малыгин. – М. : Мосиздат, 1985. – 218 с.
61. Попов, Л. Л. Административное право России : учебник / Л. Л. Попов, Ю. И. Мигачев, С. В. Тихомиров. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Проспект, 2009. – 752 с.
62. Попов, Д. А. Цели и задачи государственного регулирования в области дорожного движения и обеспечения его безопасности на современном этапе / Д. А. Попов, К. Ю. Беляев. – М. : Зерцало, 2009. – 340 с.
63. Пригожин, А. И. Организации: Системы и люди : учебное пособие / А. И. Пригожин. – М. : Проспект, 1983. – 158 с.
64. Райхер, В. К. Государственное страхование в СССР / В. К. Райхер. – М. : Юристъ, 1938. – 300 с.
65. Райхер, В. К. Общественно-исторические типы страхования / В. К. Райхер. – М. : Юристъ, 1947. – 287 с.
66. Розин, Л. М. Организация взаимодействия службы охраны общественного порядка с государственными органами и общественными организациями / Л. М. Розин. – М. : Академия МВД СССР, 1978. – 286 с.

67. Ростовцева, И. В. Реализация прав личности в деятельности органов внутренних дел : учебное пособие / И. В. Ростовцева. – Волгоград : Изд. Труд, 1996. – 163 с.
68. Сагиндыкова, А. Н. Деятельность участковых уполномоченных милиции в сфере охраны общественного порядка (конституционные и административные аспекты) : монография / А. Н. Сагиндыкова, А. Л. Ховралев, А. Б. Южаков. – Екатеринбург, 2004. – 179 с.
69. Селиверстов, М. Н. Страхование экспертиза грузов / М. Н. Селиверстов. – М. : Анкил, 2007. – 408 с.
70. Смирнова, М. Б. Страхование право, учебное пособие / М. Б. Смирнова. – М. : Юнити-Дана, 2007. – 396 с.
71. Собрание узаконений и распоряжений Правительства. 1914. Отдел 2. Первое полугодие. – Ст. 222. – № 25.
72. Собрание узаконений и распоряжений Правительства. 1914. Отдел 2. Первое полугодие. – Ст. 56. – № 483.
73. Сокол, П. В. Комментарий к Федеральному закону от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» / П. В. Сокол. – М. : ИНФРА-М, 2007. – 175 с.
74. Соломатина, Е. А. Фондовая лекция «Правовые основы государственного страхования» / Е. А. Соломатина. – М. : Московский университет МВД России, 2007. – 96 с.
75. Тихомиров, Ю. А. Публичное право : учебник / Ю. А. Тихомиров. – М. : ДРОФА, 1995. – 368 с.
76. Фролов, С. С. Социология : учебник для высших учебных заведений / С. С. Фролов. – М. : Логос, 2008. – 314 с.
77. Хропанюк, В. Н. Теория государства и права : учебное пособие для высших учебных заведений / В. Н. Хропанюк; под ред. профессора В. Г. Стрекоза. – М. : Юрайт, 2000. – 509 с.
78. Худяков, А. И. Страхование право : учебник / А. И. Худяков. – СПб. : Научная литература, 2004. – 341 с.
79. Черников, В. В. Комментарий к КоАП РФ / В. В. Черников, Ю. П. Соловей. – М. : Проспект, 2006. – 184 с.
80. Шванков, В. М. Теоретические основы координации и взаимодействия в органах внутренних дел / В. М. Шванков. – М. : Академия МВД СССР, 1978. – 243 с.
81. Эфендиев, А. Г. Общая социология : учебное пособие / А. Г. Эфендиев. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 348 с.

III. Монографии, статьи

82. «Автогражданка» родилась в Госстрахе // ОАСГ Российская государственная страховая компания. – 2003. – № 18 (60). – 26 с.

83. Вайпан, В. А. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности: комментарий к новому Закону / В. А. Вайпан // Право и экономика. – 2007. – № 12. – 68 с.

84. Габидулин, И. А. Правовые основы деятельности аджастеров и сюрвейеров / И. А. Габидулин // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2008. – № 4. – 70 с.

85. Грибанов, В. П. Интерес в гражданском праве / В. П. Грибанов // Советское государство и право. – 1967. – № 1. – 72 с.

86. Гукасян, Р. Е. Правовые и охраняемые законом интересы / Р. Е. Гукасян // Советское государство и право. – 1973. – № 7. – 76 с.

87. Осаго и безопасность дорожного движения в Великобритании. Книга I / Доклад РСА «Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения» (выпуск III). – М. : Юристъ, 2008. – 128 с.

88. Рассолова, Т. М. Страхование автогражданской ответственности в Российской империи / Т. М. Рассолова // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2008. – № 4. – 69 с.

89. Российский союз автостраховщиков. Годовой отчет/2008. – М. : 2009.

90. Российский союз автостраховщиков. Годовой отчет/2009. – М. : 2010.

91. Российский союз автостраховщиков. Годовой отчет/2010. – М. : 2011.

92. Российский союз автостраховщиков. Годовой отчет/2011. – М. : 2012.

93. Российский союз автостраховщиков. Годовой отчет/2012. – М. : 2013.

94. Российский союз автостраховщиков. Годовой отчет/2013. – М. : 2014.

95. Российский союз автостраховщиков. Годовой отчет/2014. – М. : 2015.

96. Российский союз автостраховщиков. Годовой отчет/2015. – М. : 2016.

97. Слепнев, Е. А. О понятии организационно-правовых форм взаимодействия милиции и органов общественной самодеятельности в охране общественного порядка / Е. А. Слепнев // Взаимодействие органов внутренних дел с другими государственными органами и общественными организациями в борьбе с правонарушениями. – М. : Юрист, 1986. – 112 с.

98. Ямпольская, Ц. А. Взаимодействие государственных органов и общественных организаций в современном советском обществе / Ц. А. Ямпольская // Советское государство и право. – 1978. – № 8. – 116 с.

