

ВЕСТНИК СТРАХОВЫХ СОЮЗОВ

информационный бюллетень / выпуск № 5



Российский Союз Автостраховщиков



НАЦИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ СТРАХОВЩИКОВ ОТВЕТСТВЕННОСТИ



ПЕРВАЯ ПРАКТИКА ПРЯМОГО УРЕГУЛИРОВАНИЯ
УБЫТКОВ 2

«ЗЕЛЕНАЯ КАРТА» — ПЕРВЫЕ ИТОГИ 3

ВИЗИТ ДЕЛЕГАЦИИ МОНГОЛЬСКОЙ КОМИССИИ
В RSA 5

СТРАХОВЩИКИ ВЕДУТ БОРЬБУ ЗА ТРЕЗВОСТЬ
ЗА РУЛЕМ 6

ЖЕРТВ ДТП СТАНЕТ ВДВОЕ МЕНЬШЕ 7

ПОПРАВКИ О БАНКРОТСТВЕ 10

О СОЗДАНИИ КОДЕКСА
ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ 10

СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ПЕРЕВОЗЧИКА ПЕРЕД ПАССАЖИРОМ 11

СТРАХОВАНИЕ ИСПОЛНЕНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННОГО ЗАКАЗА 12

ПРОТИВОПОЖАРНОЕ СТРАХОВАНИЕ 13



Первая практика прямого урегулирования убытков

«С 1 марта этого года — момента введения прямого урегулирования в ОСАГО — в РСА не поступило ни одной жалобы на новый порядок», — сообщил на встрече со СМИ руководитель управления Европейского протокола РСА Андрей Юрьев. Возможностями урегулировать убыток по новым правилам смогли воспользоваться все водители, купившие полис ОСАГО после 1 марта.

К началу мая, по оценкам А. Юрьева, клиринговый центр РСА получит около 400 заявок по прямому урегулированию убытков. «На середину апреля в системе было зарегистрировано 279 заявок на прямое урегулирование убытков по ОСАГО, из них 120 заявок акцептовано. К соглашению о прямом урегулировании присоединились 155 компаний», — уточнил А. Юрьев. Сбоев в системе расчетов за период эксплуатации не отмечалось.

В первоначальном списке банков, которые рассматривались страховщиками в качестве партнеров по размещению гарантийных депозитов, присутствовало 52 банка, критерии надежности которых определены Центробанком России. Однако в итоге из этого списка страховщиками было отобрано 19 кредитных организаций, с которыми РСА согласовал стандартный договор на размещение гарантийного депозита. Российские автостраховщики разместили гарантийные депозиты по прямому урегулированию на общую сумму 3,9 млрд. рублей. При этом более двух третей всех средств оказались размещены в трех банках примерно в равных долях: в Газпромбанке, в Русь-Банке и Альфа-Банке, который стал расчетным по выбору участников РСА. Именно в нем страховщики-участники должны были заблаговременно открыть счета.

Минимальный размер депозита для страховой компании, проводящей расчеты по прямому урегулированию, составил 3 млн. рублей. Однако, как пояснил начальник

Управления проекта Европейского протокола А. Юрьев, «для каждой компании в зависимости от объема ее операций размер такого депозита рассчитывался индивидуально. Он составляет большую величину из двух показателей: среднемесячного объема выплат или половины показателя собираемой в месяц по ОСАГО премии».

В течение года все держатели полисов ОСАГО смогут перейти на систему прямого урегулирования убытков при перезаключении договоров.

Прежний глава Всероссийского Союза Страховщиков (ВСС), депутат Госдумы Александр Коваль поддержал позицию автостраховщиков по вопросу поэтапного введения порядка прямого урегулирования. «В условиях жестокого кризиса, который добрался вслед за банками и до страховщиков, такое прочтение закона позволило бы мягко внедрять и с минимальными потерями реализовывать нововведения. По существу, ни организационно, ни морально, ни технически страховое сообщество не готово к началу эксперимента в полном масштабе», — сказал он.

Это также, полагают специалисты, позволит страховщикам избежать всплеска мошенничества.

Политика ужесточения мер борьбы со страховыми мошенниками стала одним из направлений активизации усилий РСА. Все дела такого рода РСА и автостраховщики планируют в будущем доводить до суда.

Порядок прямого урегулирования в ОСАГО действует в таких странах, как Италия, Испания, Бельгия, Франция и Португалия; система упрощенного урегулирования убытков — во всех странах Европы. В ряде европейских стран подобные новации вводились десятилетиями. На Украине закон об ОСАГО действует с 1995 года, в Белоруссии — с 1999 года. Тем не менее, упрощенной процедуры урегулирования и прямого урегулирования в ОСАГО в этих странах нет.

В России ОСАГО действует с середины 2003 года, идея нововведений появилась у автостраховщиков в 2005 году, они предлагались к внедрению на добровольной осно-

ве. В результате предложения трансформировались в поправку о введении обязательного порядка, единого для страховщиков, продающих полисы ОСАГО в РФ. Российские автостраховщики затратили на усовершенствование ОСАГО 85 млн. рублей и сделали это за два с половиной года.

Обманчивая простота не соблазнила российских водителей

С 1 марта этого года начала действовать и система упрощенного оформления дорожно-транспортного происшествия (далее ДТП), позволяющая при мелких повреждениях автомобиля и соблюдении ряда установленных законодателем условий оформить убыток без вызова представителей ГИБДД. Сумма убытка не должна превышать 25 тыс. рублей.

Водители-участники ДТП с первого дня весны получили право покинуть место ДТП без вызова представителя ГИБДД по соглашению сторон.

По данным начальника управления проекта Европейского протокола А. Юрьева, россияне не спешат воспользоваться предоставленным законодателем правом на упрощенную процедуру урегулирования без вызова представителя ГИБДД. «По откликам страховых компаний, таких обращений о выплате возмещения мелких убытков, оформленных без приглашения инспекторов ГАИ, за полтора месяца насчитывалось не более четырех», — пояснил А. Юрьев.

По данным РСА, порядка 70% выплат в ОСАГО приходится на суммы до 25 тыс. рублей — предела, установленного законодателем при упрощенной процедуре урегулирования убытков. Однако, как полагают автостраховщики, этот показатель будет меняться в ближайшее время в сторону увеличения — до 32 тыс. рублей.

Казалось бы, претендентов использовать упрощенный порядок должно быть немало. Отсутствие такой практики, скорее всего, связано с дополнительными рисками для водителя.

Накануне введения упрощенной процедуры урегулирования мелких убытков представители РСА предупреждали о том, что если водители, согласившись на упрощенную процедуру, ошибутся в оценке восстановительного ремонта автомобиля, если работы СТО окажутся дороже 25 тыс. рублей, все средства сверх этого лимита клиенту придется заплатить из своего кармана. «Страховщик при всем желании не сможет без справки ГИБДД с места ДТП заплатить клиенту сверх этой суммы. В противном случае он подпадает под санкции налоговиков», — пояснил журналистам ситуацию президент РСА Андрей Кигим.

