

*Заместитель председателя правления ОАО «СОГАЗ» Николай Галушин:*

– Вопрос о том, охотно ли страхуются перевозчики, аналогичен вопросу, охотно ли страхуются автовладельцы по ОСАГО. Нет, не охотно. Более того, считаю, что если бы не было закона об ОСГОП, а появилась бы только норма о том, что перевозчики несут ответственность перед пассажирами в сумме 2,025 млн руб., то доминирующая часть перевозчиков и не стала бы ничего страховать. Увы, это культура страхования в нашей стране, надежда на то, что «пронесет», потому что «в прошлом пронесило». Основная масса застрахованных перевозчиков – автомобильные. Это было предсказуемо. Конструкция закона и значительный вес лизингового воздушного флота, страхуемого в соответствии с требованиями международных конвенций, фактически привел к тому, что из воздушного флота оказались застрахованными только вертолеты. В железнодорожных перевозках операторов можно посчитать по пальцам. В части конкурсов ничего не поменялось – как правило, победа присуждается тому участнику, который первым подал заявку на конкурс. Столкнулся рынок с первыми серьезными проблемами, связанными с умышленным занижением количества перевезенных пассажиров, а также манипуляциями с видом осуществляемых перевозок, чтобы снизить тариф.

Все страхование договоров по ОСГОП началось с 14 марта 2013 года. Санкции на перевозчиков по закону могли быть обращены с 1 апреля 2013 года. В этих условиях пик по заключению договоров пришелся на март-апрель-май. Но количество заключенных договоров вызывает недоумение: лишь около 10–15% от общего количества перевозчиков заключили договоры страхования.

Требуется реализация механизма применения санкций для уклоняющихся от заключения договора ОСГОП перевозчиков. Ведь, в отличие от компенсационного фонда по ОСОПО, по закону об ОСГОП компенсационный фонд работает только в случае банкротства или отсутствия у страховщика возможности выполнить обязательства по договору. Соответственно, в случае незастрахованной перевозки существует высокий риск того, что пострадавшие пассажиры не получат возмещения понесенного физического ущерба.

Основная проблема заключается в некоторой инертности – население не сразу узнает, как работает закон, как защищены права пассажиров, каков порядок обращения за возмещением. НССО придает очень большое значение популяризации ОСГОП и

распространению информации о заключенных договорах страхования. В салоне каждого транспортного средства, застрахованного по ОСГОП, в самое ближайшее время должна появиться информация о страховщике, заключившем договор страхования, и порядке действий при наступлении страхового случая. Мы сейчас проводим такую работу. К сожалению, сделать все это одновременно не получается. Предполагаем, что все перевозчики, застрахованные в СОГАЗе, к концу лета получат соответствующие стикеры – сертификаты.

*Генеральный директор СК «МАКС» Надежда Мартьянова:*

– В настоящий момент, когда рынок обязательного страхования перевозчиков пассажиров работает только 3 месяца, главным образом можно говорить о проблемах, связанных с заключением договоров. Безусловно, в части урегулирования убытков есть множество спорных моментов, но их предметно можно будет обсуждать только после накопления статистически значимой практики по урегулированию.

Основной проблемой законодательства в сфере обязательного страхования перевозчиков пассажиров считаем «Правила определения количества пассажиров для целей расчета страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров» (далее – Правила). Документ помимо спорной логической структуры имеет и откровенные ошибки (например, п. 6, который вообще является нерабочим).

Система расчета страховой премии должна быть актуарно обоснованной. Транспортное лобби постоянно пытается широко обсуждать (чаще всего без всяких оснований и подтверждений своей точки зрения) завышенность страховых тарифов. Однако размер страховой премии зависит главным образом от двух величин: страховых тарифов и количества пассажиров (пассажиропотока, который обслуживает перевозчик).

На деле, при прочих равных условиях, при заключении договора мы никогда не сталкиваемся с попытками снизить тариф со стороны перевозчиков. Напротив, все попытки снизить страховую премию по договору со стороны страхователей происходят путем занижения пассажиропотока, рассчитанного по крайне недоработанным Правилам определения количества пассажиров.

В указанных Правилах способ расчета количества пассажиров зависит от наличия «обязанности согласно законодательству» сдавать статистическую отчетность по перевезенным пассажирам в органы государственной статистики. Между тем, действующее законодательство не позволяет сформировать закрытый перечень случаев, когда тот или иной перевозчик обязан сдавать статистику. Кроме того, на деле в большинстве случаев реальная статистика перевозчиками страховщику не предоставляется: зачастую количество транспортных средств и число перевезенных пассажиров такие, что с первого взгляда понятно, что такая деятельность рентабельной быть не может (заниженный пассажиропоток).

Вызывает много нареканий (причем чаще у самих перевозчиков, которые пролоббировали данные Правила) норма Правил о расчете количества пассажиров по справке от органов Исполнительной власти субъекта РФ: перевозчики не могут (или не хотят) получить такую справку.