IV. Диссертации и авторефераты

99. Афанасьев, В. С. Обеспечение законности: вопросы теории и практики (по материалам органов внутренних дел) : дис. ... д-ра юрид. наук / Афанасьев В. С. – М., 1993. – 281 с.

100. Афонин, В. В. Административно-правовые основы деятельности ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями : дис. ... канд. юрид. наук / Афонин В. В. – М., 2011. – 211 с.

101. Галлеев, С. А. Административно-правовые отношения в обеспечении права граждан на информацию : дис. ... канд. юрид. наук / Галлеев С. А. – М., 2002. – 210 с.

102. Готовцев, А. В. Организационно-правовые вопросы взаимодействия милиции и внутренних войск в охране общественного порядка : дис. ... канд. юрид. наук / Готовцев А. В. – М., 2000. – 211 с.

103. Калюжный, А. Н. Административно-правовые основы взаимодействия органов внутренних дел со средствами массовой информации : дис. ... канд. юрид. наук / Калюжный А. Н. – М., 2005. – 218 с.

104. Новокшенов, К. А. Административно-правовое регулирование предпринимательской деятельности и административная деятельность ОВД: соотношение и совершенствование форм, методов, компетенции, функций, взаимодействия (на материалах исследования работы подразделений БППРИАЗ) : дис. ... канд. юрид. наук / Новокшенов К. А. – Челябинск, 2004. – 209 с.

105. Плишкин, В. И. Административно-правовые и организационные проблемы взаимодействия транспортных и территориальных органов внутренних дел в охране общественного порядка : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Плишкин, В. И. – Киевская высшая школа МВД СССР им. Ф. Э. Дзержинского, 1984. – 28 с.

106. Рашевский, Ю. М. Организационно-правовые основы взаимодействия ОВД и органов налоговой полиции : дис. ... канд. юрид. наук / Ю. М. Рашевский. – М., 2000. – 212 с.

107. Таскаев, Н. Н. Организационно-правовые вопросы деятельности милиции общественной безопасности по борьбе с административными правонарушениями на потребительском рынке : дис. ... канд. юрид. наук / Таскаев Н. Н. – СПб., 1999. – 209 с.

V. Справочные издания

108. Грицанов, А. А. Новейший философский словарь / А. А. Грицанов. – Минск, 1998. – 622 с.
109. Даль, В. И. Толковый словарь великорусского языка / В. И. Даль. – Т. 1. А-З. Изд. 3-е, дополн. – М., 1998. – 507 с.
110. Кельм, О. А. Психологический словарь значения психологических терминов / О. А. Кельм. – М. : Юнити-Дана, 2009. – 341 с.
111. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. – М. : ДРОФА, 1995. – 682 с.
112. Фролов, И. Т. Философский словарь / И. Т. Фролов. 6-е изд., перераб. и дополненное. – М. : Мосиздат, 1991. – 511 с.
113. Шинкаренко, И. Э. Англо-русский словарь страховых терминов / И. Э. Шинкаренко. – М. : Анкил, 2005. – 392 с.

VI. Нормативные акты и монографии на иностранных языках

114. Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств : закон Украины : [от 1 июля 2004 г. № 1961-IV].
115. Британский дорожный кодекс : [принят Советом министров Великобритании 12 января 1931 г.]. – 135 с.

VII. Интернет-сайты

116. Интернет-сайт. – URL: www.autoins.ru.
117. Интернет-сайт. – URL: www.autoins.ru/ru/target_grant/RSA_GIBDD.
118. Интернет-сайт. – URL: www.francetour.ru/automobilist.htm.
119. Интернет-сайт. – URL: www.auto-neva.ru/informaciya_dlya_avtomobilistov.
120. Интернет-сайт: – URL: www.tournet.ru/france/nouvelles/0006.htm.
121. Интернет-сайт: – URL: www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2006/vestniksf303-15/vestniksf303-15030.htm.

Алгоритм действий участников дорожного движения в случае произошедшего дорожно-транспортного происшествия

1. Не следует передвигать аварийный автомобиль с места происшествия до прибытия сотрудников ДПС ГИБДД МВД России.
2. Необходимо установить знак аварийной остановки на расстояние, регламентированное правилами дорожного движения.
3. Вызвать на место происшествия сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России.
4. Позвонить в страховую компанию по номеру телефона, указанному на страховом полисе и сообщите о случившемся, указав координаты места ДТП, время и кратко обстоятельства случившегося.
5. Учитывая состояние душевного волнения человека, попавшего в дорожно-транспортное происшествие, сотрудники страховой компании могут возложить на себя обязанность вызова сотрудников ДПС ГИБДД МВД России, службы скорой помощи, пожарных и эвакуатора, а также определить принадлежность случившегося ДТП к страховому случаю.
6. В процессе разбора обстоятельств дорожно-транспортного происшествия необходимо получить у инспектора дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России справку об участии в ДТП и копию протокола об административном правонарушении.
7. Участникам дорожного движения необходимо заполнить извещение о ДТП и в течение пяти рабочих дней доставить оригинал извещения в страховую компанию.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О внесении изменений в Федеральный закон Российской Федерации «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

Внести в Федеральный закон Российской Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изменениями от 24 декабря 2002 г., 23 июня 2003 г., 29 декабря 2004 г., 21 июля 2005 г., 25 ноября, 30 декабря 2006 г., 1 декабря 2007 г., 16 мая, 24 июня, 23 июля, 25, 30 декабря 2008 г., 28 февраля 2009 г., 27 декабря 2009 г., 1 февраля, 22 апреля 2010 г.) РГ от 7.05.2002 г. №80. СЗ РФ от 6.05.2002 №18 ст.1720.) следующие изменения:

Статья 30.1 «Взаимодействие структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями» следующего содержания:

1. Взаимодействие структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями – совместная согласованная деятельность сотрудников ГИБДД МВД России и страховых компаний в лице страховщиков и страховых агентов, основанная на нормативно-правовых актах Российской Федерации и ведомственных актах Российской Федерации, на общих принципах взаимодействия, посредством обмена интересующей обе стороны информацией, а также путем пополнения автоматизированной информационной базы данных с целью наиболее эффективного решения задач, стоящих перед данными организациями, направленная на повышение и обеспечение безопасности дорожного движения.

