



ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ВЫГОДНО ВСЕМ

Вице-президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС), вице-президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Светлана Гусар считает, что введение механизма обязательного страхования ответственности владельцев опасных объектов и перевозчиков позволило защитить интересы как предприятий, так и потерпевших граждан. На очереди — страхование жилья, в становлении которого накопленный НССО опыт может оказаться крайне полезным.

Современные страховые технологии: Оправдала ли себя система обязательного страхования ответственности, в частности — ответственности владельцев опасных объектов и перевозчиков?

Светлана Гусар: Огромное количество людей получило компенсации за вред, причиненный при авариях на опасных объектах и на транспорте — это основные задачи, на решение которых было направлено принятие упомянутых Вами законов об обязательном страховании. Предприятию действительно дешевле заключить договор страхования, чем платить компенсации из своего кармана. Можно просто сравнить среднюю стоимость полиса и средний размер компенсации.

ССТ: Могло бы государство решить эти задачи иначе, например, выплачивая компенсации из специальных фондов?

С. Г.: Вопрос в том, смогли бы люди получить помощь в адекватном размере по понятным всем правилам? На сегодня нет никаких других законов, гарантирующих выплаты гражданам в случае аварии или в чрезвычайной ситуации. Выплаты из местных, региональных или федерального бюджета — это, как пра-

Пример из практики:

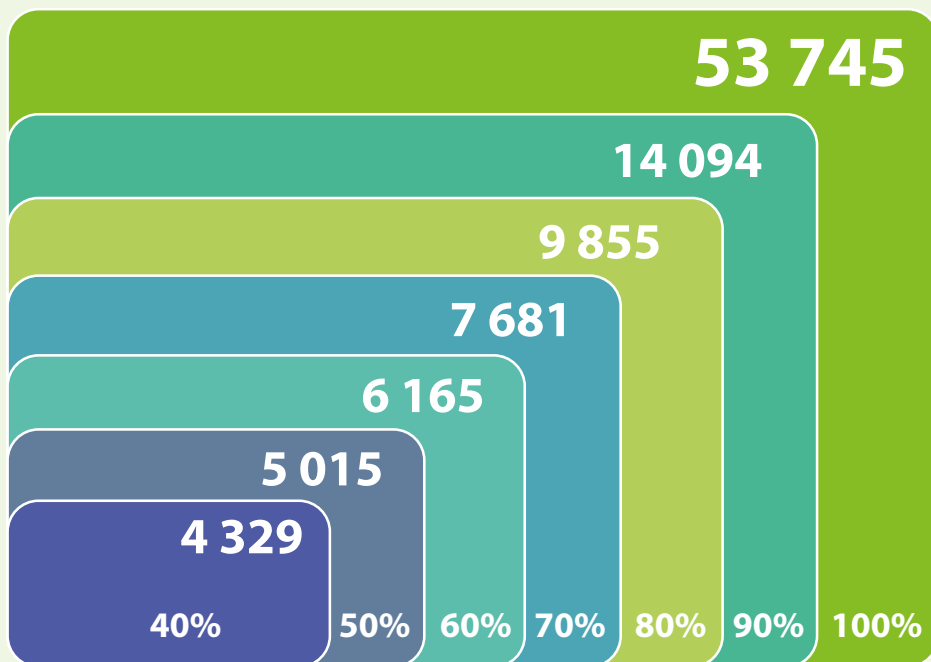
В случае отсутствия договора страхования перевозчик обязан компенсировать причиненный вред самостоятельно. Событие с одним погибшим и одним раненым, когда выплата составит более 2 млн рублей, может закончиться банкротством для не-большого предприятия.

Количество потерпевших на 1 млн перевезенных пассажиров по ОСП* по всем видам транспорта

	Авто — заказ и маршрутки	0,37
	Авто — межгород, международный	2,77
	Авто — пригород	0,36
	Авто — город	0,16
	Внутр. водный — пригород	2,26
	Внутр. водный — туризм	15,97
	Воздушный	9,76
	Трамвай	0,05
	Троллейбусы	0,11
	ЖД — дальнее следование	2,19
	ЖД — пригород	0,03

* Обязательное страхование пассажиров.

Распределение средней страховой премии в 2017 году по ОСП*, руб.



У 90% перевозчиков средняя страховая премия не превышает 14 тыс. руб.

По данным НССО

вило, добрая воля государства, а лишних денег в бюджете никогда не бывает!

Введение системы обязательного страхования ответственности в случаях аварий на опасных объектах и на транспорте позволило унифицировать подходы и требования по выплате компенсаций, сделать этот порядок понятным и прозрачным для граждан и для страхователей — владельцев опасных объектов и перевозчиков.

