



Комитет Госдумы РФ по финансовому рынку рекомендовал нижней палате парламента принять во втором чтении поправки с изменениями в действующий закон об обязательном страховании гражданской ответственности пассажирских перевозчиков (ОСГОП). Этот законопроект согласован с Минфином РФ и поддержан страховщиками. Часть поправок была инициирована Минфином, который поставил задачу проанализировать правоприменительную практику за три года с момента принятия закона об ОСГОП. Свои предложения по совершенствованию закона представил и Национальный союз страховщиков ответственности (НССО) как профобъединение страховщиков ответственности. Поправки уточняют порядок выплат и делают закон более справедливым как для страховщиков, так и для пострадавших, конкретизируют условия страховых возмещений. Готовятся изменения в транспортные уставы, будет скорректирован порядок выплат пострадавшим пассажирам метрополитена. Изменения могут затронуть также страхование перевозок школьными автобусами и процедуры оформления страховых событий. Новацией в поправках стала возможность освобождения законодателем от ответственности перед пассажирами страховщиков и метрополитенов РФ в случаях террористических атак на транспорте.

СТРАХОВЩИКОВ ОСВОБОДЯТ ОТ ВЫПЛАТ ПО РИСКАМ ТЕРРОРИЗМА

Проект поправок в закон об ОСГОП, подготовленный ко второму чтению, содержит много изменений. Вместе с тем ключевая поправка об освобождении страховщиков от выплат при наступлении события, причиной которого стал теракт или диверсия, осталась в документе, сообщил "Интерфаксу" глава думского комитета по финансам Анатолий Аксаков. Эту информацию подтвердили агентству и в ведомстве, разработавшем блок изменений — в Минфине РФ.

Как пояснила "Интерфаксу" вице-президент НССО и вице-президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Светлана Гусар, в нынешней редакции закона нет четких формулировок, которые позволяли бы отнести последствия терактов к исключениям из страхового покрытия. "Хотя очевидно: перевозчик не может предотвратить это событие, оно находится вне сферы его профессиональной ответственности. Теракт — действие, направленное против государства или его политики, — сказала С.Гусар. — За годы реализации закона о страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами с 2013 года страховые выплаты, связанные с последствиями терактов на транспорте, случались. Однако такую практику нельзя признать справедливой".

Вице-президент НССО отметила: "Мировой опыт относит к исключениям риски терроризма, диверсий, народных волнений и военные риски. Кроме того, по другим видам страхования российские страховщики освобождены от подобных выплат. К тому же в России есть специальное законодательство, регулирующее ответственность государства за помощь людям, пострадавшим от терроризма. Законодатели в данном случае просто унифицируют подходы российского законодательства по данному вопросу". С.Гусар добавила, что по договоренности страховщик и его клиент могут,

составляя договор, дополнить стандартную защиту, предусмотренную законом, разделом, содержащим защиту от рисков терроризма — это делается по соглашению сторон и за дополнительную плату.

НЕОБХОДИМО УРАВНЯТЬ ПРАВА ШКОЛЬНИКОВ-ПАССАЖИРОВ

НССО в своих предложениях к закону об ОСГОП предлагает изменить ряд формулировок по школьным перевозкам, чтобы потерпевшие при таких перевозках дети и сопровождающие их граждане имели бы возможность получить страховое возмещение в том же размере, который сейчас предусмотрен законом для всех остальных категорий коммерческих пассажиров.

"По данным НССО, за весь период действия закона произошло более 100 ДТП с участием школьных автобусов, где погибли 14 детей и пострадали более 400", — привела данные статистики вице-президент союза.

"Дело в том, что школьные перевозки делятся на два типа, — пояснил "Интерфаксу" начальник управления контроля и организации страховых и компенсационных выплат НССО Валерий Карпов. — Школа может зафрахтовать автобус организации, имеющей статус официального пассажирского перевозчика, ответственность которого страхуется по нашему закону. Однако детей также может перевозить автобус, который находится на балансе школы, то есть свой автобус. За такую перевозку детей не взимается платы, она не считается пассажирской, здесь не требуется разрешение на перевозки пассажиров, равно как и страховка. В результате дети-пассажиры оказываются в неравных условиях перед лицом риска при описанных вариантах перевозок, хотя им по логике вещей должно быть безразлично, как взрослые организуют перевозку. Пострадавшим детям полагаются различные выплаты по разным законам. Так, при возникновении происшествия с автобусом, принадлежащим школе, детям положены выплаты только по закону об ОСАГО, где по риску ущерба жизни и здоровья применяются лимиты в 4 раза ниже, чем в законе об ОСГОП".