«Следует также учесть отсутствие наработанных процедур в российских судах в отношении присуждения ущерба по упрощенному урегулированию. Нужно понимать, что водителю в суде самому потребуются отстаивать свою позицию и доказывать претензию на получение большего возмещения в отсутствие доказательной базы, каковой до сегодняшнего дня служила справка ГИБДД о ДТП», — напомнил глава РСА.

Введение прямого урегулирования в ОСАГО выявило слабость 10 игроков ОСАГО

Президиум Российского Союза Автостраховщиков (РСА) рекомендовал годовому собранию, которое намечено на 22 мая, исключить из состава Союза 30 компаний.

Если это произойдет, в реестре РСА останется 155 компаний, проводящих операции по ОСАГО.

Как уточнил начальник проекта прямого урегулирования убытков РСА Андрей Юрьев, из трех десятков компаний, предложенных к исключению из РСА, 10 не смогли исполнить требования по присоединению к Соглашению о прямом урегулировании убытков. Это Соглашение требует определенных действий со стороны автостраховщика, в том числе открытия расчетного счета в Альфа-банке и формирования гарантийного депозита.

В числе 10 страховщиков, не сумевших выполнить условия для получения доступа к прямому урегулированию в ОСАГО, СК «АСОПО», «Уралрос», «СКМ» (приобретена «Альфа Страхованием»), СО «Прогресс-Нева» (приобретена «Ренессанс Страхованием»), СО «Метрополис», СК «Гранит», СК «Корона», СК «Скиф-Тверь», «Русская страховая компания», СК «Поддержка-Гарант».

По словам Вице-президента РСА Андрея Батуркина, объем денежных средств, которые предстоит выплатить из гарантийных фондов Союза по обязательствам 26-ти страховых компаний, ранее потерявших лицензии на ОСАГО, составляет примерно 500 млн. рублей, и основные выплаты будут произведены в ближайшие 6 месяцев. С учетом обязательств четырех компаний, у которых лицензии были отозваны совсем недавно, эта сумма оценивается в 1,5 млрд. рублей.

Российский Союз Автостраховщиков передал материалы на «Русскую страховую компанию» в правоохранительные органы в связи с предоставлением компанией документов с неверной информацией. «Среди компаний, проводивших переговоры о присоединении к системе прямого урегулирования в ОСАГО, к сожалению, не все оказались честными», — сообщил журналистам А. Юрьев. В частности, «Русская страховая компания» накануне даты завершения формирования гарантийных депозитов известила РСА о внесении такого депозита в банк в размере 25 млн. рублей, необходимых для начала операций.

«Проверка РСА установила, что депозитный счет в банке действительно был открыт, однако на нем оказался 1 рубль денежных средств», — пояснил А. Юрьев, добавив, что РСА считает невозможным оставить действия страховщика без последствий и Союз передает материалы, свидетельствующие о подлоге документов, в правоохранительные органы. «Мы не беремся квалифицировать действия страховой компании в этом случае. Это предстоит сделать соответствующим органам власти», — заключил представитель РСА.

«Зеленая карта» — первые итоги

Тарифы по «Зеленой карте» снизятся за счет установления нового расчетного курса евро во второй половине 2009 года

Тарифы по «Зеленой карте» могут снизиться за счет установления нового расчетного курса евро во второй половине 2009 года. По словам главы Национального бюро «Зеленая карта» в России Сергея Разувана, определение стоимости полиса в рамках «Зеленой карты» с начала 2009 года до 16 марта осуществлялось по расчетному курсу, равному 38 рублей за евро. После этого срока с учетом данных Минэкономразвития использовался курс 49,14 рубля за евро.

«Президиум Российского Союза Автостраховщиков (РСА) утвердил новый порядок расчета стоимости тарифов по страхованию в рамках международной системы страхования «Зеленая карта», согласно которому стоимость одноименного сертификата с 01.07.2009 может быть рас-



Селекторное совещание по теме «О реализации в России системы прямого возмещения убытков и упрощенном оформлении ДТП»



Основные функции информационного центра

считана по курсу 45 рублей за евро (при условии согласования этого механизма Министерством финансов Российской Федерации)», — пояснил С. Разуван. Он добавил, что компании, выполняющие операции в рамках «Зеленой карты», имеют право устанавливать тарифы по согласованию с Минфином РФ.

«Премии российских автостраховщиков в рамках «Зеленой карты» по итогам 2009 года могут оказаться на 10-20 млн. евро ниже ранее прогнозируемого объема», — сообщил глава Национального бюро «Зеленая карта».

«Таким образом, вместо планируемых 40 млн. евро российских страховщики по итогам года могут собрать 20-30 млн. евро», — сказал он.

При этом в связи с последствиями кризиса и уменьшением потока выезжающих за рубеж с полисами «Зеленой карты» российские автостраховщики ожидают, что общий объем заключенных договоров может оказаться на уровне 500-600 тысяч вместо планируемых ранее 600-700 тысяч.

По данным, предоставленным нацбюро, убыточность по операциям в системе международного ОСАГО с учетом расходов на ведение дел за период с начала года достигает 100%.

Сумма премий, собранных в рамках «Зеленой карты» за первый квартал этого года, составляет 291,661 млн. рублей (примерно 6,5 млн. евро). «Это означает, что месячный сбор премий составляет примерно 2 млн. евро, однако этот показатель имеет тенденцию к росту», — добавил он.

За период до середины апреля с начала введения в действие «Зеленой карты» в России с 1 января этого года автостраховщиками было продано свыше 136 тыс. полисов. При этом средняя премия по заключенным договорам в рамках «Зеленой карты» составляет 2140 рублей, или примерно 47 евро.

Наибольшую долю рынка занимает компания ЗАСО «ЭР-ГО Русь» (37%), «серебро» досталось ОАО СК «Русский мир» (15%), «бронзу» удерживает ЗАО СК «Двадцать первый

век» (9%). Пятерку лидеров закрывают ЗАО «Международная страховая компания «АЙНИ» (7%) и ЗАО «Страховая группа «Спасские ворота» (6%). Компании ООО «Страховая компания «Согласие» и ОАО «ВСК» занимают по 5% доли рынка; ОАО СК «РОСНО», ООО «РГС-Столица», и ОАО «ЖА-СО» — по 4%; ОСАО «РЕСО-Гарантия» и ОАО «Альфа Страхование» — по 3%.

«В основном договоры «Зеленая карта» заключаются сроком на 15-30 дней», — уточнил С. Разуван, добавив, что 29% договоров в рамках «Зеленой карты» заключены с водителями для поездок в Белоруссию, Украину и Молдавию, 71% — в остальные страны, которые входят в систему «Зеленая карта». При этом соотношение по сумме премий выглядит следующим образом: 8% денежных средств от сборов по продаже полисов приходится на Белоруссию, Украину, Молдавию и 92% — на остальные страны.