2. Взаимодействие подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения и страховых компаний осуществляется по следующим направлениям: оформление ДТП и определение принадлежности данного случая к страховому; выявление случаев страхового мошенничества.

3. Форма взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций – это способ осуществления ими совместных действий, направленных на повышение эффективности государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Взаимодействие подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения и страховых компаний осуществляется в

форме издания совместных правовых актов и выработке организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения; информационной форме взаимодействия; взаимодействия в форме пропаганды.

4. Аналогично положения данной статьи применимы и для таких министерств и ведомств Российской Федерации, как: Министерство сельского хозяйства РФ, Министерство обороны РФ, Министерство внутренних дел РФ в лице ГИБДД МВД России, Федеральная служба страхового надзора, некоммерческая организация «Российский союз автостраховщиков».

РЕГЛАМЕНТ

о взаимодействии структурных подразделений ГИБДД МВД России и Федеральной службы страхового надзора Российской Федерации при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы

І. Общие положения

1. Настоящий Регламент разработан в соответствии с Конституцией РФ, Федеральным Законом от 25.04.2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», Федеральным законом от 7 февраля 2011 года «О полиции», нормативно-правовыми актами, регулирующими участие структурных подразделений ГИБДД Министерства внутренних дел РФ и Федеральной службы страхового надзора РФ (далее при совместном упоминании – Стороны) в совместной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, защите имущества граждан и защиты их законных прав и интересов; по укреплению взаимодействия ведомств; определяет содержание и порядок взаимодействия Сторон.

2. Взаимодействие Сторон – это равноправное, устойчивое, взаимовыгодное, деловое сотрудничество подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в целях защиты имущества граждан и защиты их законных прав и интересов.

3. Целями взаимодействия Сторон являются: обеспечение безопасности дорожного движения; защита имущества граждан, а также их законных интересов; укрепление законности; согласованность действий, взаимопомощь и их единство; укрепление и совершенствование взаимодействия ведомств.

4. Взаимодействие осуществляется на основе общих принципов: законности; уважения прав и свобод человека и гражданина; гуманизма; непрерывности; равноправия сторон взаимодействия; общности целей, задач и интересов; сочетания единоначалия и коллегиальности, а также на основе специальных принципов внутреннего взаимодействия: постоянной направленности и согласованности действий различных служб на достижение конкретного общего результата; деятельности каждого из участников взаимодействия в пределах своей компетентности; комплексного использования сил и средств структурных подразделений ГИБДД МВД России; непрерывности взаимодействия; согласованности планирования взаимодействия и самостоятельности руководителей взаимодействия в выборе

форм и направлений взаимодействия. Кроме того, специальных принципов внешнего взаимодействия: законности; направленности взаимодействия на достижение положительных результатов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения; деятельности субъектов в пределах своей компетенции; оперативности взаимодействия.

5. При организации взаимодействия Стороны руководствуются законодательством Российской Федерации, Указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, Постановлениями Правительства Российской Федерации, ведомственными нормативно-правовыми актами, а также настоящим Положением.

II. Содержание взаимодействия Сторон

6. Субъектами, осуществляющими взаимодействие на различных уровнях, являются:

на федеральном уровне – Управление правового регулирования, межведомственного взаимодействия и международного сотрудничества Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России; Управление организации и координации деятельности органов внутренних дел по линии безопасности дорожного движения; некоммерческие организации (объединения страховщиков); Российский союз автостраховщиков;

на региональном и местном уровне – отдел организации межведомственного взаимодействия и пропаганды безопасности дорожного движения; отдел организации и координации деятельности дорожно-патрульной службы; отдел организации и координации технического надзора, регистрации АМТ и экзаменационной деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России; страховые компании и страховые группы субъектов Российской Федерации.

7. Взаимодействие Сторон осуществляется с учетом возложенных на них задач по следующим направлениям:

- формирование общественного мнения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- осуществление совместной деятельности по документированию дорожно-транспортного происшествия;
- правовое информирование владельцев транспортных средств;
- решение поставленных задач в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

8. Формами взаимодействия являются:

- внутриведомственная форма взаимодействия, представляющая собой совместную деятельность должностных лиц (подразделений, служб) одного государственного органа или организации;

- межведомственная форма взаимодействия, представляющая собой совместную деятельность должностных лиц (подразделений, служб) разных государственных органов или организаций;
 - по периоду времени и уровню взаимодействия: единовременная, периодически действующая, постоянно действующая формы взаимодействия;
 - издание совместных правовых актов и выработка организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения;
 - информационная (информационный обмен путем использования автоматизированной базы данных);
 - взаимодействие в форме пропаганды (осуществление пропагандистской деятельности);
 - проведение лекций, бесед с различными категориями участников дорожного движения, совместных методических семинаров, «круглых столов», научно-практических конференций (взаимное участие в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы, связанной с автотранспортом, его использованием и обеспечением безопасности дорожного движения);
 - проведение «прямых линий» с участием представителей Госавтоинспекции и представителей страховых организаций (взаимное участие в процессуальном оформлении дорожно-транспортных происшествий).
- Также допускается использование других форм взаимодействия, конструктивно развивающих сотрудничество между Сторонами.

III. Деятельность Сторон в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

9. Настоящий Регламент определяет основные правила и регулирует порядок взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний по субъектам Российской Федерации при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, в соответствии со статьей 30 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

10. Взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, осуществляется на региональном уровне в электронном виде и формируется в рамках автоматизированной информационной системы, относящейся к федеральным информационным ресурсам.

