**Страхование гражданской ответственности перевозчиков**

**2016**

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ. 3

1. ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ           НАЛИЧИЕ ДАННОГО ВИДА СТРАХОВАНИЯ НА РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ.. 7

1.1. Понятие и сущность страхования ответственности перевозчика. 7

1.2. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров  15

1.3. Процедура урегулирования убытков в обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков. 25

1.4. Защита пассажиров при международных перевозках. 36

2. АНАЛИЗ РЫНКА ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА      ПАССАЖИРОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.. 42

2.1. Основные показатели по обязательному страхованию гражданской   ответственности перевозчика пассажиров. 42

2.2. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской     ответственности перевозчика. 54

2.3. Проблемы реализации закона и как они решатся. 68

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. 73

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.. 76

Приложение. 82

Актуальность темы определяется тем, что транспортная деятельность является самостоятельным видом экономической деятельности, который имеет особый порядок регулирования. В то же время автомобильный транспорт по праву занимает особое место в мировой транспортной системе. Преимущества автомобильного транспорта в первую очередь связаны с постоянной перевозкой пассажиров и грузов. Кроме того, автомобильный транспорт в силу своего специфического характера может обеспечить регулярность перевозок, не связанных с сезонными колебаниями, как в случае с морскими перевозками или перевозками по внутренним водным путям, которые могут осуществляться только в период навигации. Преимущество автомобильного транспорта заключается в большом выборе маршрутов, которые, к сожалению, зависят от сложной наземной инфраструктуры дорог, трудных для доставки товаров в отдаленные районы, включая районы Крайнего Севера и горные районы, куда товары могут доставляться только вертолетами.

Развитие автомобильного транспорта напрямую связано с развитием научно-технического прогресса и осуществляется такими же темпами. В то же время наблюдается постоянный рост парка транспортных средств и совершенствование транспортных средств в направлении увеличения объема движения и повышения безопасности. Это связано с необходимостью удовлетворения растущего спроса на автомобильные перевозки пассажиров и грузов, которые осуществляются на внутренних и международных маршрутах. С расширением международного общения и развитием экономических, в том числе торговых и промышленных отношений между государствами, объемы перевозок также растут, и эта тенденция роста сохранится и в будущем.

Однако автомобильный транспорт по праву считается не самым безопасным и быстрым видом транспорта, увеличение автомобильного транспорта неизбежно влечет за собой пропорциональное увеличение случаев причинения вреда жизни и здоровью гражданина, повреждения или утраты груза и багажа.

Проблемы гражданской ответственности российских перевозчиков по договору автомобильной перевозки стали особенно актуальными в сложной экономической ситуации, в которой был автомобильный транспорт в последние десятилетия: постепенный износ транспортных средств и практическое отсутствие их замены, сокращение Государственный контроль за состоянием транспортных средств, недостаточное финансирование автомобильной промышленности стали негативными факторами, которые неизбежно приведут к росту трагических случаев при осуществлении автомобильных перевозок.

Каждый день, садясь в автобус или поезд, мы вступаем в определенные правовые отношения с организацией-перевозчиком. Перевозка — это договор, по которому перевозчик обязуется доставить человека или его багаж в требуемое место за плату.

Особенность перевозки заключается в том, что договор начинает действовать не тогда, когда пассажир покупает билет, а в тот момент, когда он садится в вагон поезда, кабину автобуса или на борт самолета.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

Еще одна особенность перевозки — неспособность пассажира контролировать ситуацию. Если он ходит на автобусе, поезде или самолете, его жизнь зависит от профессионализма водителя (водителя, пилота), а также от множества других обстоятельств.

Страхование ответственности является самостоятельной сферой страховой деятельности. Объектом страхования является ответственность страхователя в соответствии с законом или в силу договорных обязательств перед третьими лицами за причинение им вреда.В связи с возникающими страховыми правоотношениями страховщик берет на себя риск ответственности за обязательства, связанные с ущербом, причиненным страхователем (физическим или юридическим лицом) в отношении жизни, здоровья или имущества третьих лиц.

Гражданская ответственность носит имущественный характер: лицо, причинившее ущерб, обязано полностью компенсировать ущерб пострадавшему, то есть третьему лицу. По заключению договора страхования гражданской ответственности — это обязательство передается страховщику. Страхователь может быть привлечен к уголовной и административной ответственности за нанесенный ущерб. Однако компенсация за материальный ущерб, причиненный третьей стороне, передается страховщику.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

Гражданская ответственность — это метод принудительного воздействия на нарушителя гражданских прав путем применения санкций имущественного характера, направленных на восстановление имущественного положения потерпевшего. Это происходит в результате нарушения имущественных и личных неимущественных прав граждан и организаций (незаконное владение, нарушение договора, непреднамеренный вред и т. д.), а также государства, например, при причинении вреда окружающей среде. Этот вид ответственности влечет за собой только имущественные меры для преступника и его основное назначение — возмещение вреда или ущерба, причиненного жертве.

Согласно статистике за 2018 год по вине водителей автобусов произошло 3 141 ДТП (+3,7%), в которых погибли 116 (-20,5%) и получили ранения 4 667 (-0,3%) человек.

В ГИБДД отмечают, что основная часть ДТП совершается при регулярных перевозках по муниципальным маршрутам. В то же время их количество сократилось почти на 10% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Объект исследования – страхование ответственности перевозчика.

Предмет исследования – отношения, возникающие при страховании ответственности перевозчика на территории Российской Федерации.

Целью выпускной квалификационной работы является показать значение ОСГОП как способ защиты интересов пассажиров.

Для достижения поставленной цели были поставлены следующие задачи:

– рассмотреть понятие и виды перевозки и перевозчика, основы законодательного регулирования ответственности перевозчика;

– рассмотреть понятие и особенности страхования гражданской ответственности перевозчика;

– изучить историю, основные условия договоров ОСГОП, процедуру урегулирования убытков по ОСГОП;

– проанализировать основные показатели реализации закона ОСГОП;

– выявить проблемы пострадавших в системе ОСГОП и пути их решения.

Методологическую основу исследования составили различные общенаучные и частно-научные методы исследования, в том числе: формально-логический, конкретно — исторический, сравнительно правовой, социологический и другие методы, применяемые в юридической науке.

Теоретическая база исследования. Для разработки темы исследования была изучена соответствующая философская, социологическая, теоретико-правовая, гражданско-правовая и другая отраслевая юридическая литература.

Нормативная база исследования. В своем исследовании автор опирался на Конституцию Российской Федерации, акты российского гражданского законодательства, судебную и правоприменительную практику.

Работа состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованной литературы.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ           НАЛИЧИЕ ДАННОГО ВИДА СТРАХОВАНИЯ НА РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ

Страхование гражданской ответственности перевозчика — это особый вид страхования ответственности владельцев транспортных средств, автотранспортных организаций и индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по перевозке[1].

Перевозчик является физическим или юридическим лицом (обычно транспортной организацией), которому принадлежит транспортное средство, и он должен доставить груз, предоставленный ему отправителем в пункт назначения, и доставить их получателю. Другим важным предметом транспортных операций является экспедитор, обычно юридическое лицо, которое обеспечивает координацию и взаимодействие всех сторон, участвующих в перевозках и других услугах, связанных с договором перевозки. Очень часто функции перевозчика и экспедитора объединяют одного человека. Перевозчик может перевозить пассажиров.

Перевозчик может иметь договорные и внедоговорные обязательства. Договорная ответственность возникает в результате неисполнения договора перевозки или нарушения таможенного законодательства, без договорных обязательств, в случае повреждения груза, пассажиров или третьих лиц.

В соответствии с ГК РФ причиненный ущерб возмещается перевозчиком в следующих случаях:

— в случае потери или нехватки груза (багажа) — в размере стоимости утраченного или пропавшего имущества;

— в случае повреждения груза (багажа) — в размере суммы, на которую уменьшилось его значение, и если восстановить поврежденные ценности невозможно — их стоимость;

— в случае потери груза (багажа), доставленного для перевозки с декларацией его стоимости — в размере указанной стоимости;

— в случае смерти или повреждения пассажиров — в размере, установленном международными соглашениями или национальным законодательством.