С начала проведения операций по «Зеленой карте» в национальном бюро было зарегистрировано 125 ДТП с владельцами российских карт (по вине российских водителей — 36, по вине других участников — 46, в 44 случаях вина водителя пока не установлена).

Статистика по страховым случаям распределилась следующим образом: 38 случаев приходится на Финляндию, 29 — на Белоруссию, 15 — на Польшу, 29 — на Германию, остальные — на другие страны, в том числе на Украину.

«Наши водители не совершали за исследуемый период ДТП в таких странах, как Италия и Голландия», — уточнил С. Разуван. В числе требований по урегулированию убытков есть одно в размере 50 тыс. евро по ДТП в Финляндии с причинением вреда здоровью.

Российские автостраховщики начали продавать полисы «Зеленая карта» в конце 2008 года, полисы действуют с 1 января 2009 года — момента начала операций в рамках международной системы в РФ.

Международная система страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств «Зеленая карта» функционирует с 1951 года. Основная цель — урегулирование претензий пострадавших в ДТП, совер-

шенных при участии иностранных владельцев транспортных средств, в соответствии с национальным законодательством страны происшествия. Это означает, что в случае участия в международной системе страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств «Зеленая карта» система будет покрывать ответственность российских владельцев транспортных средств при поездке за границу.

Участниками системы являются национальные бюро «Зеленая карта» — профессиональные объединения страховщиков ОСАГО, аналогичные Российскому Союзу Автостраховщиков.

В систему «Зеленая карта» входят 44 страны (все европейские государства, Украина, Белоруссия, а также Израиль, Марокко, Тунис, Иран).

Украина также намерена скорректировать тарифы

В январе этого года Моторное (транспортное) страховое бюро Украины (МТСБУ) объявило о намерении снизить стоимость полисов «Зеленая карта» для выезжающих за рубеж на автомобилях с 27 января 2009 года.

При этом стоимость полисов для поездок в Белоруссию, Молдову и Россию для легковых автомобилей на 15 дней составит 181 грн. (194 грн.), на месяц — 266 грн. (286 грн.), на полгода — 610 грн. (656 грн.) и на год — 869 грн. (934 грн.) соответственно.

Стоимость 15-дневного полиса «Зеленая карта» с 27 января для автобусов составит 191 грн., для грузовых автомобилей - 95 грн., месячного для автобуса — 383 грн., для грузовика - 191 грн. Полугодовой и годичный полис «Зеленая карта» для автобуса будет стоить 1521 грн. и 2080 грн. соответственно, для грузового автомобиля — 766 грн. и 1045 грн. соответственно.

Специалисты страхового рынка отвечают, что такие изменения будут возможны при условии сохранения относительной стабильности курса национальной валюты.

Украина вступила в систему международного ОСАГО

прежде России. Согласно решению, принятому на заседании Генеральной ассамблеи Совета Бюро международной системы автострахования «Зеленая карта» в Люксембурге в мае 2004 года, Украина с 1 января 2005 года является полноправным членом этой системы.

Визит делегации монгольской комиссии в РСА

28 апреля 2009 года в Российском Союзе Автостраховщиков (РСА) состоялась встреча с прибывшей в Москву по приглашению Министерства финансов Российской Федерации делегацией монгольской Комиссии по финансовому регулированию в составе Комиссара Комиссии Б. Шаравсамбу, директора Департамента страхования Комиссии С. Ганболда, инженера Департамента дорожной полиции Монголии П. Содномпила и советника по торгово-экономическим вопросам Посольства Монголии в Российской Федерации Б. Эрдэнэбилэгта.

Комиссия по финансовому регулированию Монголии является единственным регулятором финансовых институтов Монголии, включая регулирование в сфере страхования.

Интерес монгольской делегации к опыту формирования и развития российского рынка обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) и к деятельности Российского Союза Автостраховщиков обусловлен тем, что в настоящее время в Парламенте Монголии обсуждается проект закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В случае принятия данного закона в Монголии будет введен первый вид обязательного страхования. Представители монгольской делегации небезосновательно полагают, что это послужит катализатором развития страховой отрасли Монголии.

В ходе встречи представители РСА информировали монгольских коллег о состоянии дел на рынке обязательного страхования в России, о сложных вопросах, с которыми столкнулись российские страховщики при реализации



Представители монгольской делегации



Участники семинара по применению алкозамков на транспортных средствах

ОСАГО, о путях их разрешения, о роли профессионального объединения страховщиков в системе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Отдельный доклад был посвящен вопросам присоединения России с 1 января 2009 года к международной системе «Зеленая карта» и первым итогам работы российских автостраховщиков в этой системе. В этой связи обсуждались также возможности оптимизации процедур трансграничного перемещения транспортных средств между Российской Федерацией и Монголией.

По итогам встречи достигнута договоренность о дальнейшем развитии обмена информацией и делового взаимодействия по обсуждавшимся вопросам.

Совместно с представителями PCA во встрече с делегацией приняли участие ответственные работники Министерства финансов Российской Федерации, Федеральная служба страхового надзора и Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, а также страховых организаций — членов PCA: ОАО «ВСК», ОАО «Росгосстрах», ОАО СК «РОСНО».

Страховщики ведут борьбу за трезвость за рулем

Представители Российского Союза Автостраховщиков (РСА) 2 февраля 2009 года в Стокгольме приняли участие в семинаре по применению алкозамков на транспортных средствах с целью повышения безопасности дорожного движения.

Семинар специально для РСА организовала Шведская ассоциация автомобилистов-абстинентов (МНФ). Представители ассоциации ознакомили участников семинара с ходом реализации программы по внедрению алкозамков в Швеции и отношением общества к этому процессу.

Алкозамок — это небольшой прибор, в который водитель обязан подышать, прежде чем завести двигатель. Если алкозамок уловит пары спиртного, то он автоматически блокирует зажигание. Отказ водителя от этой процедуры

приводит к тому же результату. Такие технические средства уже применяются в Австралии, Канаде, США, Франции, Финляндии, но наиболее широко они используются в Швеции.

Стандарты для алкозамков разработаны Европейским комитетом по электротехническим стандартам (CENELEC) (EN 50436-1 — для ограничения водительских прав и EN 50436-2 — для общих профилактических мероприятий в сфере безопасности дорожного движения).

Первое предложение о применении алкозамка было высказано в США в 1970 году. В настоящее время разработано уже несколько поколений алкозамков, которые становятся все более надежными и удобными в применении.

Учитывая, что в настоящее время есть достаточно широкая возможность выбора моделей алкозамков на международном рынке (Бельгия, Великобритания, Германия, Канада, США, Швеция и др.), российские специалисты смогут определить, использование каких моделей в России является наиболее предпочтительным.

Позицию и мотивацию страховщиков, поддерживающих внедрение алкозамков, отразили в своих выступлениях представители Федерации шведских страховщиков, Шведского моторного бюро и страховой компании SalusAnsvär.