11. Сведения, указанные в пункте 3 настоящего Регламента, передаются подразделениями ГИБДД МВД России в соответствующие страховые компании в виде файлов передачи данных:

ежегодно до 1 февраля текущего календарного года о всех транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, по состоянию на 31 декабря истекшего календарного года;

в течение 15 дней после регистрации или снятия с регистрации транспортных средств, а также лиц, на которых они зарегистрированы.

12. Федеральная служба страхового надзора РФ:

12.1. Проводит сверку сведений, полученных из подразделений ГИБДД МВД России со сведениями, содержащимися в информационных ресурсах страховых компаний.

В случае расхождения сведений, содержащихся в переданных подразделениями ГИБДД МВД России файлах передачи данных, со сведениями баз данных страховых компаний и/или при их недостаточности для предотвращения случаев страхового мошенничества страховые компании корректируют данные и/или вносят недостающие сведения и формируют файлы корректировки.

12.2. Направляют в соответствующие подразделения ГИБДД МВД России сформированные файлы корректировки.

12.3. Обеспечивают защиту информации в соответствии с требованиями статьи 14 Федерального закона от 27 июля 2006 года «Об информации, информационных технологиях и защите информации» к работе с информацией ограниченного доступа.

13. Подразделения ГИБДД МВД России:

13.1. После получения от страховых компаний файлов корректировки и реестров файлов корректировки вносят изменения в базы учетных и регистрационных данных в соответствии с перечнем показателей, содержащихся в карточке учета транспортных средств, или в ходе проведения государственного технического осмотра транспортных средств.

13.2. Формируют файлы с достоверными и полными сведениями о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, и передают их в соответствующие страховые компании.

14. При передаче файлов со сведениями о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, а также реестров файлов соблюдаются следующие условия:

- сведения, подлежащие передаче, предварительно должны быть проверены на отсутствие вредоносных программ;

- сформированные файлы архивируются с помощью программы-упаковщика;

- архивные файлы отправляются получателю с помощью программы средств передачи данных или на электронном носителе;

- информация считается принятой после получения от получателя сообщения об успешном приеме данных.

15. Подразделения ГИБДД МВД России и страховые компании в целях выработки предложений по совершенствованию взаимодействия осуществляют консультации, совместные рабочие встречи и тематические семинары.

**Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений
ГИБДД МВД России по вопросам взаимодействия
со страховыми компаниями в процентах**

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (268 человек)	
		количество	%
1.	<i>Ваш стаж работы в должности?</i>		
	А) до 1 года;	24	17,9
	Б) от 1 года до 3 лет;	32	23,9
	В) от 3 до 5 лет;	40	29,8
	Г) от 5 до 10 лет;	20	14,9
	Д) свыше 10 лет;	18	13,4
	Е) иное	0	0
2.	<i>Ваша должность на момент заполнения анкеты?</i>		
	А) старший инспектор ДПС;	12	8,9
	Б) инспектор по анализу и планированию;	12	8,9
	В) инспектор по пропаганде;	20	14,9
	Г) инспектор по административной практике;	8	6
	Д) иное	82	61,1
3.	<i>Как Вы оцениваете деятельность российской полиции?</i>		
	А) положительно;	46	34,3
	Б) скорее положительно;	80	60
	В) скорее отрицательно;	4	3
	Г) отрицательно;	2	1,5
	Д) затрудняюсь ответить;	2	1,5
	Е) иное	0	0
4.	<i>Как Вы считаете, насколько изменилась деятельность российской полиции за последние три года?</i>		
	А) значительно лучше;	10	7,5
	Б) несколько лучше;	42	31,3
	В) осталась на прежнем уровне;	44	32,8
	Г) несколько хуже;	24	17,9
	Д) значительно хуже;	8	6
	Е) затрудняюсь ответить;	2	1,5
	Ж) иное	4	3

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (268 человек)	
		количество	%
5.	<p><i>Считаете ли Вы необходимым привлечение представителей страховых компаний для обеспечения безопасности дорожного движения?</i></p> <p>А) да, считаю;</p> <p>Б) нет, я так не считаю;</p> <p>В) затрудняюсь ответить;</p> <p>Г) иное</p>	<p>88</p> <p>46</p> <p>0</p> <p>0</p>	<p>65,7</p> <p>34,3</p> <p>0</p> <p>0</p>
6.	<p><i>На Ваш взгляд, достаточно ли в полном объеме разработана нормативная база, регламентирующая деятельность подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями?</i></p> <p>А) достаточно полно;</p> <p>Б) разработана, но не в полном объеме;</p> <p>В) необходимо доработать большую часть нормативной базы;</p> <p>Г) нормативная база отсутствует;</p> <p>Д) иное</p>	<p>6</p> <p>36</p> <p>62</p> <p>32</p> <p>0</p>	<p>4,4</p> <p>26,5</p> <p>45,6</p> <p>23,5</p> <p>0</p>
7.	<p><i>Считаете ли Вы необходимым совершенствование нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность подразделений ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями?</i></p> <p>А) да, я так считаю;</p> <p>Б) нет, я считаю, что имеющиеся нормативно-правовые акты достаточно совершенны и не требуют проведения дополнительной доработки;</p> <p>В) затрудняюсь ответить;</p> <p>Г) иное</p>	<p>112</p> <p>10</p> <p>12</p> <p>0</p>	<p>83,6</p> <p>7,5</p> <p>8,9</p> <p>0</p>