В дополнение к возмещению ущерба перевозчик возмещает стоимость перевозки, если она не включена в стоимость товара.

Под страхованием ответственности перевозчика подразумевается страховая защита от рисков, связанных с выполнением обязательств перед клиентами. Это отдельный вид страхования, а также страхование грузов, защищающее прежде всего интересы владельца груза и пассажиров, но не перевозчика.

Условия страхования ответственности перевозчика обычно предусматривают освобождение страховщика от обязанности производить страховой платеж, если убытки, причиненные третьим лицам, были вызваны виной или форс-мажорными обстоятельствами перевозчика, предусмотренными Гражданским кодексом. В то же время, в соответствии со ст. 963 ГК РФ, страховщик не освобождается от обязанности выплачивать страховое возмещение за ущерб жизни и здоровью физических лиц, даже если страховой случай произошел по вине застрахованного перевозчика.

В России этот вид страхования является добровольным, но любой западный партнер потребует от российских экспедиторов или перевозчиков заключить договор страхования до передачи груза или пассажиров. Страхование ответственности обязательный документ для работы в сегменте пассажирских перевозок, в остальных случаях добровольный.

В международной практике ответственность перевозчика товаров регулируется рядом конвенций и правил, содержащих конкретные термины[2].

В литературе различают понятия транспортировка и перевозка. Перевозка (перевозка как груза, так и транспортного средства); перекачка нефти, сплав леса — если груз не перемещается вместе с транспортным средством, а в противном случае — это транспортировка.

В силу обязательства перевозки перевозчик обязуется доставить груз или пассажира в указанное место назначения, а отправитель товаров, пассажир или другое лицо обязуется оплатить провоздную плату (статья 785, 786 ГК РФ).

Перевозка делится на: по видам транспорта: (железнодорожный; внутренневодный; морской; автомобильный; воздушный); в зависимости от количества транспортных организаций, участвующих в перевозке: местные (перевозка в местном сообщении) включает одну транспортную компанию; прямая (перевозка двумя или более транспортными организациями одним видом транспорта).

Перевозка, осуществляемая одним транспортным документом (одна накладная без перерегистрации товаров в пути) — прямая; смешанная перевозка (участие нескольких транспортных организаций, принадлежащих к различным видам транспорта).

Ответственность исходит от первого перевозчика, он находится в договорных отношениях с отправителем, как за свои собственные действия, так и за действия других перевозчиков. Существует другая точка зрения — западная доктрина. Грузоотправитель заключает договор с оператором, который организует транспортный процесс. Оператор несет ответственность, непосредственно, перед грузоотправителем.

По своей сути страхование ответственности защищает имущественные интересы страховщиков (или застрахованных лиц) в случаях телесного повреждения или повреждения имущества граждан (физических лиц), а также юридических лиц. Это означает, что ущерб или вред, нанесенный страхователем или застрахованным лицом имуществу или личности третьих лиц, в соответствии с договором страхования ответственности, в пределах страховой суммы будут возмещены страховщиком.

Страхование ответственности должно предусматривать, в первую очередь, компенсацию за ущерб третьим лицам и в то же время действовать как метод защиты имущественных интересов страхователя (застрахованного).

Основным отличием страхования имущества от страхования ответственности является отсутствие факта доказывания вины. По всем без исключения договорам страхования ответственности, будь то ОСАГО, страхование ответственности арендатора или ОСОП (обязательное страхование ответственности перевозчиков) факт наступления страхового случая подтверждается наличием прямой или косвенной вины застрахованного лица и без данного факта событие нанесшее вред третьим лицам не может быть признано страховым случаем.

Страхование ответственности отличается от личного страхования, которое осуществляется в случае наступления определенных событий, связанных, как уже отмечалось, с жизнью и работоспособностью человека. Можно сказать, что личное страхование — это страхование суммы, а страхование ответственности — это страхование от ущерба.

В отличие от личного и имущественного страхования, как уже отмечалось, объектом страхования ответственности является ответственность перед третьими лицами в результате какого-либо действия или бездействия застрахованного (застрахованного). В то же время эти третьи стороны никогда не могут быть конкретно указаны в договоре страхования, поскольку невозможно заранее знать, кому и в каком размере будет выплачено страховое возмещение. Это определяется только в случае страхового случая — в случае ущерба третьим сторонам (однако, это положение не распространяется на страхование договорных обязательств, о чем будет сказано позже). Третьими лицами могут быть физические и юридические лица, чьи имущественные или личные (физические) интересы были повреждены или повреждены страховщиками, или застрахованными лицами.

Таким образом, при страховании ответственности бенефициары (то есть третьи лица) назначаются по закону — это лица, которые понесли определенный вред.

Страховой компании (и страхователю) важно знать, как определяется ответственность страхователя, в отношении которого заключен договор страхования, и определяется его размер; установлены ли пределы такой ответственности и т. д. При заключении договора страхования следует также учитывать, что размер ответственности, порядок ее определения, меры ответственности, применяемые к страхователю, различаются в зависимости от того, какой правовой Статус страхователя заключается в том, на территории какой страны, кому он может причинить вред, право какого государства будет применяться при наступлении ответственности.

В связи со всем вышесказанным условно можно выделить два подсектора страхования ответственности:

1) страхование договорной ответственности (страхование ответственности за неисполнение обязательств, страхование задолженности, страхование ответственности по договору);

2) страхование гражданской ответственности (страхование ответственности в случае причинения вреда третьим лицам).

Договорная ответственность выражается в обязательстве нарушителя возместить убытки и выплатить штраф контрагенту по договору, а юридическая ответственность — в обязанности причинителя возместить убытки лицу, которому был причинен вред. Также важно, что в первом случае бенефициару может быть причинен только имущественный ущерб (например, кредитору), а в случае деликтного ущерба может быть причинен ущерб жизни и здоровью третьих лиц.

В дополнение к вышесказанному, страхование ответственности за неисполнение по сравнению со страхованием ответственности за ущерб имеет еще одно отличие — страхователь имеет право застраховать только свою договорную ответственность, а договоры страхования, заключенные в отношении договорной ответственности третьей стороны, недействительным. Кроме того, риск ответственности за нарушение договора всегда считается застрахованным в пользу стороны, перед которой страхователь должен нести ответственность согласно условиям этого договора. Таким образом, только когда договорное обязательство застраховано, выгодоприобретатель по договору уведомляется заранее, поскольку в договоре обязательно указан контрагент страхователя, ответственность по которому подлежит страхованию.

В противном случае условия страхования ответственности за неисполнение обязательств не отличаются от условий страхования ответственности за ущерб.

Действующий ГК РФ устанавливает основные положения страхования деликта и договорной ответственности:

«Ст. 931. Страхование ответственности за причинение вреда.

По договору страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, может быть застрахован риск ответственности самого страхователя или иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена.

Ст. 932. Страхование ответственности по договору.

Страхование риска ответственности за нарушение договора допускается в случаях, предусмотренных законом».

Таким образом, договорная ответственность, или ответственность за неисполнение обязательств, может быть застрахована лишь в случаях, установленных федеральным законом либо Гражданским кодексом.

Согласно п.1 ст. 32.9 ФЗ «Об организации страхового дела в РФ», «…в лицензии, выдаваемой страховщику, указываются предусмотренные классификацией следующие виды страхования:

— страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;

— страхование гражданской ответственности владельцев средств воздушного транспорта;

— страхование гражданской ответственности владельцев средств водного транспорта;

— страхование гражданской ответственности владельцев средств железнодорожного транспорта;

— страхование гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные объекты;

— страхование гражданской ответственности за причинение вреда вследствие недостатков товаров, работ, услуг;

— страхование гражданской ответственности за причинение вреда третьим лицам;

— страхование гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору».