Точку зрения правительства Швеции по вопросам применения алкозамков участникам семинара представила заместитель директора Министерства промышленности, энергетики и коммуникаций Катрин Тидстрем. В работе по внедрению алкозамков принимала непосредственное участие Шведская дорожная администрация. От этой организации выступила руководитель проекта Лиз Якобсон.

Представители РСА также побывали в лаборатории МНФ, где испытываются новые модели алкозамков. С их применением на практике российские эксперты ознакомились в транспортной компании Vasttrafik, а также обсудили эту тему на встрече с представителем испытательного центра компании VOLVO, активно применяющей алко-

замки на различных моделях своих автомобилей. Также они посетили компанию Prisma Teknik, занимающуюся разработкой средств технического контроля дорожного движения.

По итогам семинара достигнута договоренности по дальнейшему развитию сотрудничества в изучении опыта Швеции по установке на транспортных средствах алкозамков и других технических средств контроля. Было принято решение о проведении совместных семинаров и со встреч с участием государственных органов и иных заинтересованных структур по вопросам безопасности автотранспортных перевозок.

О заинтересованности в изучении шведского опыта по применению алкозамков на транспортных средствах, и в первую очередь на общественном транспорте, подробно рассказал в своем выступлении президент Российского Союза Автостраховщиков Андрей Кигим. Он также сообщил о работе РСА и страхового сообщества в области повышения безопасности дорожного движения.

Андрей Кигим по итогам визита в Стокгольм отметил, что изучение зарубежного опыта, в частности опыта Швеции, свидетельствует о том, что использование алкозамков на транспортных средствах в качестве альтернативной меры административному наказанию в виде лишения водительских прав за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения дает положительный эффект.

Он подчеркнул, что в Швеции принята правительственная программа, в соответствии с которой осуществляется поэтапная установка данных технических устройств на различные виды транспорта, осуществляющего как пассажирские, так и грузовые перевозки.

«К сожалению, в России до настоящего времени вопросы установки алкозамков никто всерьез не обсуждал. В 2008 году РСА приступил к разработке и реализации проекта по использованию технических средств контроля на транспортных средствах, осуществляющих социально

важные перевозки, в субъектах Российской Федерации. В рамках этого проекта наряду с «черными ящиками», системами спутникового мониторинга и другими техническими устройствами предполагается устанавливать на транспортные средства и алкозамки», — рассказал глава РСА А. Кигим.

Жертв ДТП станет вдвое меньше

Реализация новой программы проекта «Безопасные дороги» должна уменьшить количество погибших на дорогах в ближайшей перспективе с 30 тыс. до 15 тыс. человек.

Заседание рабочей группы проекта «Безопасные дороги» партии «Единая Россия» в области дорожной безопасности состоялось 14 апреля этого года, оно было посвящено обсуждению дополнительных мер по защите жизни и здоровья участников дорожного движения и пешеходов. Новая программа проекта «Безопасные дороги» ориентирована на снижение количества погибших на дорогах вдвое в ближайшей перспективе. Конечная цель программы — достигнуть нулевых показателей.

В основу программы заложен принцип комплексного подхода к решению задач, преодоления ведомственной разобщенности и взаимной помощи сторон. За безопасность несут ответственность все, от школы до профильных министерств, а не только жертвы аварии, считают разработчики программы. Программа «Цель — Ноль» впитала в себя лучший опыт европейских концепций, в первую очередь — голландской «Устойчивой Безопасности», шведской «Vision ZERO».

Программа ориентирована на простые и четкие «рецепты» стратегических изменений, необходимых для обуздания «войны» на дорогах, уносящей ежегодно 30-35 тыс. жизней и оставляющей около 300 тыс. раненых. К разработке ряда направлений плана по улучшению ситуации на дорогах привлечены общественные организа-



Представитель шведской автобусной компании демонстрирует действие алкозамка

ции и движения.

Программа «Цель — Ноль» охватывает все аспекты дорожной безопасности: качество дорог, стандарты и СНИПы, образование — от детского сада до автошколы, законность и порядок на дорогах, безопасность автомобиля, медицинскую помощь после аварии и информационную открытость управления реализацией проекта на национальном уровне.

В разделе «Дороги», например, предусматривается применение наиболее успешных элементов зарубежной практики построения безопасных дорог: кольцевых перекрестков, тросовых барьерных ограждений, виброполос и светоотражательных столбиков, обеспечение безопасности через предсказуемость дорог и действий участников движения и т.д. Создатели программы считают важным выделение федеральной трассы, которая смогла бы стать «полигоном» для отработки экспериментальных технологий в области безопасности движения. Такой трассой, например, может быть избрана дорога южного направления Москва — Дон.

Координатор проекта Александр Коваль, выступая на заседании группы, отметил, что большинство развитых стран начало борьбу за безопасность дорожного движения в середине 70-х и они уже добились 3-4-кратного снижения числа жертв на дорогах в абсолютных цифрах, несмотря на увеличение автомобилей и скоростей за последние 40 лет. «Нам надо начать с того же, с чего начали и они — со смены нормативно-правовой базы дорожного строительства и создания стандартов, направленных на безопасность дорог. Европейцы обладают огромным практическим опытом того, что надо делать, и, главное, того, что не надо делать. Это просто и практично, а главное, экономит сотни миллиардов рублей, годы труда и сотни тысяч жизней наших сограждан», — пояснил он.

Один из первых шагов проекта — создание действительно безопасных дорог на основе проведения необходимых изменений нормативно-правовой базы и внедрения современных методов строительства. Основа программы «Цель — Ноль» подготовлена совместно с Фондом «ЗЕБРА» и базируется на проверенном десятилетиями успешном европейской опыте, адаптированном к условиям России.

Партийный проект «Безопасные дороги» будет выполнять роль координатора программы. При реализации программы не предусматривается передача функций управления органами государственного управления, прямо или косвенно участвующими в строительстве дорог и обеспечении безопасности граждан, другим органам. На последующих заседаниях рабочей группы проекта будут предложены методы стимулирования внедрения идей программы, в частности, стимулирование качества дорожного строительства, а также система контроля, аудита и информационной открытости при реализации программы.

После рассмотрения на рабочей группе проекта с участием экспертов программа будет официально представлена в заинтересованные министерства и ведомства, субъектам Российской Федерации, региональным координаторам партийного проекта и широкой общественности.

России нужна стратегия безопасности на дорогах с простыми и понятными целями

Опыт ЕС показывает, что статистику роста жертв ДТП в ряде стран удалось переломить в 1972 году, когда они разработали собственные государственные про-

граммы, где декларировалась цель сокращения смертности на дорогах и провозглашались простые и понятные принципы борьбы за снижение этого показателя. Программы такого рода были опубликованы и приняты как государственные документы.

Стратегия большинства таких программ предусматривала ряд технических усовершенствований, которые автоматически снижали риски на дорогах. В их числе — установка лежачих полицейских, которые регулируют скорость в особо опасных зонах, создание кольцевых перекрестков для успокоения транспортных потоков и особых 30-километровых зон, где допускается двигаться только на низкой скорости. Водители предупреждаются о вхождении в зону и выходе из нее специальными знаками.