НССО неоднократно выступал с предложениями уравнивать права детей-пассажиров школьных автобусов на страховые выплаты, заявил представитель союза страховщиков.

"Мы направили свои предложения законодателю и очень рассчитываем на то, что они будут рассмотрены и одобрены", — сообщил В.Карпов.

ЗАЩИТИТЬ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

В конструкции действующего закона о страховании ответственности перевозчика пассажирами признаются не все находящиеся в транспортном средстве лица, пояснили агентству в НССО. К примеру, статус пассажира и, соответственно, защита закона не распространяется на водителей и кондукторов в автомобильном транспорте. НССО неоднократно также поднимал эту проблему на различных уровнях, и несколько месяцев назад была начата соответствующая работа на высоком уровне.

"Минтранс РФ инициировал разработку концепции повышения уровня социальной защищенности сотрудников перевозчика, готовится проект изменений в устав автомобильного транспорта, которые ориентированы на обязательное страхование перевозчиком своих работников на сумму не менее 2 млн рублей возмещения за гибель сотрудников (например, водителей и кондукторов) при исполнении ими трудовых обязанностей во время пассажирских перевозок, а также определены выгодоприобретатели по аналогии с законом о защите пассажиров", — сообщила С.Гусар. По ее словам, также предполагается за вред здоровью членов экипажа установить конкретный порядок выплат по таблицам, как в том же законе. Вопрос с

аналогичными изменениями в уставах и кодексах других видов пассажирского транспорта пока находится в проработке, но самый важный шаг уже сделан, ведь наибольшее число выплат — свыше 70% — приходится на договоры страхования ответственности перевозчиков именно на автомобильном транспорте. Причем данные выплаты будут производиться в дополнение к выплатам по линии обязательного социального страхования.

Если говорить о других видах транспорта, то в настоящее время уровень социальной защищенности членов экипажа достаточно сильно различается на разных видах транспорта. Так, члены экипажа воздушного судна (пилоты, стюардессы) кроме выплат по соцстраху также получают выплату по страхованию, обязательность которого предусмотрена Воздушным кодексом РФ, но размер этих выплат сейчас ниже тех пределов, которые готовятся ввести для автобусных перевозок. Представители водного транспорта намерены вернуться к вопросу об уровне страховой защиты членов экипажей пассажирских судов позже, железнодорожные перевозчики считают имеющийся уровень защиты сотрудников отрасли адекватным.

С.Гусар поддержала инициативу Минтранса РФ по возвращению лицензирования в сегмент заказных автобусных перевозок. "Напрямую страховщиков ответственности лицензирование автобусных перевозчиков не касается, оно направлено на сокращение объемов "серых" перевозок. В то же время следствием реализации планов Минтранса окажется минимальное количество незастрахованных автобусных перевозчиков на дорогах страны. Сами перевозчики считают несправедливой ситуацию, при которой одни игроки на регулярных перевозках максимально зарегламентированы, а для других сохраняется достаточно вольный режим работы и либеральный порядок контроля", — сказала С.Гусар. — Статистика происшествий показывает, что наихудшие показатели по частоте регистрируются именно у так называемых "серых" перевозчиков.

НССО также ведет планомерную работу по повышению эффективности действующих процессов урегулирования убытков. В частности, С.Гусар напомнила: "В ходе обсуждений по итогам анализа практики применения закона в автомобильных перевозках мы обратили внимание регулятора на необходимость усовершенствовать форму справки о ДТП с пассажирским транспортом, где пострадавших несколько. Справку о ДТП, на основании которой страховщик производит выплаты, желательно дополнить более детальной информацией о перевозчике, страховщике и страховом событии. НССО на эту тему подготовил и дал свои предложения ведомствам".

ВЫПЛАТЫ МЕТРОПОЛИТЕНОВ ВОЗЬМЕТ ПОД КОНТРОЛЬ МИНТРАНС

Отвечая на вопрос о возможности распространения всех положений закона о страховой защите пассажиров на метрополитены, представитель НССО сказала, что "пока так вопрос не ставится".

"Мы считаем распространение страхования на метрополитены РФ разумной мерой. Это не повлечет чрезмерных расходов для перевозчика. В частности, для московского метрополитена стоимость годовой страховки покрывала бы работа касс метро в течение одного-двух часов", — сказала она.