Существенными условиями договора обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика являются:

— срок действия договора, как следует из анализа ч. 4 ст. 8 Закона № 67-ФЗ, является одним из существенных условий, поскольку Закон устанавливает нижний предел срока действия договора. Срок действия такого соглашения не может быть менее одного года (ч. 4 ст. 8 Закона № 67-ФЗ). Фактически, исходя из этого нормативного положения, конкретный срок действия Договора должен быть отражен в его тексте;

— объект страхования как бы зависит от его полного отражения и судьбы страховых отношений, а также возможных страховых рисков в рамках страховых обязательств. Таковы имущественные интересы перевозчика, связанные с риском его гражданской ответственности по обязательствам, вытекающим из причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров во время перевозки (п. 1 ст. 8 закона 67-ФЗ);

— условие, касающееся размера страхового тарифа, также можно отнести к ряду существенных условий. Между тем, решение этого вопроса законодателем основано на модели императивно-диспозитивного регулирования. Размер страхового тарифа определяется в договоре по соглашению сторон, однако предельные (минимальные и максимальные) значения страховых тарифов в зависимости от вида транспорта и факторов риска устанавливаются Правительством Российская Федерация (ч. 1 и 3 ст. 11 Закона № 67-ФЗ);

— страховая сумма. Законодатель требует отразить эти суммы непосредственно в тексте договора. Закон устанавливает отдельное указание страховых сумм для каждого вида риска, который застрахован по одному договору (ч.2 ст. 8 Закона № 67-ФЗ). Однако эти суммы не могут быть ниже, чем следующие:

за причинение вреда жизни потерпевшего (то есть в случае смерти) — 2 025 000 рублей на пассажира;

за причинение вреда потерпевшему — 2 000 000 руб. за пассажира;

за причинение ущерба имуществу потерпевшего — 23 000 руб. за пассажира.

Помимо обязательства застраховать свою гражданско-правовую ответственность, перевозчики также обязаны информировать пассажиров о страховщике и условиях договора обязательного страхования (ч. 6 ст. 5 Закона № 67-ФЗ). Эта информация должна быть размещена во всех пунктах продажи билетов или на самих билетах. В качестве альтернативы, он может быть указан на официальном сайте перевозчика.

При наступлении страхового случая перевозчик также обязан незамедлительно сообщить пострадавшим об их правах, вытекающих из договора обязательного страхования, порядка получения возмещения ущерба, страховщика и соответствующего договора обязательного страхования (ч. 7 ст. 5 Закона № 67-ФЗ). Однако следует принять во внимание, что это требование должно быть выполнено, если у перевозчика есть персональные данные потерпевшего.

Скорее всего, эти пункты не обязательно должны быть отражены в договоре страхования, поскольку Закон не считает их одним из существенных условий. При этом информационное обязательство перевозчика устанавливается непосредственно в законе и действует независимо от его наличия в тексте договора обязательного страхования. Особенно в договоре обязательного страхования должны быть отражены последствия не уведомления страховщика о выплатах потерпевшим, в результате чего страховщик выплатит бенефициарам причитающиеся по договору суммы обязательного страхования (ч. 8 ст. 13 Закона № 67 -ФЗ). Несмотря на то, что прямое правовое государство указывает на лишение в этом случае права перевозчика на получение компенсации, оговорка об этом должна быть отражена в тексте договора.

Также не все приведенные виды страхования можно в полной мере назвать обязательными, так как многие из них, кроме ОСАГО, ОСОПО и ОСГОП, введены не специальными федеральными законами, а нормами кодексов и законов, регламентирующих осуществление определенного вида деятельности.

1.2. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров

Страхование ответственности известно давно, но оно стало развиваться наиболее интенсивно, когда принцип имущественной ответственности причинителя вреда стал все более применимым к случаям, не причиняющим вреда законодательством большинства стран. Это было связано главным образом с использованием сложных машин, механизмов, технологических процессов, которые полностью не контролируются человеком. В конце прошлого века в западном законодательстве был принят принцип ответственности предпринимателя (предприятия) за смерть работника или травму на рабочем месте без учета вины предпринимателя. До этого работнику возмещался ущерб только в тех случаях, когда он мог доказать вину предпринимателя или его доверенных лиц.

Принцип ответственности, основанный на вине, был поставлен под сомнение, поскольку технический прогресс, который привел к повышению уровня жизни, также принес с собой много новых рисков. Ответственность, основанная на вине, в некоторых случаях была заменена так называемой «ответственностью без вины» или ответственностью, основанной на ответственности. В этом случае ответственность за возмещение убытков возникает, если в обычной последовательности событий существовала связь между причиной события и следствием потери. Лицо может быть привлечено к ответственности на основании причинно-следственной связи, независимо от того, были ли его действия связаны с умыслом, небрежностью или небрежностью. Таким образом, даже правильная эксплуатация определенного типа промышленного оборудования или владение определенным объектом в отличном состоянии может привести к обязательству компенсировать потери, если существует причинно-следственная связь между оборудованием или объектом и случаем повреждения. Именно ответственность, основанная на причинности, трансформируется в так называемую строгую ответственность[4].

Интенсивное развитие всех видов транспорта также способствовало расширению сферы применения института без ответственности. Существовало понятие «источник повышенной опасности» (механизмы, устройства, транспортные средства и т. д.), владелец которого несет ответственность и без какой-либо вины и освобождается от ответственности только в тех случаях, когда он доказывает, что вред возник как результат форс-мажорных обстоятельств или намерения потерпевшей стороны. Законодательством ряда стран предусмотрено обязательное страхование ответственности владельцев некоторых источников повышенной опасности, наиболее опасных из-за широкой распространенности или масштабов возможного ущерба. Многие виды ответственности подлежали обязательному страхованию. Практически во всех развитых западных странах введено обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств, владельцев самолетов, ответственности производителей лекарств и оборудования, владельцев домашних животных и тому подобное.

Кроме того, исторически страхование гражданской ответственности, как и все развитие страхования, начиналось со страхования ответственности физических лиц и только потом, в связи с развитием объективной экономической необходимости (необходимость улучшения социального обеспечения, расширения страховой рынок и т. д.) и расширение законодательного перечня обязательных видов страхования, развитие страхования гражданской ответственности предприятий и предпринимателей, в том числе за нарушение договорных обязательств.

Таким образом, говоря о генезисе страхования ответственности, можно выделить две объективные причины этого вида страховой деятельности:

1) распространение принципа материальной ответственности причинителя вреда в случаях, когда виновник не нанес ущерб и законодательно не установил его;

2) бурное развитие научно-технического прогресса и, как следствие, появление понятия «источник повышенной опасности».

Страхование ответственности — относительно новый вид страховой деятельности для российского страхового рынка. Чтобы понять сложные вопросы страхования ответственности, вам необходимо знать, что в действительности существует гражданско-правовая ответственность.

По мнению юристов, термин «ответственность» даже в области юридической науки не совсем однозначен. Однако среди них есть твердо установленное мнение о том, что содержание этой концепции отражает, прежде всего, юридическую ответственность субъекта в связи с его участием в событиях, которые отрицательно квалифицированы действующим законодательством.

Понятие «ответственность» является продуктом долгой эволюции, в течение которой содержание ответственности постоянно менялось. Поворотный момент наступил в конце 18-го века, когда индивидуальная ответственность стала разделяться на ответственность перед государством (уголовная ответственность) и ответственность перед людьми — гражданская и профессиональная ответственность.В результате область правового регулирования ответственности охватывает все волевые, имущественные и связанные с ними неимущественные отношения между юридическими и физическими лицами. В их сферу также входят те отношения, которые нацелены на защиту особо ценных для человека благ — жизни, здоровья, достоинства. Такие отношения возникают главным образом на основе неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств и обязанностей, если в результате этого ущемляются интересы других субъектов.