С нашей точки зрения, необходимо отойти от норм расчета количества перевезенных пассажиров, связанных с отчетностью (статистической или налоговой) или справками. Расчет должен происходить исходя из вместимости транспортных средств и коэффициентов, зависящих от вида транспорта, вида перевозок и рассчитанных по данным Росстата для всего рынка.

*Генеральный директор ЗАО «СК «Транснефть» Кирилл Бровкович:*

– Принятие закона об ОСГОП и обсуждение нормативно-правовой базы, необходимой для реализации этого закона, проходило непросто. Из-за сопротивления перевозчиков тарифы, подготовленные на основе актуарных расчетов, по некоторым видам транспорта были существенно снижены. В частности, тарифный коридор для автобусных перевозчиков был установлен на уровне 14–28 копеек на одного пассажира – при том, что страховая сумма на одного погибшего равна 2 млн руб.

Аргументом в пользу снижения тарифов была якобы низкая аварийность транспортных перевозок. На самом деле реальную адекватную статистику аварийности мы получим во многом благодаря введению этого закона. Именно с введением нового вида страхования документальное оформление каждого случая аварии будет означать выплату страхового возмещения пострадавшим пассажирам. До сих пор такого экономического механизма не существовало.

По все еще небольшому количеству обращений за выплатами по новому закону мы понимаем, что граждане пока не информированы о своих новых правах на выплаты. Как только это осознание проникнет в массы, статистика аварийности на транспорте и уровень выплат по ОСГОП существенно изменятся. Страховщики в составе НССО прилагают максимум усилий для проведения широкомасштабной разъяснительной работы на эту тему.

Если говорить о поведении транспортных компаний, на которых распространяется требование нового закона, можно отметить, что перевозчики проявляют разную степень активности в заключении договоров страхования. По нашему мнению, пик заключения договоров ОСГОП со стороны тех перевозчиков, которые не собирались саботировать действие закона, уже прошел. Самые большие сборы пришлось на март и апрель.

В целом транспортные компании, за которыми есть эффективный надзор, например, в виде администрации автовокзалов, страхуются более дисциплинированно. Но есть и компании, придерживающиеся простого принципа: если срок плановой проверки не подошел, а размер штрафа за отсутствие полиса не очень высок, то можно максимально оттянуть срок оформления договора страхования. Возможно, некоторые из них изменят свою позицию, столкнувшись с одной справедливой нормой нового закона. В соответствии с ней не застраховавшийся перевозчик в случае аварии обязан сам произвести выплаты пострадавшим – причем на тех же условиях, на которых это сделала бы страховая компания, будь его ответственность застрахована.

*Первый заместитель генерального директора – директор по добровольному медицинскому страхованию ОАО «СК «Альянс» Дмитрий Попов:*

– С начала проведения ОСГОП прошло менее 3 месяцев. За такой короткий период данные о выплатах не могут считаться статистикой, на основании которой допустимо делать выводы об адекватности страховых тарифов, установленных Правительством. Новый вид страхования требует не только подготовки страховщиков – разработки внутренних нормативных документов, правил профессиональной деятельности, информационных систем, сетей продаж и т.д., но и подготовки пассажиров, в пользу которых перевозчиками заключаются договоры ОСГОП. С первых договоров наша компания начала выдавать страхователям сертификаты, содержащие сведения о страховщике, которые перевозчик мог размещать на транспортном средстве для информирования пассажиров об условиях страхования и порядке получения выплат. С

01.06.2013 мы выдаем по форме, утвержденной ППД НССО, Сведения о договоре обязательного страхования. Кроме того, специально для пассажиров мы разработали памятку с разъяснением порядка действий при аварии или получении травмы на транспорте. С повышением информированности пассажиров количество обращений за выплатой будет отражать реальную картину с убыточностью нового вида страхования. По моему мнению, набор статистики, на основании которой могут быть сделаны актуарно обоснованные выводы о достаточности тарифов по ОСГОП, займет не менее 1–2 лет.

*Вице-президент ОСАО «Ингосстрах» Илья Соломатин:*

– В ОСГОП с момента официального запуска закона прошло 5 месяцев, но реальное страхование стартовало гораздо позже. Страховщики начали осуществлять первые выплаты лишь несколько недель назад. Как работает закон, какая убыточность и насколько верно рассчитаны тарифы, мы сможем понять не раньше мая следующего года.

Страховщики с 1 июня в обязательном порядке выдают страховые свидетельства своим клиентам – автотранспортным предприятиям. Но при этом должен быть установлен четкий порядок, указывающий как именно перевозчик обязан информировать пассажира о страховании, например, где именно должен размещаться сертификат. Кроме того, необходимо введение системы штрафных санкций за отсутствие в салоне данного страхового свидетельства. Только в этом случае можно будет повлиять на активность транспортных предприятий по размещению в салоне информации о страховании. Напомню, что по закону требование информировать пассажиров о страховании наложено на перевозчиков.

Источник: [Википедия страхования](#) , 20.06.13