По мнению С.Гусар, очевидна необходимость унификации подходов по выплатам для метрополитенов, которые пока по закону сами выступают в роли "страховщиков" и должны обеспечить выплаты самостоятельно.

"У метрополитенов нет возможностей по аналогии со страховой компанией организовать процесс урегулирования убытков на необходимом уровне: нет методологии

выплат, опыта оформления убытков, обученных людей, соответствующих подразделений. Даже указания по перечню необходимых для выплаты документов от Банка России, обязательные для страховщиков ответственности, прямо не распространяются на деятельность неподконтрольных регулятору метрополитенов", — пояснила она.

В этой связи Минтранс РФ подготовил поправки в закон, согласно которым контролировать порядок выплат, связанных с ущербом в метро, будет само ведомство, сообщила С.Гусар. В перспективе появится утвержденная ведомством методика и порядок возмещения ущерба в рамках закона о страховании ответственности перевозчиков в отношении метро. Лимит выплат планируется сохранить на уровне 2 млн рублей по рискам жизни и здоровью, плюс расходы на погребение в пределах 25 тыс. рублей. Это облегчит пассажирам метрополитена получение возмещений в рамках более прозрачных процедур, полагает вице-президент НССО и ВСС. По ее мнению, "пока конфликт интересов сохраняется: метрополитен выступает и органом, признающим событие "страховым", и выдающим документ пострадавшему в подтверждение факта наступления своей же ответственности. Также метрополитен — организация, которой предстоит осуществлять выплату. Мы считаем, что наиболее эффективным было бы разделение этих функций и закрепление их за разными (не аффилированными) организациями. Например, полномочиями по оформлению документа о происшествии на метрополитене могли бы обеспечить соответствующие структуры МВД России".

КТО ГДЕ ПАССАЖИР

Начальник отдела организации технической экспертизы и расследования аварий НССО Александр Колесников на семинаре для журналистов напомнил, что гражданин становится пассажиром во время посадки в транспортное средство и перестает быть им во время высадки. На пассажиров такси закон вообще не распространяется, здесь применяются нормы закона об ОСАГО.

В метро человек становится пассажиром в момент, когда он входит в вагон. Ни на перроне, ни на пунктах пропуска, ни на входе в метро гражданин не защищен законом о страховании ответственности перевозчика перед пассажирами. Правда, на эскалаторе люди защищены другим законом — об обязательном страховании ответственности владельцев опасных объектов (ОСОПО). В данном случае опасным объектом выступает эскалатор в метро.

Статус авиапассажира возникает в момент прохождения паспортного контроля. Таким образом, вред здоровью, полученный, например, при перемещении пассажира в здании аэровокзала после прохождения всех пунктов контроля, — тоже происшествие с пассажиром. Не покрывается страховой выплатой только умышленный ущерб, организованный самим пассажиром.

"Пассажиру важно понимать: закону безразлично, есть вина или нет вины перевозчика, его ответственность распространяется на любые происшествия с пассажиром, закон защищает его интересы в пределах ответственности 2 млн 25 тыс. рублей за ущерб жизни и здоровью и в пределах 23 тыс. рублей по имущественному вреду", — сказал А.Колесников.

По его словам, "предприятие может иметь автобусы, но не быть перевозчиком. Так, владелец частной "Газели", который возит односельчан на рынок — не пассажирский перевозчик. Он просто помогает людям добраться до места. Не имеют статуса перевозчика также скорая помощь или транспорт компании, организующий доставку

своих работников до офиса. По закону пассажирский перевозчик извлекает прибыль от этого рода деятельности и подпадает под регулирование определенных транспортных кодексов и уставов. От пассажира для получения выплаты по закону не требуется предоставления проездного документа, но ему потребуется получить справку от перевозчика или органов ГИБДД о том, что происшествие случилось в определенное время на определенном маршруте следования". Покидать транспортное средство без получения документов не рекомендуется из-за трудностей доказательства страхового события задним числом. Если в ходе происшествия человек получил серьезные травмы и был госпитализирован скорой помощью, то вызов экстренной медицинской помощи перевозчиком фиксируется автоматически.

"Если перевозчик имеет официальный статус, но не застраховал ответственность по закону, пострадавшим нужно обратиться в суд с ходатайством об обеспечении иска о возмещении вреда, иначе перевозчик успеет все спрятать", — порекомендовал А. Колесников.