Элементы страхования ответственности можно увидеть уже в Древнем Риме. Установленные «сообщества от морских опасностей» взяли на себя обязательства по выкупу своих членов из рук пиратов. Элементы страхования ответственности также можно найти в греческом законодательстве. Таким образом, союз морских сообществ возместил ущерб в случае аварий, произошедших с судном или грузом одного из членов сообщества. Это также включало стоимость спасательных операций, которые превышали фактическую потерю судна и груза. В соответствии с законодательством Германии дружественная гильдия имела право на частичное возмещение штрафа, выкуп людей из плена и т. д.

Впервые в современной форме страхования ответственности упоминается во Франции в первой половине XIX века. Оно принадлежало к области страхования от несчастных случаев и каско-страхованию владельцев лошадей и транспортных средств, которая была распространена в первой четверти XIX века, чтобы застраховать все несчастные случаи, связанные с использованием лошадей или автомобилей, или себя.

В 1837 году в Гамбурге принято обязательное страхование эмиграции, которое покрывало требования учреждений за дополнительную стоимость продуктов питания и дальнейшую транспортировку в случае установки лиц, готовых эмигрировать. Во Франции в 1860-х годах элементы страхования ответственности можно найти в рамках пожарного страхования, когда ответственность владельца дома была включена в договор страхования от огня.

Стремлением к развитию страхования ответственности, как самостоятельной подотрасли, стало быстрое промышленное развитие. Заводский режим производства неизбежно повлек за собой увеличение рисков при использовании средств производства, а развитие транспортных средств увеличивало не только их скорость, но и связанные с ними риски. Первая авария с человеческими жертвами произошла в 1897 году в Лондоне, когда автомобиль, движущийся со скоростью 7 км/ч, наехал на пешехода.

В 1871 году Германия приняла закон «Рейха» об ответственности, который частично отвечал за причинение вреда железнодорожными предприятиями. С введением законов об ответственности в промышленности появилось страхование гражданской ответственности, а в 1871 году было три страховые компании, которые предоставляли страховое покрытие по ответственности руководителя. Вскоре возникают специальные страховые компании. Так, в 1975 году был создан общий германский страховой союз. Его руководитель Карл ГотлобМольт считается создателем отрасли страхования ответственности. Он был первым, кто различал риск несчастных случаев и риск ответственности и четко разделил между двумя отраслями страхования.

Начало XX века характеризуется дальнейшим развитием правовой базы отношений гражданской ответственности. В Германии с 1900 года действует Гражданский кодекс, который ввел множественное увеличение ответственности за риски вреда в частной сфере. Закон о дорожном транспорте (1909 год) и закон об авиатранспорте (1922 год) благоприятно повлияли на создание новых специализированных отраслей, увеличивая потребность в страховании. И сегодня страхование ответственности является наиболее важной страховой отраслью в мире, оборот которой растет с каждым годом.

Количество аварий по вине водителей пассажирского транспорта по-прежнему растет. Об этом свидетельствует статистика Госавтоинспекции за 2018 год. Судя по ней, водители автобусов не уступают пешеходам на переходах, а также тем, кто имеет преимущество. Также на маршруты выпускают транспорт с неисправной тормозной и рулевой системами. Повсеместно нарушается режим труда и отдыха водителей.

Крупными ДТП с участием пассажирского транспорта, к примеру могут быть, произошло столкновение фуры и микроавтобуса. В аварии, по последним данным МЧС, погибли 12 человек, десять ранены; произошло ДТП с участием автобуса и легкового автомобиля. По данным областного минздрава, в аварии пострадали 17 человек, из них семеро были госпитализированы; столкнулись автобусы «ПАЗ» и «НЕФАЗ». По данным регионального ГИБДД, в аварии пострадал 21 человек; произошло столкновение микроавтобуса FordTransit и автобуса «ЛиАЗ». В результате аварии погибли 13 человек, один пассажир микроавтобуса, а также водитель и пассажирка «ЛиАЗа» были госпитализированы.

Такая неутешительная статистка с участием маршрутного транспорта.

Первоначально безопасность пассажиров во время поездок на транспорте регулировалась указом Президента Российской Федерации (7 июля 1992 г.). С 2013 года вступил в силу закон, регулирующий юридическую ответственность перевозчика перед пассажиром в случае причинения вреда жизни и здоровью. Этот закон был создан для защиты прав и интересов людей посредством страхования жизни пассажиров с обязательной компенсацией за возможный ущерб во время поездки на любом виде транспортного средства.

По сравнению с Указом Президента Российской Федерации 1992 г. с Федеральным законом № 67 от 14.06.2012 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». Такой ущерб, причиненный при перевозке пассажиров «Метрополитен», наибольший размер выплат по страховому случаю составил максимум 12 000 рублей. И эти средства не могли полностью покрыть расходы на лечение или реабилитацию пострадавшего.

Сумма страховых выплат на сегодняшний день составляет не менее 2 ммлн. руб. За причинение серьезного вреда здоровью — 2,25 млн. руб. в случае смерти пассажира — не менее 23 тыс. руб. за повреждение имущества. Также для каждого вида транспорта существуют разные тарифы, стоимость которых варьируется от 0,07 до 23 рублей. В целом страховая компания устанавливает примерно одинаковую сумму для компенсации различных видов травм: травма-200руб.; перелом конечности — 240 тыс. руб.; сотрясение мозга и травмы головы — 60 тысяч рублей; потеря беременности — до 1 млн. руб.

В конце 2011 года транспортная ситуация в стране достигла критической точки в авариях и унесла жизнь участников дорожного движения. Стало необходимо ввести вопрос о стабилизации ситуации на дорогах.

Было решено рассмотреть один закон. На последнем заседании Государственной Думы был представлен проект закона о страховании гражданской ответственности перевозчиков. Но за одно чтение он не получил необходимого количества голосов и отправляется на доработку. В течение нескольких месяцев во втором чтении специальные органы планируют рассмотреть его еще раз, добавив необходимые поправки, сделанные ранее.

Было решено, что закон должен вступить в силу с 1 января 2013 года и включить законопроект об образовании нового фонда, который будет осуществлять компенсационные выплаты пострадавшей стороне.

Летом 2012 года, а именно 14 июня, президент РФ по направлению Государственной Думы подписал закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков (сокращенно «ОСГОП»).

Основной смысл закона заключается в том, что каждый перевозчик должен застраховать свою ответственность перед третьими лицами, закон 67-Ф3.

В соответствии с положениями закона перевозчик должен обеспечить свою ответственность за возможные причины причинения вреда жизни и здоровью пассажиров, использующих различные виды транспорта, которые регулируются транспортными правилами. Важно знать, что эти правила не применяются к метро. Хотя, стоит отметить, что в законе изложена процедура возмещения любого ущерба, причиненного пассажиру в метро.

Государственная Дума планировала, что этот закон вступит в законную силу сразу после подписания. Но этого не произошло, начало его действия восходит к первому дню января 2013 года.

В законе четко говорится, что лицо, занимающееся перевозкой, должно пройти стадию какой-либо защиты (страхования), независимо от того, каким транспортом оно перевозит пассажиров.

Важно отметить, что через шесть месяцев после вступления закона в силу специальный орган был уполномочен проверять перевозчиков на предмет соблюдения его правил.

Ространснадзор налагает на них ответственность за невыполнение страховых обязательств, что является обязательным.

Необходимым дополнением было создание специальной базы данных, содержащей список всех заключенных договоров страхования. Это значительно облегчит функции контроля транспортных компаний.

И все же в этой связи в кодекс административных правонарушений была дополнительно представлена следующая статья:

Статья 11.31 кодекса РФ «Несоблюдение перевозчиком требований законодательства Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров»[7].

Как уже упоминалось выше, закон «ОСГОП» предписывал полномочия органу, который будет следить и контролировать выполнение компаниями-перевозчиками всех необходимых требований. То есть для выполнения своих функций он должен иметь этот договор страхования.