ССТ: Достаточно ли норм, прописанных законодательством, чтобы учесть все случаи из практики перевозчиков?

С. Г.: С момента принятия любого закона должно пройти некоторое время, чтобы определить, что именно в нем требует дальнейшей проработки и

корректировки. Поэтому в план работы Правительства РФ была включена задача по корректировке закона № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика» с учетом правоприменительной практики. В первую очередь необходимо было уточнить процедуру урегулирования убытков, а также необходимый для выплаты страхового возмещения комплект документов. Кроме того, пока не все виды транспорта попадают под действие этого закона. В частности, наибольшие сложности мы видим в ситуациях, когда потерпевшим причиняется вред при перевозках метрополитеном и легковым такси, а также при перевозках детей школьными автобусами. Некоторые из этих проблем в настоящее время

Средняя страховая премия на один объект страхования в 2017 году по ОПО*

Гидротехнические сооружения



109 372 руб.

Опасные производственные объекты



15 807 руб.

Грузоподъемные механизмы



290 руб.

Автозаправочные станции



4 517 руб.

* Обязательное страхование ответственности владельца опасных объектов.

решаются с той или иной долей эффективности, а над некоторыми — перевозка такси — еще предстоит большая совместная работа.

ССТ: К сожалению, у нас много «серых» перевозчиков — они чаще попадают в аварии, а их пассажиры не имеют шансов получить компенсацию. Как привести их в правовое поле?

С. Г.: Мы ежегодно получаем от Ространснадзора несколько сотен запросов о наличии полиса у перевозчика, и на многие из них даем отрицательный

ответ. Перевозчик, не заключивший договор страхования, обязан произвести выплату компенсаций пострадавшим за свой счет. Но, в силу того что перевозчик сэкономил и работал в «серой» зоне, рассчитывать пострадавшим не на что.

Проблема также заключается в том, что некоторые автобусные перевозчики, во избежание исполнения лицензионных требований, подают заявления об аннулировании действия лицензии и переходят к осуществлению, по сути, регулярных перевозок под видом заказных. Сейчас эту проблему пла-

Разработан законопроект, который призван пресечь осуществление незаконных регулярных перевозок под видом заказных или для собственных нужд юридического лица.

нируется решить кардинально — на законодательном уровне: разработан законопроект, который призван пресечь осуществление незаконных регулярных перевозок под видом заказных или для собственных нужд юридического лица, сделав обязательным лицензирование этого вида деятельности.

ССТ: Что было сделано союзом и страховым сообществом, чтобы минимизировать уклонение от заключения договора страхования ответственности?

С. Г.: Мы осуществили информационное взаимодействие с Ространснадзором и реализовали с московскими властями проект по проверке наличия полиса страхования перевозчика через камеры наружного наблюдения на дорогах. Контроль осуществляется полностью в автоматическом режиме.

ССТ: Что происходило в 2017 году в сфере страхования опасных объектов?

С. Г.: Принято решение уйти от бланков строгой отчетности, напечатанных на Гознаке: с 1 ноября 2017 года все страховые компании, имеющие лицензию на осуществление ОС ОПО, могут заключать договоры с присвоением уникального номера через информационную систему АИС НССО. После загрузки страховщиком сведений о заключении такого договора, информация о договоре день в день поступает в Ростехнадзор. Таким образом, мы в любой момент можем подтвердить наличие

полиса у того или иного владельца опасного объекта. Покупка полиса задним числом становится невозможной. Также и владелец опасного объекта, оплачивая страховую премию, может зайти на сайт НССО и убедиться, что страховщику выдан именно этот номер для заключения с ним договора страхования — это снимает риск покупки фальшивых полисов через агентов-мошенников.

Полный отказ от бланков предусмотрен с 1 августа 2018 года. Нововведение позволит сократить накладные расходы на покупку бланков, их учет, перевозку, логистику. Кроме того, минимизируются риски отсутствия бланков на местах и невозможность для клиента оформить договор вовремя.

Полный отказ от бланков полисов предусмотрен с 1 августа 2018 года.

ССТ: Сейчас активно обсуждается законопроект по страхованию жилья — какова в этом роль НССО?

С. Г.: После первого чтения законопроекта Минфин совместно с различными органами исполнительной власти, со страховым сообществом подготовил предложения по его доработке. Документ внесен в Государственную Думу и ожидает второго чтения. НССО указан как оператор информационной системы, которую необходимо создать. Выбор логичен, ведь нами накоплен многолетний опыт по успешному исполнению двух массовых законов по обязательному страхованию ответственности, наработаны технологии автоматизированного перестрахования принятых рисков, выстроено взаимодействие со страховщиками и государственными контролирующими структурами.