Эффективными оказались нанесение разноцветной разметки на сложных дорожных перекрестках и замена жесткого разделительного ограждения на щадящее по отношению к водителям. Использование гибкого тросового ограждения в несколько раз дешевле по себестоимости и позволяет скинуть разделительные канаты на землю при возникновении транспортного затора после аварии для объезда места ДТП другими автомобилями. Также умышленно на европейских трассах устанавливаются хрупкие столбики освещения, которые автомобиль может снести без дополнительного ущерба для себя. Такие технологии безопасности разработчики называют «прощающими». Они исходят не из концепции одного ужесточения ПДД, но также из понимания неизбежности присутствия человеческого фактора и допущения ошибок водителями.

Последнее голландское изобретение — двухуровневый турбокольцевой перекресток — воспроизводит схему двух встречных непересекающихся транспортных потоков, которые при этом движутся со скоростью, не приводящей к формированию пробок, как это случалось при создании обычных кольцевых перекрестков.

Во Франции вся программа снижения аварийности базировалась на принципе борьбы с нарушением скоростных режимов, в основу было положено установление фоторадаров и система автоматизированной выписки штрафов нарушителям. В течение 5 лет показатель аварийности на дорогах во Франции удалось снизить на 30%.

К разряду дополнительных средств безопасности можно отнести световые указатели, которые превращают дорогу в подобие взлетной полосы, и смонтированное в дорожное покрытие освещение

Свои плоды в европейских странах принесла политика жесткой подачи информации о последствиях автокатастроф с демонстрацией видеоряда о трагических последствиях аварий и их жертвах.

Кроме прочего, на трассах европейских стран можно увидеть странные плакаты с надписями следующего содержания: «Кто сегодня Боб, ты или я?». Это означает, что едущие на вечеринку люди заранее выбирают трезвенника, которому предстоит развозить друзей после ее завершения и сохранять бдительность ради их безопасности. Также специалисты предлагают ввести в программу обучения профессиональных водителей приемы оказания первой неотложной медицинской помощи. Пока в России профессиональные водители не только не знают азов оказания медпомощи, но и, строго говоря, не имеют права оказывать первую помощь на дорогах раненым.

Одновременно специалисты—дорожники предлага-

ют выявлять и проводить мониторинг географических зон сосредоточения рисков.

Медицина катастроф предлагает свои решения по спасению жизней пострадавших в ДТП

Наработки Центра медицины катастроф легли в основу эксперимента, начавшегося в конце прошлого года на трассах, соединяющих Екатеринбург с другими крупными городами. Реализация этого проекта позволила снизить аварийность в области на 5%.

В соответствии с распоряжением губернатора Свердловской области рабочей группой сотрудников Территориального центра медицины катастроф Свердловской области и министерства здравоохранения Свердловской области разработана областная государственная целевая программа «Спасение жизни людей и защита их здоровья при чрезвычайных ситуациях на территории Свердловской области» на 2008—2010 годы, утвержденная Законом Свердловской области от 12.07.2007 г. N 66-03 с изменениями, внесенными Законом Свердловской области от 09.06.2008 г. N 33-03.

В основе областной государственной целевой программы заложен системный подход по созданию сети трассовых пунктов для оказания экстренной помощи пострадавшим при ДТП. Программа опирается на межведомственное сотрудничество, предполагающее организацию четкого взаимодействия всех экстренных служб, участвующих в ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий.

Необходимость разработки программы диктовалась расчетами, показывавшими невозможность оказания своевременной медицинской помощи на трассах из-за отдаленности расположения лечебных учреждений. Целью программы стало повышение оперативности и качества оказания медицинской помощи за счет сокращения времени прибытия медико-спасательной бригады, а также особой подготовки сотрудников трассовой службы — обучения правилам эффективного оказания помощи пострадавшим в ДТП.

Согласно данным о работе трассовой службы, за 3 месяца работы бригады трассовых пунктов участвовали в ликвидации медико-санитарных последствий более 180 дорожно-транспортных происшествий. Экстренная медицинская помощь оказана 375 пострадавшим, из них 137 пострадавших получили травмы высокой и средней степени тяжести. В 13 случаях (7%) использовалось аварийно-спасательное оборудование для деблокирования пострадавших. Среднее время доезда бригады трассового пункта после получения информации о ДТП составило всего 12 минут. В 1641 случае оказана помощь пациентам с острыми заболеваниями, в том числе и в выездном варианте. Осмотрено более 8 тыс. водителей транспортных средств. Не было случаев детской летальности и транспортной летальности.

Количество вызовов службы медицинской помощи —639, число амбулаторных вызовов — 1002, количество осмотренных водителей 8310.

На реализацию мероприятий Программы в областном бюджете на 2008 год утверждены бюджетные средства в объеме 82629 тыс. рублей, лимиты бюджетных обязательств в сумме 81139,8 тыс. рублей, заключено государственных контрактов на общую сумму 80935,1 тыс. рублей, освоено бюджетных средств в объеме 67459,6 тыс. рублей, или 81,6% плановых значений.

По признанию министра здравоохранения Свердловской области В. Климина, оснащение одного трассового пункта составляет 227 тыс. рублей и за год эти затраты окупаются. Новая система позволяет сохранять человеческие жизни.

Нужно разрабатывать единые подходы. В том числе ведомственные, а также соответствующую нормативную базу, которая послужила бы основанием для тиражирования ценного опыта в области безопасности дорожного движения и сбережения человеческих жизней, полученного в Свердловской области.

Светлячки на российских дорогах

Акция «Внимание, ребенок на дороге!» нацелена на то, чтобы сделать ребенка «видимым» на дороге в темное время суток, для чего предполагается обеспечить обязательное наличие на верхней сезонной одежде детей эффективных светоотражающих элементов.

В настоящее время выбрано несколько базовых регионов, на которых будут отработаны схемы организации поставок фликеров, их распределения в школах с участием добровольцев-активистов. Разрабатываются методы восполнения неизбежных потерь детьми светоотражающих фликеров, методы поддержки мотивации ношения фликеров детьми: с помощью родителей, учителей, воспитателей, работников ГИБДД. К участию в акции будут приглашены: Российский Союз Автостраховщиков, Минобразования России, Минпромторга России.

В РФ имеются соответствующие ГОСТы, предусматривающие наличие таких элементов на отечественных изделиях, далеко не вся одежда для детей имеет такие элементы, часто светоотражающие свойства этих элементов весьма низкие.

Понимая, что чисто административными методами этой проблемы сразу не решить, поскольку исполнение требований безопасности приводит к удорожанию одежды, да к тому же эффективные отечественные светоотражающие материалы просто отсутствуют, на первом этапе предлагается обеспечить детей съёмными светоотражающими фликерами, крепящимися к одежде на веревочках, на липучках или термонаклеивающихся из ассортимента, который имеется сейчас на рынке России.