Он также предусматривает ряд случаев, в которых можно проверить Ространснадзор. По большей части оно осуществляется по мере необходимости и при определенных особых обстоятельствах.

К ним относятся, в частности, обращение с людьми, использующими транспорт, например, заявления и жалобы (см. рис. 1.1).

Рис.1.1. Происшествия, попадающие под закон

\* Источник: Российская бизнес-газета, №40, 15.10.18

В соответствии со ст. 8 закона «ОСГОП» страхование перевозчиками своей ответственности перед пассажирами производится в строгом соответствии с существенными условиями договора, что позволяет ему отделяться от других видов страхования:

1) конкретный объект, являющийся имущественными интересами организации, занимающейся перевозкой;

2) страховая сумма определяется отдельно для каждого случая вреда, в частности:

— имущество;

— жизни и/или здоровье;

3) лимит ответственности — максимальная сумма платежа за каждое страховое событие устанавливается на весь период действия полиса и не подлежит сокращению исполнения платежей;

4) договор заключен сроком на один год, за исключением водного транспорта, в этом случае период страхования может быть равен периоду навигации и быть менее одного года.

Документы, которые необходимо предоставить в страховую компанию для оформления полиса ОСГОП:

Для ИП

— Копия паспорта ИП;

— Свидетельство о регистрации ИП (если ИП открыто до 2017 года) или Лист Записи (если ИП открыто после 2017 года включительно);

— Уведомление о начале деятельности по перевозкам пассажиров;

— Список машин (марка, модель, гос. номер), на которые вы хотите оформить полисы, СТС; Юридический адрес;

— Платежные реквизиты.

Для ООО

— Свидетельство о государственной регистрации ЮЛ (если ООО открыто до 2017 года) или Лист Записи ЕГРЮЛ (если ООО открыто после 2017 года включительно);

— Уведомление о начале деятельности по перевозкам пассажиров;

— Данные о руководителе/подписанте — приказ о вступлении в должность Генерального директора и паспорт Генерального директора;

— Список машин (марка, модель, гос. номер), на которые вы хотите оформить полисы, СТС;Юридический адрес;

— Платежные реквизиты.

В отличие от других видов страхования, когда использование франшизы не только возможно, но и позволяет сэкономить на стоимости страхования, при страховании имущественных интересов перевозчиков в случае нанесения вреда здоровью пассажиров использование франшиза невозможна.

Если договор страхования не был вообще заключен или был заключен с любыми нарушениями, перевозчику запрещается использовать его транспорт для перевозки.

Делая это на свой страх и риск, и, если возникает ситуация, которая влечет за собой ответственность, перевозчик обязан возместить ущерб на тех же условиях, что и, если он был застрахован (в некоторых случаях ФЗ устанавливает даже большую сумму компенсационных выплат).

И последний момент заключается в том, что в случае несоответствия необходимых документов на перевозку будет взиматься сумма в доход государства, равная сумме страховой премии по договору плюс проценты).

Когда у компании есть политика, для которой все риски и страховые суммы даже больше, чем те, которые установлены законом, априори считают, что она выполнила свое обязательство по страхованию от возможных рисков. Обычно это относится к международным перевозкам, корабль зарегистрирован в Российском международном реестре судов.

Было внесено еще несколько поправок в закон, согласно которым, страховщики будут нести дополнительную ответственность в случае необоснованных задержек с платежами или отказа от них.

1.3. Процедура урегулирования убытков в обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков

\*Составлено автором по данным: Страхование ответственности: учеб. пособие / Е.В. Андреева, И.О. Русакова

По табл.1.1 показан сам процесс урегулирования убытков. В первую очередь, перед наступлением страхового события, страховщик анализирует саму информацию о произошедшем страховом случае, при этом рассматривает такие документы, как заявление от страхователя (застрахованного, выгодоприобретателя), подтверждающие документы (справка с места ДТП, медицинские справки, а также заключение эксперта), и отсутствие каких-либо умышленных действий.

Также анализируется обоснованность предъявления претензии, обычно в договоре уже прописаны все риски и действия, страховщик, согласно данным правилам сопоставляет причинно-следственную связь между произошедшим случаем и предъявленной претензией. В ходе выяснения выполнения страхователем обязанностей по договору, страховщик принимает решение (из пп. 1-3 табл.1.1), если это страховой случай, то определяется размер ущерба, причиненного вследствие страхового случая (ущерб, причиненный имуществу третьих лиц, жизни и здоровью третьих лиц, и дополнительные расходы страхователя). Далее определяется размер страхового возмещения, который учитывается от франшизы, если она предусмотрена договором, от наличия виновных лиц и т.д.

После, выше сказанного, происходит сама выплата страхового возмещения выгодоприобретателю (в некоторых случаях страхователю), или же происходит суброгация, то есть переход к страховщику прав страхователя на возмещение ущерба виновным в его наступлении лицом после уплаты страховщиком страхового возмещения.

В случае, если страховщиком принято решение (из пп. 1-3 табл.1.1) о не страховом случае, то формируется мотивированный отказа в выплате.

Важными моментами при урегулировании убытков ОСГОП является инструкция для пассажиров и перевозчиков при наступлении страхового случая, а именно их права и обязанности.

Согласно правилам СК, на примере СК «Энергогарант», страхователь обязан:

1) сообщить страховщику при заключении договора обязательного страхования обо всех известных ему обстоятельствах, которые необходимы для оценки страхового риска

2) сообщить страховщику о любых изменениях в информации, предоставленной страховщику при заключении договора обязательного страхования

3) содействовать мерам по оценке рисков страховщика при заключении договора обязательного страхования и в течение срока действия договора обязательного страхования;

4) представить страховщику документы и сообщить ему информацию, необходимую страховщику для подачи иска против лица, ответственного за убытки, полученные в результате обязательного страхования в порядке регресса;

5) выполнить другие обязанности, установленные законом или правилами и договором обязательного страхования.

Страхователь имеет право:

1) в случае значительного изменения обстоятельств, сообщенных страховщику при заключении договора обязательного страхования и существенно влияющих на оценку страхового риска, требовать изменения условий договора обязательного страхования;

2) требовать, чтобы страховщик выплачивал компенсацию в соответствии с законом и правилами о возмещении страхователем ущерба жизни, здоровью и имуществу потерпевших;

3) осуществлять иные права, установленные законом, правилами и договором обязательного страхования.

Страховщик обязан:

1) оценить степень риска, определить размер страхового тарифа и страховой премии по договору обязательного страхования, заключенному с страхователем;

2) в случае утраты страхователем договора обязательного страхования выдает его дубликат;

3) при наступлении страхового случая произвести страховое возмещение в порядке, на условиях и в размерах, предусмотренных правилами и договором обязательного страхования, или направить получателю мотивированный отказ в выплате страхового возмещения;

4) предоставлять страхователю информацию о страховщике, всех его филиалах, других структурных подразделениях и представительствах в субъектах Российской Федерации (наименование, местонахождение, почтовый адрес, номер телефона, адрес официального сайта в информационно-телекоммуникационной сети). «Интернет», режим работы), к которому следует обращаться для уточнения условий обязательного страхования и возмещения ущерба;

5) выполнять другие обязанности, установленные законом, правилами и договором обязательного страхования.

Страховщик имеет право:

1) при заключении договора обязательного страхования запрашивать у страхователя необходимую информацию о своей деятельности с целью оценки риска и установления страхового тарифа;

2) в течение срока действия договора обязательного страхования запрашивать у страхователя дополнительную информацию о вновь возникших обстоятельствах, влекущих изменения страхового риска;

3) участвовать в выяснении обстоятельств причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира во время перевозки транспортными средствами застрахованного лица, в том числе с привлечением его представителей, а также выполнять другие функции, связанные с выполнением договора обязательного страхования в течение срока его действия. период

4) направлять запросы в компетентные органы для предоставления соответствующих документов и сведений, подтверждающих персональные данные бенефициаров, факт обстоятельств и последствий причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира, а также сумму ущерб, причиненный во время перевозки транспортными средствами застрахованного лица;

5) по своему усмотрению выдает страхователю дополнительные документы в любой форме, подтверждающие заключение договора обязательного страхования, которые не могут заменить или изменить договор обязательного страхования;

6) осуществлять иные права, установленные законом, правилами и договором обязательного страхования.