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (268 человек)	
		количество	%
8.	<p><i>Считаете ли Вы целесообразным углубленную научную и методическую разработку вопросов, касающихся института взаимодействия ГИБДД со страховыми компаниями?</i></p> <p>А) да, считаю;</p> <p>Б) нет, я так не считаю;</p> <p>В) затрудняюсь ответить;</p> <p>Г) иное</p>	<p>92</p> <p>16</p> <p>16</p> <p>10</p>	<p>68,6</p> <p>11,9</p> <p>11,9</p> <p>7,5</p>
9.	<p><i>На Ваш взгляд, кто должен являться организатором работы по взаимодействию подразделений ГИБДД со страховыми компаниями?</i></p> <p>А) сотрудники подразделений МВД РФ;</p> <p>Б) представители страховых компаний;</p> <p>В) специализированные общественные организации по взаимодействию ГИБДД со страховыми компаниями;</p> <p>Г) затрудняюсь ответить;</p> <p>Д) иное</p>	<p>36</p> <p>58</p> <p>26</p> <p>14</p> <p>2</p>	<p>26,5</p> <p>42,6</p> <p>19,1</p> <p>10,3</p> <p>1,5</p>
10.	<p><i>Какие из задач решались Вами на месте совершения дорожно-транспортных происшествий?</i></p> <p>А) выявление очевидцев дорожно-транспортного происшествия;</p> <p>Б) установление лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие;</p> <p>В) принятие мер к розыску лица, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия;</p> <p>Г) составление схемы дорожно-транспортного происшествия;</p> <p>Д) оказание первой медицинской помощи пострадавшим в ходе дорожно-транспортного происшествия;</p> <p>Е) иное</p>	<p>100</p> <p>94</p> <p>88</p> <p>82</p> <p>60</p> <p>16</p>	<p>22,7</p> <p>21,4</p> <p>20</p> <p>18,6</p> <p>13,6</p> <p>3,6</p>

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (268 человек)	
		количество	%
11.	<p><i>Часто ли в процессе своей служебной деятельности Вам приходилось сотрудничать с представителями страховых компаний в целях обеспечения безопасности дорожного движения?</i></p> <p>А) совместная работа ведется постоянно; Б) достаточно часто; В) сотрудничество ведется, но редко; Г) сотрудничество отсутствует; Д) иное</p>	<p>20 20 46 44 4</p>	<p>14,9 14,9 34,3 32,8 3</p>
12.	<p><i>С какими наибольшими трудностями при взаимодействии со страховыми компаниями Вам пришлось столкнуться?</i></p> <p>А) сложность в организации слаженной работы, выраженная в отсутствии взаимодействия между указанными организациями; Б) нежелание сотрудничества представителя страховой компании; В) сложность в организации взаимодействия с представителями страховых компаний по причине значительной удаленности, погодных условий и т.д.; Г) проблема установления психологического контакта с представителем страховой компании; Д) трудности при взаимодействии не возникают; Е) иное</p>	<p>56 20 20 20 16 8</p>	<p>40 14,3 14,3 14,3 11,4 5,7</p>
13.	<p><i>Оказывается ли Вам помощь со стороны представителей страховых компаний, и в чем конкретно она заключается?</i></p> <p>А) оказывается, в сборе и обмене интересующей информацией; Б) оказывается, в подготовке и оформлении необходимых процессуальных документов; В) не оказывается; Г) иное</p>	<p>56 24 50 4</p>	<p>41,8 17,9 37,3 3</p>

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (268 человек)	
		количество	%
14.	<p><i>При проверке документов у владельцев транспортных средств какие виды автострахования Вы встречаете чаще?</i></p> <p>А) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО);</p> <p>Б) добровольное страхование (КАСКО);</p> <p>В) какое-либо страхование у водителей отсутствует;</p> <p>Г) иное</p>	<p>116</p> <p>20</p> <p>2</p> <p>0</p>	<p>84</p> <p>14,5</p> <p>1,5</p> <p>0</p>
15.	<p><i>Каким образом Вы осуществляете связь с представителем страховой компании в целях обеспечения безопасности дорожного движения?</i></p> <p>А) по телефону;</p> <p>Б) с помощью письменных запросов;</p> <p>В) направляю требование руководителю страховой компании, в которой работает необходимый специалист;</p> <p>Г) связь с представителями страховой компании не осуществляю;</p> <p>Д) иное</p>	<p>44</p> <p>38</p> <p>12</p> <p>40</p> <p>6</p>	<p>31,4</p> <p>27,1</p> <p>8,6</p> <p>28,6</p> <p>4,3</p>
16.	<p><i>Каким образом Вы осуществляете поиск необходимого для обеспечения безопасности дорожного движения специалиста в области автострахования?</i></p> <p>А) посредством сети Интернет;</p> <p>Б) с помощью телефонной справочной службы;</p> <p>В) с помощью справочных печатных изданий;</p> <p>Г) спрашиваю у знакомых;</p> <p>Д) поиск специалиста не осуществляю;</p> <p>Е) иное</p>	<p>22</p> <p>26</p> <p>12</p> <p>40</p> <p>34</p> <p>4</p>	<p>15,9</p> <p>18,8</p> <p>8,7</p> <p>29</p> <p>24,6</p> <p>2,9</p>

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (268 человек)	
		количество	%
17.	<p><i>Каким образом Вы удостоверяетесь в компетенции представителя страховой компании, в ходе осуществления взаимодействия в целях обеспечения безопасности дорожного движения?</i></p> <p>А) по наличию документов о специальном образовании;</p> <p>Б) по наличию отзывов и рекомендаций из страховой компании, в которой работает специалист;</p> <p>В) задаю вопросы по интересующей тематике;</p> <p>Г) затрудняюсь ответить;</p> <p>Д) иное</p>	32 52 40 4 6	23,9 38,8 29,8 3 4,5
18.	<p><i>Как Вы считаете, следует ли расширить обязательные случаи участия представителей страховых компаний в процессе обеспечения безопасности дорожного движения?</i></p> <p>А) да, следует;</p> <p>Б) нет, не следует;</p> <p>В) затрудняюсь ответить;</p> <p>Г) иное</p>	88 24 14 8	65,7 17,9 10,4 6
19.	<p><i>На Ваш взгляд, осуществляется ли взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями?</i></p> <p>А) осуществляется на должном уровне;</p> <p>Б) осуществляется, но слабо;</p> <p>В) практически не осуществляется;</p> <p>Г) взаимодействие отсутствует;</p> <p>Д) иное</p>	28 58 30 16 2	20,9 43,3 22,4 11,9 1,5