Разработчики полагают: чтобы акция принесла эффект и дети носили фликеры, нужно обеспечить такими фликерами сразу всех детей целого района, города. Для начала фликерами должны быть обеспечены ученики начальных классов. Для успеха акции необходимо активное участие родителей, учителей, воспитателей, каждого социально ответственного гражданина. Предполагается участие страховых организаций, бизнесменов, родителей в этой акции.

ГИБДД отмечает снижение статистики смертности на дорогах в первом квартале 2009 года на 13%

По данным, приведенным главой департамента обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД) МВД России Виктором Кирьяновым, статистика смертности в первом квартале этого года снизилась на 13% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года.

«Данные статистики свидетельствуют, что аварийность последних лет характеризуется последовательным снижением числа погибших по отношению к 2004

году, который принят в качестве базового в федеральной целевой программе, а также замедлением темпов роста количества ДТП с пострадавшими», — заявлял прессе В. Кирьянов.

Согласно ранее размещенной на официальном сайте ДОБДД информации, в прошлом году в России в результате дорожно-транспортных происшествий погибли 29 тыс. 936 человек, из которых 1018 — дети.

«За 2008 год в Российской Федерации произошло 218 тыс. 322 дорожно-транспортных происшествия, что на 6,6% ниже, чем в 2007 году. В результате ДТП погибли 29 тыс. 936 человек, что на 10% меньше, чем в 2007, еще 270 тыс. 883 человека получили ранения», — отмечалось в сообщении ГИБДД.

По данным службы, 13 тыс. 611 ДТП произошли по вине водителей, находившихся за рулем в состоянии алкогольного опьянения.

В ДТП погибли 1 тыс. 18 детей, что на 8,8% меньше, чем в 2007 году, еще 22 тыс. 785 детей получили ранения. Всего за прошедший год с участием детей в России произошло 21 тыс. 970 дорожно-транспортных происшествий.

«ГИБДД готова объединить усилия с автостраховщиками в целях повышения безопасности на дорогах России», — заявил в беседе с журналистом глава департамента обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД) МВД России Виктор Кирьянов. «Главное, чтобы в обществе создавалось нетерпимое отношение к злостным нарушителям «Правил дорожного движения». Нам кажется позитивным опыт различных стран, где к таким водителям применяются экономические санкции в виде увеличения коэффициентов при определении стоимости страхового полиса», — пояснил В. Кирьянов.

Он считает эффективными любые возможные меры, которые позволят объединить силы как правоохранительных органов, так и общественных организаций, профессиональных объединений ради повышения уровня безопасности на дорогах. «В настоящее время мы ведем переговоры о применении в России опыта установки «алкозамков» на транспорте, которые не позволяют завести транспортное средство водителю в нетрезвом состоянии», — сказал В. Кирьянов.

Кроме того, он назвал чрезвычайно актуальной проблему нарушения рабочего режима профессиональными водителями, приводящую к физическим перегрузкам. «Последние два нашумевших ДТП, как показывает анализ, были вызваны именно этими причинами. Если водитель не оставляет руль в течение 12 часов, в том числе в ночное время, не удивительно, что он засыпает за рулем. Инспектор может определить степень трезвости водителя, но не в состоянии измерить степень его усталости», — сказал В. Кирьянов.

Он уточнил, что переговоры об установке специального оборудования — тахографов, которые позволяют регистрировать в автоматическом режиме длительность непрерывного использования транспортного средства — ведутся с Минтрансом РФ с 1998 года. «Работа по установке тахографов на транспорте очень актуальна, и ее нужно вести интенсивнее», — полагает В. Кирьянов. При этом он считает возможным начать эксперимент по внедрению тахографов на транспорте при поддержке российских автостраховщиков.

Поправки о банкротстве

Экспертный совет по страхованию при Комитете Госдумы РФ по финансовому рынку обсуждает подходы к применению поправок о банкротстве страховщиков

Экспертный совет по страхованию при Госдуме на апрельском заседании рассмотрел подготовленные Минэкономразвития России проекты законов, призванные регулировать проведение процедуры банкротства к страховщикам с учетом специфики их бизнеса.

Определенных изменений на эту тему давно ожидает рынок. Они позволят, в частности, определить процедуру и условия введения временной администрации в неблагодолучную страховую компанию, упростят порядок передачи страхового портфеля, установят ответственность руководителей за доведение компании до банкротства, что особенно актуально для рынка автострахования.

В ходе обсуждения некоторых поправок законопроектов, готовящихся к применению для целого ряда финансовых институтов РФ (за исключением банков), специалисты признали их достаточно жесткими для страхового бизнеса, в частности, положение, которое позволяет кредитору обратиться в суд при неисполнении обязательств компанией на 100 тыс. рублей в течение 14 дней.

Как отмечали представители страховых компаний, размер пороговой суммы сопоставим со средним убытком по автострахованию. Кроме того, даже жесткий с точки зрения установления сроков выплат закон об ОСАГО, например, оставляет страховщику для этого 30 дней с момента подачи пакета документов клиентом.

Задержки выплат в страховых компаниях нередки из-за необходимости проведения дополнительных проверок их обоснованности при подозрении на мошенничество. Участники совещания отметили активизацию страховых мошенников, которая возрастает по мере развития финансового кризиса.

Со своей стороны Председатель Комитета Госдумы РФ по собственности (за которым и закреплен данный законопроект) Виктор Плескачевский заявил, что разработчики законопроектов готовы к диалогу с представителями страхового сообщества. Однако необходимо установить четкие критерии, по которым в неустойчивые страховые компании будет вводиться временная администрация, а также критерии, по которым суды смогут принимать заявления граждан.

«Сегодня разработчиками для финансовых структур в России (за исключением коммерческих банков) порог, позволяющий кредитору обратиться в суд, определен в размере задолженности 100 тыс. рублей и задержки исполнения 14 дней», — сказал депутат.

«Мы готовы рассматривать предложения страховщиков и учитывать особенности ведения бизнеса, но они должны быть четкими и понятными, в том числе для страхователя», — заявил В. Плескачевский.

О создании кодекса обязательного страхования

Минфин РФ считает целесообразным свести все акты об обязательном страховании в единый свод законов

Минфин России предлагает разработать свод законов по обязательному страхованию, который базировался бы на единых принципах и подходах. С таким предложением выступила заместитель руководителя

департамента финансовой политики Минфина РФ Вера Балакирева в ходе заседания Экспертного совета по страхованию при Комитете Госдумы РФ по финансовому рынку.

По ее словам, работа над формированием свода законов позволит гармонизировать отдельные законодательные акты, действующие на федеральном уровне по различным видам страхования. «Общие подходы могут определить категорию субъектов рынка и граждан, чья ответственность подлежит обязательному страхованию, сформировать перечень рисков и порядок определения тарифов, основные условия выплаты возмещений, стандарты страховых сумм по рискам жизни и здоровья граждан», — сказала В. Балакирева. При этом каждый отдельный закон может учитывать особенности конкретных видов обязательного страхования.