При наступлении события, имеющего признаки страхового случая, а именно причинения во время перевозки транспортных средств застрахованного ущерба жизни, здоровью, имуществу пассажиров, страхователь обязан:

1) информировать каждого потерпевшего, чьи личные данные доступны страхователю, а также лицам, обратившимся к страхователю за предоставлением информации в связи с наступлением указанного события, о:

— права потерпевших, вытекающие из договора обязательного страхования и закона, а также порядок получения потерпевшими компенсации за ущерб; страховщик, с которым перевозчик заключил договор обязательного страхования, наличие его филиалов, других структурных подразделений и представителей в субъектах Российской Федерации (наименование, местонахождение, почтовый адрес, номер телефона, адрес официального сайта в информации и телекоммуникационная сеть «Интернет», режим работы), которая должна быть адресована для уточнения условий обязательного страхования и возмещения ущерба, а также того факта, что в случае отсутствия страховщика в месте проживания бенефициара, который имеет Подписав договор обязательного страхования, филиал или иное структурное подразделение этого страховщика, выгодоприобретатель вправе подать заявление и документы любому страховщику, осуществляющему деятельность в данном субъекте Российской Федерации и отвечающему требованиям, установленным пунктом 6 статьи. 3 закона, перечень которых содержится на официальном сайте единой общероссийской профессиональной ассоциации страховщиков для страховых компаний. кредитование обязательного страхования; договор обязательного страхования (номер, дата заключения, срок действия).

2) сразу же с момента, когда ему стало известно о причине причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира при перевозке на транспортных средствах страхователя, письменно уведомить страховщика (по факсу или электронной почте), указаваетсяследующая информация в сообщении:

— событие, в результате которого был причинен ущерб жизни, здоровью, имуществу пассажиров; дата, время и место возникновения события; характер ущерба, причиненного жертве; предполагаемое количество жертв, чьей жизни или здоровью был нанесен ущерб. По требованию страхователя страховщик письменно подтверждает получение уведомления. В дальнейшем страхователь обязан передать страховщику или отправить ему по почте оригиналы сообщений, подписанных уполномоченным лицом и заверенных печатью страхователя по электронной почте или факсу;

3) принять разумные и доступные меры в данных обстоятельствах, чтобы уменьшить количество возможного вреда для пассажиров

Под разумными и доступными мерами понимаются меры, принимаемые страхователем в соответствии с законодательством Российской Федерации, нормами и правилами эксплуатации транспортных средств, а также иными нормативными правовыми актами, направленными на уменьшение последствий причинения вреда жизни, здоровью, имуществу жертва и возможные потери; меры, согласованные со страховщиком.

При наступлении страхового случая выгодоприобретатель, который намерен реализовать свое право на получение страхового возмещения, подает страховщику письменное заявление о выплате страхового возмещения по установленной Банком России форме, документы, исчерпывающий перечень которых определяется Банком России, и если заявление подано бенефициаром, не являющимся жертвой, информация о таком бенефициаре, а также документ о событии на транспорте и его обстоятельствах, составленные в порядок и с учетом требований страхового случая., которые установлены федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по разработке государственной политики и нормативно-правового регулирования в сфере транспорта.

Представленные документы должны содержать информацию о потерпевших, происшествии с причинением вреда потерпевшему и его обстоятельствах (дата, место происшествия, вид транспорта, имя перевозчика и т. Д.), А также о характере и размере причиненного ущерба. здоровье и имущество потерпевшей стороны, информация, позволяющая переводить денежные средства в рамках применимых форм безналичных платежей (реквизиты).

Страховщик обязан произвести перевод денежных средств или дать бенефициару обоснованный отказ в течение 30 календарных дней с даты предоставления бенефициаром всех документов.

Если несколько бенефициаров имеют право получить страховое возмещение по одному страховому случаю (то есть, если в автомобиле было несколько пассажиров), и один из них уже представил необходимые документы страховщику, другие бенефициары имеют право не повторно представить документы, уже имеющиеся у страховщика.

При наступлении страхового случая по договору обязательного страхования страховщик выплачивает выгодоприобретателю страховое возмещение в порядке и на условиях, установленных законом, правилами и договором обязательного страхования, и получатель вправе потребовать выплата страхового возмещения от страховщика.

Право выгодоприобретателя требовать страхового возмещения страховщику при наступлении страхового случая по договору обязательного страхования не может быть изменено, преобразовано или передано (переуступлено), в том числе по договору уступки.

Отказ бенефициара от права требования к страховщику допускается только в том случае, если бенефициар одновременно отказывает своему право требования к перевозчику (страховщику) о том, кто является прокурором причиненного вреда.

Страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения в случае:

1) наступление страхового случая вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного загрязнения, военных операций, а также маневров или других военных действий, гражданской войны, народных волнений любого рода или забастовок, если иное не предусмотрено договор обязательного страхования;

2) наступление страхового случая по намерению выгодоприобретателя;

3) если размер ущерба, причиненного имуществу потерпевшего, определенный правилами, подлежащий возмещению за соответствующий страховой случай, меньше или равен сумме, установленной договором обязательного страхования франшизы.

Приведем пример разработанной памятки водителю перевозчика пассажиров при наступлении страхового события в случае причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозке

Перевозчик при наступлении события, имеющего признаки застрахованного, обязан:

1. Сообщить каждому потерпевшему, чьи личные данные доступны перевозчику:

1.1. о договоре обязательного страхования (номер, дата заключения, срок действия);

1.2. права потерпевших, вытекающие из этого соглашения;

1.3. страховщике, его филиалах и представителях в субъектах Российской Федерации;

1.4. предоставить эту информацию другим лицам, обратившимся к перевозчику за предоставлением информации в связи с наступлением страхового случая;

1,5. сразу же с момента, когда Перевозчику стало известно о причинении вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира при перевозке на транспортных средствах застрахованного, письменно уведомитьстраховщика (по факсу или электронной почте), указав в сообщении следующую информацию:

— событие, в результате которого был причинен ущерб жизни, здоровью, имуществу пассажиров;

— дата, время и место наступления события;

— характер вреда, причиненного потерпевшим;

— предполагаемое количество потерпевших, чьей жизни или здоровью был причинен вред.

1.6. Если страховой случай произошел в результате несчастного случая, необходимо обязательно позвонить в компетентные органы для оформления соответствующих документов.