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (268 человек)	
		количество	%
20.	<i>Каким образом осуществляется взаимодействие между сотрудниками ГИБДД со специалистами страховых компаний в обеспечении безопасности дорожного движения?</i>		
	А) даю указания и требую неукоснительного исполнения;	24	17,6
	Б) представитель страховой компании выполняет работу самостоятельно, однако сообщает инспектору ДПС ГИБДД о результатах;	56	41,2
	В) взаимодействую с представителем страховой компании «на равных»;	22	16,2
	Г) иное	34	25
21.	<i>Считаете ли Вы, что представитель страховой компании на месте совершения дорожно-транспортного происшествия должен проявить инициативу, если видит, что сотрудник ГИБДД не обращает внимания на предметы и обстоятельства, которые с точки зрения специалиста имеют значение для установления истины по делу?</i>		
	А) должен обратить на это внимание сотрудника ГИБДД и не более;	74	54,4
	Б) может самостоятельно процессуально закрепить необходимые действия;	10	7,3
	В) должен обратить на это внимание сотрудника ГИБДД, однако, если сотрудник ГИБДД проигнорировал сделанное замечание, должен самостоятельно закрепить процессуально необходимые действия;	42	30,9
	Г) затрудняюсь ответить;	6	4,4
	Д) иное	4	3

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (268 человек)	
		количество	%
22.	<i>Применяете ли Вы на практике материалы, предоставленные представителями страховых компаний?</i> А) часто; Б) иногда; В) редко; Г) совсем не применяю; Д) иное	44 36 16 36 2	32,8 26,9 12 26,9 1,5
23.	<i>Необходимо ли, по Вашему мнению, закрепление процессуальной формы в процессе взаимодействия ГИБДД со страховыми компаниями в КоАП РФ?</i> А) да, необходимо; Б) в этом нет необходимости; В) затрудняюсь ответить; Г) иное	84 28 20 2	62,7 20,9 14,9 1,5
24.	<i>Производите ли Вы опрос представителя страховой компании?</i> А) нет; Б) это случается редко; В) сравнительно часто; Г) иное	62 26 38 8	46,3 19,4 28,3 6
25.	<i>Насколько полно Вам удавалось разрешить возникающие вопросы в области обеспечения безопасности дорожного движения в ходе взаимодействия со страховыми компаниями?</i> А) полностью; Б) частично; В) не удалось вообще; Г) иное	54 50 20 10	40,3 37,3 14,9 7,5

Сумма ответов, а также их процентное соотношение в некоторых случаях превышает количество опрошенных человек (268), соответственно 100 %, так как анкетлируемые выбирали несколько вариантов ответов.

Результаты анкетирования представителей страховых организаций и граждан по вопросам взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями в процентах на примере Орловской области

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (140 человек)	
		количество	%
1.	<i>Ваш возраст?</i> А) 18–23 года; Б) 23–30 лет; В) 30–40 лет; Г) 40–50 лет; Д) 50–65 лет; Е) свыше 65 лет	11 39 12 7 1 0	15,7 55,7 17,1 10 1,4 0
2.	<i>Являетесь ли Вы водителем автотранспортного средства?</i> А) являюсь; Б) не являюсь, но ранее управлял автомобилем; В) никогда ранее не являлся; Г) иное	68 2 0 0	97,1 2,9 0
3.	<i>Как Вы оцениваете деятельность российской полиции?</i> А) положительно; Б) скорее положительно; В) скорее отрицательно; Г) отрицательно; Д) затрудняюсь ответить; Е) иное	32 20 9 4 5 0	45,7 28,6 12,9 5,7 7,1 0
4.	<i>Как Вы считаете, насколько изменилась деятельность российской полиции за последние три года?</i> А) значительно лучше; Б) несколько лучше; В) осталась на прежнем уровне; Г) несколько хуже; Д) значительно хуже; Е) затрудняюсь ответить; Ж) иное	3 9 31 17 4 6 0	4,3 12,9 44,3 24,3 5,7 8,6 0

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (140 человек)	
		количество	%
5.	<p><i>Считаете ли Вы необходимым привлечение представителей страховых компаний для обеспечения безопасности дорожного движения?</i></p> <p>А) да, считаю; Б) нет, я так не считаю; В) затрудняюсь ответить; Г) иное</p>	<p>62 7 1 0</p>	<p>88,6 10 1,4 0</p>
6.	<p><i>Сталкивались ли Вы с деятельностью страховой компании?</i></p> <p>А) сталкивался, при оформлении полиса страхования гражданской ответственности (ОСАГО); Б) сталкивался, при оформлении полиса добровольного страхования (КАСКО); В) сталкивался, при дополнении своих данных в полис страхования гражданской ответственности; Г) никогда не сталкивался; Д) иное</p>	<p>51 12 6 1 0</p>	<p>72,9 17,1 8,6 1,4 0</p>
7.	<p><i>Удовлетворяют ли Вас услуги, предоставляемые страховыми компаниями?</i></p> <p>А) полностью удовлетворяют; Б) скорее удовлетворяют, чем не удовлетворяют; В) скорее не удовлетворяют; Г) полностью не удовлетворяют; Д) затрудняюсь ответить; Е) иное</p>	<p>39 22 8 1 0 0</p>	<p>55,7 31,4 11,4 1,4 0 0</p>
8.	<p><i>Попадали ли Вы когда-либо ранее в дорожно-транспортное происшествие?</i></p> <p>А) да, попадал; Б) нет, не попадал; В) иное</p>	<p>13 57 0</p>	<p>18,6 81,4 0</p>