Как пояснила представитель ведомства, в настоящее время в законодательстве РФ существуют нормы обязательного страхования, имеющие декларативный характер. «То есть обязанность группы лиц страховать ответственность законодателем устанавливается, но механизм реализации этой обязанности не дается», — пояснила заместитель руководителя департамента. По ее словам, в настоящее время в России действует свыше 40 федеральных законов, которые содержат указания на такую обязанность.

Депутаты пытаются преодолеть законодательный барьер по введению обязательного страхования имущества и здоровья россиян

Экспертный совет по страхованию при Комитете Госдумы РФ по финансовому рынку рекомендовал на апрельском заседании Комитета поддержать принятие в первом чтении законопроекта, предусматривающего возможность обязательного страхования имущества, жизни и здоровья граждан. Такие поправки предложены к внесению в законодательные акты по организации страхового дела в РФ и во вторую часть Гражданского кодекса (ГК) РФ.

По словам главы Экспертного совета по страхованию Константина Пылова, поправки допускают возможность «возложить обязанность страховать принадлежащее гражданам имущество, жизнь, здоровье или имущество других лиц, а также свою гражданскую ответственность перед третьими лицами», чего в действующей редакции ГК РФ не допускает.

Специалисты на совете не исключили возможности разработки общего рамочного законопроекта о принципах обязательного страхования, который бы устанавливал единые критерии ко всем базовым видам такого страхования.

В предлагаемых ранее изменениях к закону об организации страхового дела в разделе обязательного страхования предлагается ввести критерии к осуществлению обязательного страхования. В законах на эту тему, полагают разработчики, должны присутствовать: перечень страховых случаев, минимальный размер страховой суммы или порядок ее определения, размер и структура страхового тарифа или порядок их распределения. Одновременно перечень должен включать срок и порядок уплаты страховой премии, срок действия договора страхования, порядок определения страховой выплаты, а также последствия ненадлежащего исполнения договора обязательного страхования.

Страхование ответственности перевозчика перед пассажиром

Защита пассажиров на транспорте

Вопрос о расширении сферы ответственности перевозчиков за причиненный вред жизни, здоровью и имуществу пассажиров обсуждается в России много лет. Пока система страхования ответственности на транспорте касается только ОСАГО и в основном направлена на защиту третьих лиц, пострадавших в ДТП: водителей пострадавших транспортных средств, пешеходов.

В международных воздушных перевозках в настоящее время действуют свои правила. Корректировки Воздушного Кодекса РФ, вступившие в силу год назад, установили предельную страховую сумму по смерти кормильца в размере 2 млн. рублей. Это повысило социальную защищенность пассажиров. Сегодня нет единого стандарта по минимальному размеру страховой суммы за причинение вреда жизни или здоровью человека. Например, лимит страховой ответственности в ОСАГО по аналогичному риску составляет сегодня 160 тыс. рублей, а в обязательном страховании пассажиров на междугородних перевозках эта сумма исчисляется примерно 12 тыс. рублей.

Такое резкое различие подходов и стандартов страхования на различных видах транспорта побудило Министерство транспорта к разработке законопроекта о страховании ответственности перевозчиков на всех видах транспорта.

Цель законопроекта — защита интересов пассажиров путем обеспечения гарантированного возмещения им вреда, причиненного при перевозке, независимо от вида транспорта и характера перевозки.

Разработка законопроекта направлена на регулирование отношений, связанных с установлением, организацией и осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу пассажиров. Принятие закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам» позволит создать новую систему обеспечения гарантий, которая предусматривает единые качественные и количественные стандарты в обеспечении защиты пассажира.

Законопроект призван обеспечить единообразие, общепризнанность и обязательность страхования гражданской ответственности на всех видах транспорта. Сюда относятся автомобильный и городской наземный электрический транспорт; скоростной внеуличный транспорт, в т.ч. метрополитен; воздушный, железнодорожный, водный транспорт (морской и речной).

Правительство готово обсудить новый законопроект до конца года

В соответствии с планом законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2009 год проект федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам» должен быть внесен Министерством транспорта Российской Федерации в Правительство Российской Федерации в ноябре 2009 года и в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации в декабре текущего года.

Рабочая группа по разработке этого документа была создана в конце 2007 года, в ее состав вошел Нацио-

нальный Союз Страховщиков Ответственности. Для сопровождения данного проекта в Союзе был создан Комитет НССО по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам. В рамках реализации проекта было проведено 8 заседаний Комитета НССО, на которых были рассмотрены редакции законопроекта «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам», подготовлены предложения по доработке. Предложения докладывались на заседаниях Рабочей группы Минтранса России. Большинство предложений было учтено при доработке редакций проекта федерального закона. В рамках работы Комитета также были подготовлены замечания и предложения к проектам постановлений Правительства Российской Федерации: «Об утверждении перечня и форм документов, необходимых для получения страхового возмещения по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам, а также порядка их оформления»; «Об утверждении нормативов для определения размера выплат при причинении вреда здоровью пассажира и порядка их применения».

30 апреля 2009 года состоялось заседание Координационного совета по вопросам страхования на транспорте Министерства транспорта Российской Федерации, на котором был представлен доклад НССО по доработке указанного законопроекта. По итогам заседания было принято решение в короткий срок доработать законопроект «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам» с учетом поступивших предложений членов Координационного совета.

Страхование исполнения государственного заказа

Комитет НССО обсуждает стандарты обеспечения гарантий исполнения государственных и муниципальных контрактов

В настоящее время на территории Российской Федерации действует Федеральный Закон Российской Федерации № 94-ФЗ от 21.07.2005 г. «О размещении заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных или муниципальных нужд» (далее — ФЗ № 94-ФЗ).

Закон предусматривает страхование ответственности при исполнении госзаказа, но не устанавливает единые требования к условиям такого договора страхования. Отсутствие четких норм, конкретизирующих те или иные процедуры, дает простор толкованиям и создает почву для злоупотреблений, считают специалисты.

Не существует и понятных требований к рискам, которые должны обеспечиваться исполнителями по госзаказу. Детальная регламентация нормативной базы отсутствует, равно как нормы и правила страхования ответственности по конкретным рискам. Не определен расчет ущерба при наступлении страхового случая. Отсутствуют четко прописанные критерии в договоре страхования, характеризующие качественное исполнение работ и услуг. Это обстоятельство в настоящее время создает предпосылки для дискуссий о надлежащем качестве исполнения работ и услуг.

Специалисты отмечают, что разработка и приме-

нение единых подходов при реализации требований в области обеспечения гарантий качества по госзаказу способствуют созданию единства экономического пространства на территории Российской Федерации при размещении заказов. Кроме того, единство применяемых стандартов обеспечивает эффективность использования средств бюджетов и внебюджетных источников финансирования, а также расширяет возможности для участия физических и юридических лиц в размещении заказов. Единые подходы и требования стимулируют развитие добросовестной конкуренции с одной стороны, а с другой — позволяют органам государственной власти и местного самоуправления легче ориентироваться в сфере размещения заказов. Общие требования к участникам процесса удовлетворяют условиям прозрачности и гласности, это устраняет возможности возникновения коррупции, других злоупотреблений в сфере размещения заказов.