1.7. Если при наступлении страхового случая выявлены пострадавшие, нуждающиеся в медицинской помощи, — позвонить в медицинскую службу (03/112), с целью оказания медицинской помощи и регистрации потерпевшей медицинской документации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

— заключение медицинского учреждения с указанием характера полученных пострадавшим травм и травм;

— установленных диагнозов;

1.8. По требованию Страхователя (перевозчика) Страховщик (Страховая компания) письменно подтверждает получение уведомления. В будущем страхователь обязан передать страховщику или отправить ему по почте оригиналы сообщений, подписанные уполномоченным лицом и заверенные печатью страхователя по электронной почте или факсу;

1.9. Принимает разумные и доступные меры в данных обстоятельствах, чтобы уменьшить количество возможного вреда для пассажиров. Разумные и доступные меры понимаются как:

— меры, принимаемые страхователем в соответствии с законодательством Российской Федерации, нормами и правилами эксплуатации транспортных средств, а также иными нормативными правовыми актами, направленными на уменьшение последствий причинения вреда жизни, здоровью, имуществу потерпевшего и возможных потерь;

1.10. Выдается каждой потерпевшей стороне «Документ о произошедшем событии и его обстоятельствах» (акт, справка), который составляется перевозчиком или уполномоченным перевозчиком лицом на каждую потерпевшую и содержит следующую информацию: — вид транспорта, номер маршрута, номер рейса и другие знаки, идентифицирующие транспортное средство; — характер причиненного пассажиру ущерба (вред жизни, вред здоровью, материальный ущерб) с описанием видимого ущерба, по возможности, визуально установить данные ущерба; Для получения страхового возмещения потерпевший или лица, имеющие право на получение страхового возмещения, или их уполномоченные представители (в том числе, если потерпевший не может самостоятельно представить необходимые документы страховщику по состоянию здоровья) должен предоставить страховщику со следующими документами: а) письменное заявление на выплату страхового возмещения, составленное в любой форме с указанием следующих данных: — пассажир, жизнь, здоровье или имущество которого были повреждены; — характер вреда (вред жизни, вред здоровью, ущерб имуществу); — вид транспорта с указанием маршрута, номера рейса, других знаков, определяющих вид транспорта и (или) транспортное средство; б) реквизиты, позволяющие осуществлять денежные переводы в рамках применяемых форм безналичных расчетов для перечисления страхового возмещения (при необходимости); г) документы, удостоверяющие семейные узы или соответствующие полномочия лиц, являющихся представителями бенефициара (ов) (доверенности); д) документ о происшествии и его обстоятельствах, составленный в порядке, установленном правилами перевозки пассажиров, и подтверждающий причинение вреда пассажиру.

е) документы, подтверждающие ущерб, причиненный потерпевшему в результате перевозки, и размер причиненного ущерба.

Если по месту жительства бенефициара, заключившего договор обязательного страхования, филиал или иное структурное подразделение этого страховщика, нет страховщика, бенефициар имеет право подать заявления и документы любому страховщику, действующему в этом субъекте Российской Федерации, и соответствует требованиям НССО. В этом случае считается, что такое заявление подается страховщику, заключившему договор обязательного страхования.

Проблема ответственности перевозчика по-прежнему остается одной из самых сложных и не полностью решенных. Это подтверждается тем фактом, что ответственность транспортных организаций напрямую затрагивает интересы пассажиров. Чем выше ответственность перевозчика, тем увереннее чувствуют себя пассажиры, и наоборот. Таким образом, международно-правовое регулирование ответственности перевозчика должно обеспечить решение двух важных задач: во-первых, обеспечить достаточную защиту лиц, то есть пассажиров, пользующихся транспортными услугами; во-вторых, поощрять перевозчиков к надлежащей организации транспортного процесса и не создавать им чрезмерных финансовых трудностей, которые могут поставить под угрозу нормальное функционирование транспортных линий, особенно для стран, испытывающих экономические трудности[9].

Ответственность перевозчика по договору международной перевозки пассажиров регулируется международными договорами, касающимися такой перевозки различными видами транспорта. Основание ответственности перевозчика, например, ущерб, причиненный пассажиру или причинение телесных повреждений, достаточно ясно. Эта формулировка отражена в Афинской конвенции 1974 года о морской перевозке пассажиров и их багажа[10], а также в Монреальской конвенции 1999 года об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок[11].

В соответствии со ст.3 Афинской конвенции 1974 года перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или телесных повреждений, а также за утерю или повреждение багажа, если инцидент, повлекший повреждение во время перевозки и возникли по вине или небрежности перевозчика, его сотрудников или агентов, действующих в рамках своих служебных обязанностей. Бремя доказывания того, что инцидент, повлекший повреждение, произошел во время перевозки, а также бремя доказательства размера ущерба, лежит на заявителе.

Предполагается, что вина и небрежность перевозчика, его служащих или агентов, действующих в рамках своих служебных обязанностей, являются противоположными, если смерть или телесные повреждения пассажира или потеря или повреждение багажа в салоне самолета произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, остановкой, взрывом или пожаром или неисправностями судна. В отношении утраты или повреждения другого багажа такая вина или небрежность допускается, поскольку обратное не доказано, независимо от характера инцидента, повлекшего потерю или повреждение багажа. Во всех других случаях бремя доказывания вины или небрежности лежит на истце.

В ст. 7 Афинской конвенции 1974 года добавляется, что ответственность перевозчика в случае смерти или телесного повреждения пассажира ни в коем случае не должна превышать 700 000 франков Пуанкаре в отношении перевозки в целом. Если в соответствии с законодательством страны суда, рассматривающего дело, ущерб возмещается в виде периодических платежей, соответствующая общая сумма этих платежей не должна превышать указанный лимит.

Тем не менее, закон любого государства-участника может устанавливать более высокий предел ответственности для перевозчиков, принадлежащих этому государству. Таким образом, перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный жизни или здоровью пассажира, только в том случае, если такой ущерб был причинен во время перевозки, и бремя доказывания этого обстоятельства, а также размер ущерба возлагается на истца. Лондонский протокол 1976 г[12].  к Афинской конвенции 1974 г. внес существенные изменения в порядок расчета пределов ответственности перевозчика и ввел в учетную единицу СДР (SpecialDrawing Rights).

Лондонский протокол 1990 года к Афинской конвенции 1974 года увеличил пределы ответственности морского перевозчика, согласно которым перевозчик несет ответственность за ущерб жизни или здоровью пассажира в размере 175 000 СДР в отношении перевозки как целое. Как правильно заметила Н.Ю. Ерпылева, хотя Россия и не участвует в Лондонском протоколе 1990 года, ее положения об ограничениях ответственности морского перевозчика легли в основу художественных норм ст.190 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г[13].

Протокол 2002 года[14] к Афинской конвенции 1974 года значительно увеличил пределы ответственности морского перевозчика, согласно которым перевозчик несет ответственность в размере 250 000 СДР в отношении каждого случая причинения вреда жизни или здоровью пассажира. В пределах этой суммы перевозчик несет объективную ответственность до тех пор, пока не докажет, что ущерб причинен войной, гражданской войной, захватом заложников, оккупацией или естественной причиной исключительного, неизбежного и непреодолимого характера или действием или упущение со стороны третьей стороны, совершенной с целью причинения вреда. Если сумма ущерба жизни и здоровью пассажира превышает 250 000 СДР, перевозчик несет ответственность в размере 400 000 СДР за каждый случай ущерба, пока он не докажет, что такой ущерб не был вызван ошибкой или небрежностью перевозчик.

В соответствии со ст.17 и 18 Монреальской конвенции 1999 года перевозчик несет ответственность за ущерб жизни или здоровью пассажира, а также за потерю или повреждение зарегистрированного багажа на основе принципа объективной и виновной ответственности; за утерю или повреждение груза и незарегистрированного багажа — по принципу виновной ответственности. Вина перевозчика будет считаться до тех пор, пока он не докажет, что неблагоприятные последствия были вызваны одним из обстоятельств, указанных в п. 2 ст. 18 (военные действия, вооруженные конфликты, действия органов государственной власти, неправильная упаковка груза, врожденные дефекты качества).

По словам Н.Н. Остроумовой, есть основания сделать вывод о том, что эффективность вины как общего принципа гражданской ответственности в сфере международного воздушного транспорта не ставится под сомнение Монреальской конвенцией 1999 года. Однако есть некоторые отклонения от начала ответственности за вину, в связи с важностью защиты интересов потребителей, гарантии возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью пассажиров. В этих случаях Монреальская конвенция 1999 года устанавливает для авиаперевозчика более строгие рамки ответственности по сравнению с ответственностью предпринимателя или владельца источника повышенной опасности в соответствии с российским законодательством[15]. Большинство юристов склонны считать, что формулировка «во время любых операций по посадке или высадке», содержащаяся в Варшавской конвенции 1929 года и Монреальской конвенции 1999 года, должна толковаться широко. Но насколько широко эти положения могут быть истолкованы? Нет единого мнения о том, что считается «любой операцией по приземлению или высадке».