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (140 человек)	
		количество	%
9.	<p><i>Собираетесь ли Вы перезаключить договор страхования гражданской ответственности с прежней страховой компанией или заключите с другой?</i></p> <p>А) да, заключу договор с прежней страховой компанией;</p> <p>Б) договор перезаключу, но с другой компанией;</p> <p>В) договор больше ни с одной из страховых компаний заключать не буду;</p> <p>Г) затрудняюсь ответить;</p> <p>Д) иное</p>	60 10 0 0 0	85,7 14,3 0 0 0
10.	<p><i>Где Вы приобрели свой полис страхования гражданской ответственности?</i></p> <p>А) в офисе страховой компании;</p> <p>Б) через страхового агента;</p> <p>В) в отделении ГИБДД по месту постановки на учет автомобиля;</p> <p>Г) в автосалоне, где приобретал свой автомобиль;</p> <p>Д) в отделении банка;</p> <p>Е) у страхового брокера;</p> <p>Ж) иное</p>	45 8 12 4 1 0 0	64,3 11,4 17,1 5,7 1,4 0 0
11.	<p><i>Как Вы считаете, обязательное страхование гражданской ответственности принесло пользу населению или вред?</i></p> <p>А) принесло пользу;</p> <p>Б) не принесло ни пользы, ни вреда;</p> <p>В) принесло вред;</p> <p>Г) затрудняюсь ответить;</p> <p>Д) иное</p>	67 2 0 1 0	95,7 2,9 0 1,4 0
12.	<p><i>Как Вы считаете, ведется ли совместная работа подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями?</i></p> <p>А) совместная работа ведется постоянно;</p> <p>Б) достаточно часто;</p> <p>В) сотрудничество ведется, но редко;</p> <p>Г) сотрудничество отсутствует;</p> <p>Д) иное</p>	19 36 9 4 0	27,1 51,4 12,9 5,7 0

№ п/п	Содержание вопроса и варианты ответов на него	Количество опрошенных (140 человек)	
		количество	%
13.	<p><i>На Ваш взгляд, необходимо ли нормативное закрепление правовых актов, регламентирующих совместную деятельность сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России с представителями страховых компаний?</i></p> <p>А) необходимо безусловно; Б) необходимая нормативно-правовая база имеется, но требует усовершенствования и доработки; В) в этом нет необходимости; Г) иное</p>	<p>44 21 5 0</p>	<p>62,9 30 7,1 0</p>
14.	<p><i>Как Вы считаете, следует ли расширить обязательные случаи участия представителей страховых компаний в процессе обеспечения безопасности дорожного движения?</i></p> <p>А) да, следует; Б) нет, не следует; В) затрудняюсь ответить; Г) иное</p>	<p>69 1 0 0</p>	<p>98,6 1,4 0 0</p>
15.	<p><i>Насколько положительным осталось Ваше впечатление от совместной работы представителей ГИБДД МВД России и страховых компаний?</i></p> <p>А) положительное; Б) скорее положительное; В) скорее отрицательное; Г) отрицательное; Д) иное</p>	<p>35 31 3 1 0</p>	<p>50 44,3 4,3 1,4 0</p>

Сумма ответов, а также их процентное соотношение в некоторых случаях превышает количество опрошенных человек (140), соответственно 100 %, так как анкетированные выбирали несколько вариантов ответов.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О внесении изменений в Закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации»

Внести в Федеральный закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3808; 2000, № 33, ст. 3348; 2002, № 47, ст. 4634; 2003, № 27, ч. 1, ст. 2700; 2004, № 35, ст. 3607.) следующие изменения:

Статья 8.2 «Аварийные комиссары, аджастеры и сюрвейеры» следующего содержания:

1. Аварийный комиссар – квалифицированный специалист страховой компании, который выезжает на место дорожно-транспортного происшествия или помогает страхователю собирать документы для оформления претензии.

2. Аджастер – специалист страховой компании, прошедший специальную подготовку, имеющий сертификат аварийного комиссара и (или) оценщика, который уполномочен установить, является ли наступивший случай страховым и каков размер ущерба.

3. Сюрвейер – специалист страховой компании, который производит осмотры объектов перед принятием их на страхование и выясняет причины наступления страховых событий.

ПОЛОЖЕНИЕ

об отделе по координации деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями

I. Общие положения

1. Координация деятельности структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний осуществляется в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу, посредством издания совместных нормативных актов, обмена интересующей обе стороны информацией, путем пополнения автоматизированной информационной базы данных, проведения «круглых столов», семинаров, осуществления пропагандистской деятельности, процессуального оформления дорожно-транспортных происшествий для выполнения страховыми компаниями обязательств перед участниками дорожного движения по реализации гражданско-правовых норм.

2. Координация деятельности структурных подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний¹ осуществляется в соответствии с Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, а также настоящим Положением.

3. Отдел по координации деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями² осуществляет свою работу в тесном взаимодействии с Министерством внутренних дел России и Федеральной службой страхового надзора Российской Федерации. Возглавляется начальником отдела, который назначается и освобождается от должности руководителем субъекта Российской Федерации (губернатором). Работу отдела курирует первый заместитель руководителя субъекта Российской Федерации.

4. Координация деятельности по взаимодействию структурных подразделений ГИБДД МВД России со страховыми компаниями осуществляется на основе:

- соблюдения законности;
- равенства всех участников координационной деятельности при постановке вопросов, внесении предложений, разработке рекомендаций и мероприятий;

¹ Далее – субъекты взаимодействия.

² Далее – отдел.

- самостоятельности каждого субъекта взаимодействия в пределах предоставленных ему законодательством Российской Федерации полномочий при выполнении согласованных решений, рекомендаций и проведении мероприятий;

- гласности в той мере, в какой она не противоречит требованиям законодательства Российской Федерации о защите прав и свобод человека и гражданина;

- ответственности руководителя каждого из субъектов взаимодействия за выполнение согласованных решений.