ВЫПЛАТЫ ЗА БАГАЖ

В. Карпов из НССО сообщил журналистам о корректировке законодателем положений, регулирующих выплаты по имущественному ущербу при пассажирских перевозках.

"Действующий закон предполагает в случае потери или утраты багажа и ручной клади выплаты в заявительном порядке в размере 11 тыс. рублей. Это означает, что заявивший ущерб в пределах 3 тыс. рублей должен от страховщика получить 8 тыс. рублей возмещения сверх стоимости багажа. Такой подход противоречит базовому принципу страхования — возмещению причиненного имущественного вреда", — сказал он.

"В поправках мы предложили учесть, что имущественные выплаты должны покрывать реальный ущерб в пределах установленного лимита 23 тыс. рублей по этому закону. Таким образом, по-прежнему в пределах 11 тыс. рублей будет действовать заявительный порядок выплат по имущественному вреду пассажиру, то есть без приложения чеков и смет. Выплаты сверх этой суммы и до 23 тыс. рублей полного страхового лимита, установленного законом, будут осуществляться на основании подтверждающих стоимость имущества документов. Сверх страхового лимита компенсацию пострадавший пассажир может требовать от перевозчика через суд", — пояснил В. Карпов.

МОБИЛЬНЫЙ КОНСУЛЬТАНТ

НССО за годы действия закона разработал электронные сервисы, которыми активно пользуются госорганы, в том числе Ространснадзор и ГИБДД. На сайте НССО можно проверить факт страхования по номеру транспортного средства или по ИНН перевозчика, все заинтересованные лица могут определить название организации-страхователя и ее адрес, а также страховщика ответственности перевозчика. Союзом разработан сервис, автоматически подтверждающий факт страхования ответственности конкретных автобусов, для Ространснадзора. Такая система дисциплинирует как страховщиков, ответственных за своевременное внесение в базу данных по своим клиентам-перевозчикам, так и самих перевозчиков, которые заинтересованы подтвердить исполнение закона, не дать оснований для применения санкций. "Перевозчики следят за нашим сайтом, они знают, что проверки проводятся Ространснадзором через сайт НССО, страхователи ищут данные о своем договоре", — пояснила "Интерфаксу" С. Гусар.

"Теперь мы планируем следующий важный шаг, начали разработку специального мобильного приложения, которое позволит прямо из автобуса пассажиру проверить факт страхования. Мы рассчитываем, что приложение будет востребованным, а со своей стороны постараемся сделать его удобным и доступным, а его использование — бесплатным для людей", — добавила С.Гусар.

"Более того, мы рассчитываем, что в этом приложении могут быть "защиты" все необходимые для пользователя инструкции. Там может быть размещен план пошаговых действий при наступлении страхового события, иная полезная для потребителя информация", — уточнила она.

Тарифы по страхованию ответственности перевозчиков были скорректированы в прошлом году. НССО прогнозирует снижение совокупной страховой премии в 2017 году по сравнению с 2016 годом примерно на 25%, и плановый показатель сборов составляет 2,7 млрд рублей. При этом 1,6 млрд рублей (около 60% предполагаемой годовой премии) уже собрано за первые 5 месяцев 2017 года.

Частота страховых событий в страховании перевозчиков достаточно высока. С момента введения закона о защите прав пассажиров в страховые компании обратились по 8,7 тыс. событиям, осуществлено 10,5 тыс. выплат, около 960 заявлений находится на рассмотрении. Страховщиками выдано 660 отказов, при этом порядка 30% таких отказов имеют статус "временных". Отказы выдаются при непредоставлении пострадавшими страховщику полного пакета документов на выплату, в дальнейшем требование может быть направлено повторно при наличии дополнительных требуемых по закону документов.

"Размер средней выплаты в обязательном страховании ответственности перевозчиков рос в 2016 году и достиг порядка 200 тыс. рублей. Все большее количество граждан узнает о своих правах, в том числе благодаря работе СМИ. В силу того, что действует таблица выплат, практически нет случаев, когда размер возмещения оспаривается, есть четкий алгоритм выплат, который понятен гражданину", — сказала С.Гусар.

За год НССО получает порядка 20 жалоб, связанных с исполнением двух законов — об ОСОПО и ОСГОП. При этом на долю первого закона приходится около трети жалоб.

Источник: Финмакет, 17.07.2017