Качественное и своевременное исполнение государственного и муниципального контракта влияет на финансовую устойчивость и экономическую стабильность страны и ее субъектов. Ее сохранению способствует внедрение механизма обеспечения гарантий исполнения государственных и муниципальных контрактов. Наиболее распространенными механизмами финансовой защиты считаются банковская гарантия, страхование и залог.

Для реализации проекта по усовершенствованию правил страхования ответственности при исполнении госзаказа из членов НССО была сформирована Рабочая группа, которой поручено организовать работу по совершенствованию механизма обеспечения гарантий исполнения государственных заказов. В состав группы вошли представители членов НССО и исполнительного аппарата.

Затем на базе рабочей группы решением Президиума от 9 декабря 2008 года был создан Комитет НССО по совершенствованию механизма обеспечения гарантий исполнения государственных и муниципальных контрактов.

В задачи Комитета на первом этапе входит разработка понятных правил страхования государственно- или муниципального заказа, что в первую очередь будет серьезной поддержкой для государственных и муниципальных заказчиков при проведении соответствующих конкурсов и аукционов.

Необходимость использования на территории Российской Федерации стандартных условий страхования ответственности по исполнению государственных или муниципальных контрактов, считают представители НССО, вызвана целым рядом причин, в том числе отсутствием единой позиции органов государственной власти и страховых организаций по реализации отдельных норм федерального закона № 94-ФЗ.

Это, в свою очередь приводит к тому, что заказчики, порой, при проведении конкурсов выдвигают к страховщикам требования, противоречащие действующему законодательству Российской Федерации. Передача и принятие на страхование непомерных рисков может негативно отразиться на платежеспособности страховщиков.

Проект Правил был предоставлен в Федеральную службу страхового надзора и Министерство экономического развития Российской Федерации. В настоящее время документ проходит рабочее обсуждение и

доработку. В 2009 году Комитетом НССО планируется в рамках реализации первого этапа — завершить согласование Правил.

На втором этапе реализации проекта планируется разработка Концепции совершенствования механизма обеспечения гарантий исполнения государственных и муниципальных контрактов. Одновременно глубокая и всесторонняя проработка темы позволит подготовить предложения по внесению соответствующих изменений в ФЗ № 94-ФЗ и Закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации».

Противопожарное страхование

МЧС и НССО анализируют характер огневых рисков и подходы к их оценке

Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в соответствии с поручением Президента Российской Федерации и Концепцией административной реформы с 2008 года проводит на территории Российской Федерации поэтапное введение системы независимой оценки рисков в области гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций и обеспечения пожарной безопасности (аудита безопасности).

НССО осуществляет сотрудничество с МЧС России в области мероприятий по противопожарному страхова-

нию и развитию независимой оценки рисков. Цель такого сотрудничества — защита интересов юридических и физических через механизм обеспечения им гарантированного возмещения причиненного ущерба в случае пожара.

Одновременно усилия специалистов были сосредоточены на повышении уровня пожарной безопасности объектов защиты путем участия в оценке состояния их безопасности независимых экспертных организаций и экспертов по независимой оценке рисков.

При этом одним из принципов системы независимой оценки рисков является обеспечение ответственности экспертных организаций и экспертов. Такая ответственность может гарантироваться в том числе полисом страхования их профессиональной ответственности.

Создаваемая МЧС России система предполагает создание условий, при которых собственник несет ответственность за безопасность своего предприятия, а значит и сам будет заинтересован в страховании возможных рисков.

НССО делится методологическими подходами

Представители НССО 4 апреля 2008 года приняли участие в научно-практической конференции «Принципы организации независимой оценки рисков и взаимодействие с Государственным надзором МЧС России», проходившей в Казани. На конференции с докладами выступили Р.Ф. Муратов, первый заместитель Премьер-министра Республики Татарстан, представители МЧС



На конференции «Принципы организации независимой оценки рисков и взаимодействие с Государственным надзором МЧС России»

России, НИИ ВДПО, НССО и бизнеса. Участники конференции приняли участие в обсуждении принципов организации независимой оценки рисков и взаимодействия с государственным надзором МЧС России, деятельности комиссии МЧС России по аккредитации организаций независимой оценки рисков и территориальных комиссий по аккредитации, результатов эксперимента по внедрению механизмов независимой оценки рисков на территории Республики Удмуртия, роли страхования ответственности в системе независимой оценки рисков и ряда других вопросов. На конференции был представлен доклад НССО «Оценка рисков в страховании. Методологические подходы».

Для развития института независимой оценки рисков, для обсуждения ключевых аспектов, связанных с данной проблематикой, МЧС России провело ряд мероприятий, в которых приняли участие представители НССО. В частности, были проведены круглый стол «Аудит безопасности. Задачи и перспективы развития» (14 мая 2008 года); научно-практический семинар по выработке с учетом зарубежного и отечественного опыта рекомендаций по внедрению аудита безопасности и систем страхования рисков по чрезвычайным ситуациям, в том числе обусловленных пожарами (19 ноября 2008 года).

В ходе таких мероприятий были представлены доклады НССО о методологических подходах к оценке рисков при осуществлении страхования.

На конференции «Техническое регулирование, аудит, страхование и саморегулирование в области пожарной безопасности», проходившей 3 февраля 2009 года, участники обсуждали вопросы перспектив развития аудита, страхования, технического регулирования и саморегулирования в области пожарной безопасности; вступления в силу Технического регламента «О требованиях пожарной безопасности» и готовности надзорных и контролирующих органов к реализации положений нового законодательства; развития системы независимой оценки рисков в Российской Федерации; саморегулирования предпринимательской деятельности в области пожарной безопасности. От НССО на конференции был представлен доклад «Предстраховая экспертиза как экономический инструмент обеспечения пожарной безопасности. Методики оценки рисков, сравнительный опыт».

В 2009 году Союз планирует развивать сотрудничество с МЧС России в области пожарной безопасности и противопожарного страхования.

Российский Союз Автостраховщиков

Адрес: 115093, г. Москва, ул. Люсиновская, д. 27 стр. 3
контактный телефон: (495) 771-69-44
телефоны круглосуточного информационного центра РСА:
федеральный: 8-800-200-22-75 (бесплатно)
московский: (495) 641-27-85
e-mail: request@autoins.ru
www.autoins.ru

Всероссийский союз страховщиков

121099, г. Москва, ул. Новинский бульвар, дом 13, стр. 4
Телефоны: (495) 232-12-24, (495) 232-12-27
Факс: (495) 956-65-87
e-mail: mail@ins-union.ru
www.ins-union.ru

Национальный союз страховщиков ответственности

115093, г. Москва, ул. Люсиновская д. 27, строение 3
тел.: (495) 585-08-93
e-mail: question@nssso.ru
www.nssso.ru