II. Основные направления координационной деятельности

5. Субъекты взаимодействия осуществляют:

- выполнение федеральных и региональных программ повышения качества работы по защите прав потерпевших вследствие ДТП на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу;

- взаимное участие в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы, связанной с автотранспортом, его использованием и обеспечением безопасности дорожного движения;

- информационный обмен в целях выявления и предотвращения противоправных действий в области автострахования, в том числе случаев страхового мошенничества;

- взаимодействие в целях повышения эффективности поиска автотранспорта, находящегося в угоне, и автовладельцев, скрывшихся с места ДТП;

- разработку предложений о совершенствовании правового регулирования деятельности по снижению уровня ДТП и защите прав потерпевших вследствие произошедших ДТП на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу;

- изучение положительного опыта зарубежных стран по координации деятельности субъектов взаимодействия.

6. Координация деятельности субъектов взаимодействия осуществляется в следующих основных формах, это:

- организация и проведение ежеквартальных координационных совещаний руководителей субъектов взаимодействия с предоставлением отчетности о проделанной ими работе в рассматриваемой сфере;

- обмен информацией по вопросам организации совместной работы с целью выполнения поставленных задач;

- создание рабочих групп для разработки конкретных решений по совершенствованию нормативно-правовой базы в области взаимодействия;

- взаимное использование возможностей субъектов взаимодействия для повышения квалификации сотрудников, проведение совместных семинаров, конференций;

- исполнение и предоставление по запросам субъектов взаимодействия информации (в том числе конфиденциальной), связанной со страховыми случаями по обязательному страхованию или с событиями, послужившими основанием для предъявления потерпевшими требований о компенсационных выплатах¹;

- осуществление контроля за своевременным пополнением единой базы данных субъектами взаимодействия;

- издание совместных приказов, указаний, подготовка информационных писем и иных организационно-распорядительных документов;

- разработка и утверждение согласованных планов координационной деятельности.

Выбор указанных и иных форм координационной деятельности определяется ее участниками исходя из конкретной обстановки. Материально-техническое обеспечение координационной деятельности возлагается на ее участников.

III. Полномочия участников координационной деятельности

7. В целях обеспечения координации деятельности субъектов взаимодействия руководители отдела созывают координационные совещания. В состав координационного совещания входят руководитель отдела координации (председатель совещания), руководители подразделений ГИБДД МВД России и страховых организаций или исполняющие их обязанности (члены совещания). Совещание созывается председателем по мере необходимости, но не реже одного раза в квартал, а также по инициативе одного из членов координационного совещания.

На координационные совещания могут быть приглашены другие должностные лица правоохранительных органов, коммерческих и общественных организаций, руководители федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и их подразделений, органов местного самоуправления, научные и педагогические работники, представители средств массовой информации. Согласованное решение об их участии принимается членами координационного совещания.

Члены координационного совещания при обсуждении вопросов пользуются равными правами.

¹ См.: Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федер. закон Рос. Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ. Статья 30 «Информационное взаимодействие».

8. Решение координационного совещания оформляется в письменной форме и считается принятым, если оно одобрено руководителями субъектов взаимодействия, на которых возлагается его выполнение. Руководители субъектов взаимодействия во исполнение решений координационного совещания издают приказы, указания, распоряжения и принимают соответствующие организационно-распорядительные меры.

Решения координационного совещания подписывают его председатель и руководители тех субъектов взаимодействия, на которые возложено его выполнение, а протоколы координационного совещания – его председатель.

Руководители субъектов взаимодействия-члены координационного совещания обеспечивают выполнение принятых решений в части, относящейся к ведению и компетенции возглавляемых ими органов.

9. Председатель координационного совещания:

- созывает координационное совещание;
- истребует информацию, необходимую для организации координационной деятельности;
- организует рабочие группы из представителей субъектов взаимодействия;
- назначает из числа членов координационного совещания ответственного секретаря, который возглавляет секретариат координационного совещания.

10. Члены координационного совещания:

- вносят предложения по вопросам, относящимся к координационной деятельности, с обоснованием необходимости их рассмотрения, путей и способов решения;
- вносят в согласованном порядке проекты документов, иные материалы, требующие обсуждения и принятия решения;
- участвуют в обсуждении и выработке решений по вопросам, вынесенным на рассмотрение;
- определяют участников рабочих групп;
- вносят предложения об оценке эффективности принятых совместных решений и мер по их реализации.

11. В целях подготовки материалов и проектов документов по конкретным вопросам, вынесенным на рассмотрение координационного совещания, сбора и направления необходимой в связи с этим информации в различные государственные органы организуются рабочие группы.

12. Секретариат координационного совещания формируется из представителей субъектов взаимодействия.

Секретариат координационного совещания:

- проводит текущую организационную работу;
- ведет документацию координационного совещания с соблюдением требований делопроизводства;

- извещает членов координационного совещания и приглашенных на него лиц о повестке дня совещания с приложением проектов документов, подлежащих обсуждению, и других материалов;
- организует подготовку и внесение предложений субъектов взаимодействия по плану работы координационного совещания;
- формирует проекты планов работы и представляет их на рассмотрение руководителям субъектов взаимодействия;
- анализирует ход выполнения планов и решений координационного совещания, о результатах информирует его председателя;
- выполняет иные поручения председателя координационного совещания.

13. Права, обязанности и ответственность участников координационной деятельности определяются должностными инструкциями, разработанными на основе настоящего Положения.

Монография

кандидат юридических наук
Афонин Вадим Вячеславович

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД МВД РОССИИ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ СО СТРАХОВЫМИ КОМПАНИЯМИ

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 1516 от 11.11.15 г.

Подписано в печать 02.08.2017 г. Формат 60x90¹/₁₆.

Усл. печ. л. 9,63. Тираж 29 экз. Заказ № 1066.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Орел, ул. Игнатова, 2.