Что касается международных перевозок пассажиров и багажа по железной дороге, то в соответствии с Приложением A15 к Конвенции 1980 года о международных железнодорожных перевозках[16], в случае причинения вреда жизни или здоровью пассажира, железная дорога несет строгую имущественную ответственность, если только не докажет, что эти события произошли в результате несчастного случая, который:

— не связанные с эксплуатацией железнодорожного транспорта и функционированием железной дороги и которые нельзя было избежать или предотвратить;

— полностью или частично вызвано ошибкой пассажира;

— вызванные действиями третьих лиц, которые не могут быть предотвращены или преодолены железной дорогой.

Таким образом, анализ позволяет сделать следующие выводы. Во-первых, объем ответственности перевозчика устанавливается в соответствии с различными критериями, некоторые из которых подпадают под действие ratio№aemateriae. Это, прежде всего, пределы ответственности транспортных организаций во времени и круг обстоятельств, возникновение которых влечет за собой ответственность транспортных организаций, занимающихся перевозками.

Во-вторых, международные договоры, как правило, не определяют ответственность перевозчика в общем виде, а скорее предоставляют перечень случаев такой ответственности. Международные соглашения о пассажирских перевозках прямо предусматривают ответственность перевозчика только в случаях причинения вреда здоровью пассажира, несоблюдения правил хранения багажа и задержки в доставке. Ответственность за ручную кладь предусмотрена всеми соглашениями, кроме того, иногда недостаточно регламентированы[17].

Отсутствие соответствующих инструкций в международных документах не должно означать, что за все другие нарушения договора перевозки транспортные организации не несут ответственности перед клиентурой. В этих случаях нормы внутреннего права должны применяться в соответствии с существующими ссылками коллизионного права. Это, однако, сложно и не всегда обеспечивает интересы потерпевшего[18]. Отсутствие в международном договоре указания об ответственности перевозчика за определенные нарушения договора перевозки может быть истолковано как намерение исключить его ответственность в этих случаях. Кроме того, национальное законодательство может не предусматривать ответственность транспортных организаций, если они не соблюдают определенные условия договора перевозки. Как следствие, предпочтение следует отдавать такому правовому регулированию, которое предусматривает достаточно полное определение в международном соглашении о транспорте круга случаев ответственности транспортных организаций[19].

Трудность рассмотрения ответственности перевозчика заключается в том, что мировое сообщество должно решать эти проблемы на международном уровне для всех видов транспорта вместе.

2. АНАЛИЗ РЫНКА ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПАССАЖИРОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 2.1. Основные показатели по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика пассажиров

Данные по перевозке пассажиров и пассажирообороту автобусного транспорта с учетом объема перевозок пассажиров осуществляются по регулярным маршрутам автобусов в соответствии с графиками, согласованными с исполнительной властью субъекта РФ (местное самоуправление).

Данные по пассажирским перевозкам и пассажиропотоку формируются по всему спектру хозяйствующих субъектов на основе форм федерального статистического наблюдения и административных источников.

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ (с изменениями от 28.07.2012) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» перевозка пассажиров в автобусах рассчитывается по видам сообщений:

— городские перевозки, осуществляемые по маршрутам в черте города (другой населенный пункт);

— пригородные перевозки, осуществляемые за пределами города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км включительно;

— междугородние перевозки осуществляются за пределы города (другой населенный пункт) на расстояние более 50 километров. Междугородние перевозки включают внутрирегиональные перевозки, которые осуществляются по маршрутам, проходящим в пределах одного региона, региона, республики в пределах России, межрегиональные — по маршрутам, проходящим через территорию двух и более субъектов Российской Федерации.

— международные перевозки между Россией и странами СНГ, а также между Россией и зарубежными странами.

Перевозка пассажиров водным транспортом учитывается количеством пассажиров, фактически отправленных в отчетном периоде собственными и (или) арендованными (чартерными) судами (в том числе арендованными иностранным компаниям (фрахтователям) на условиях чартерного времени).

Таблица 2.1

Структура перевозок пассажиров и пассажирооборота автобусов общего пользования по видам сообщения (в процентах к итогу)\*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Перевезено пассажиров автобусами – всего  в том числе по видам сообщения:  городское  пригородное  междугородное  международное | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 79,8 | 80,6 | 82,7 | 83,5 | 84,5 |
| 18,5 | 17,8 | 16,0 | 15,3 | 14,4 |
| 1,7 | 1,6 | 1,3 | 1,2 | 1,1 |
| 0,02 | 0,02 | 0,01 | 0,02 | 0,02 |
| Пассажирооборот автобусов — всего в том числе по видам сообщения:  городское  пригородное  междугородное  международное | 100 | 100 | 100 | 100 |  |
| 47,9 | 49,3 | 53,0 | 54,7 | 55,2 |
| 32,0 | 31,7 | 30,0 | 29,3 | 30,6 |
| 19,6 | 18,5 | 16,5 | 15,5 | 13,7 |
| 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| ИТОГО | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

\*Составлено автором по данным:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Перевезено пассажиров, млн. человек всего в том числе по видам сообщения: | 76,1 | 76,1 | 86,3 | 95,0 | 93,6 |
| международное | 31,4 | 38,6 | 45,3 | 46,9 | 39,5 |
| внутреннее (включая местное) | 34,6 | 37,5 | 41,0 | 48,0 | 54,1 |
| в том числе пассажиров, имеющих право льготного и бесплатного проезда | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,02 | 0,02 |
| Пассажирооборот млн. человек всего в том числе по видам сообщения: | 166,8 | 195,8 | 225,2 | 241,4 | 226,8 |
| международное | 100,4 | 124,3 | 147,3 | 152,6 | 127,6 |
| внутреннее (включая местное) | 66,4 | 71,4 | 77,9 | 88,9 | 99,2 |
| Удельный вес пассажирооборота,  выполненного воздушными судами  иностранного производства, в общем пассажирообороте, процентов | 88,9 | 93,0 | 94,9 | 96,9 | 96,7 |
| ИТОГО | 242,9 | 271,9 | 311,5 | 336,4 | 221,2 |

\*Составлено автором по данным:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Число происшествий на автомобильных дорогах и улицах – всего, тыс. | 199,9 | 203,6 | 204,1 | 199,7 | 184,0 |
| в том числе по вине владельцев индивидуальных транспортных средств | 149,9 | 156,3 | 156,6 | 154,2 | 138,9 |
| Погибло в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах– всего, тыс. человек | 28,0 | 28,0 | 27,0 | 27,0 | 23,1 |
| в том числе по вине владельцев индивидуальных транспортных средств | 21,2 | 21,9 | 20,9 | 21,1 | 17,3 |

\*Составлено автором по данным: Страховые компании являются значительной частью страхового рынка. Для оценки надежности страховых компаний рейтинговые агентства (отечественные и зарубежные) составляют котировальные списки. Это значительно упрощает выявление лидеров и аутсайдеров среди огромного числа страховых компаний, которые являются участниками как рынка страхования перевозчиков, так и рынка страхования в целом. Особое внимание следует обратить на то, что нет общих критериев оценки. Каждое рейтинговое агентство выбирает разные методы оценки от объективных до полностью субъективных.

Чтобы получить лицензию в 2018 году, понадобятся следующие документы:

— свидетельство о регистрации юридического лица.

— заявка на получение лицензии, которая должна быть заполнена в определенной форме. Обязательно укажите вид транспорта.

— документы, подтверждающие налоговую регистрацию лица.

— копии документов, регламентируемых «Положением о лицензировании».

— копии учредительных документов предприятия, заверенные нотариально.

От водителей понадобятся следующие документы:

— трудовая книжка с записью, подтверждающей трудовой стаж.

медицинское заключение, позволяющее управлять транспортными средствами.

— получить лицензию не получится без документального представления информации о помещениях, в которых ведется техническое обслуживание и ремонт транспортных средств:

— копии документов, подтверждающих наличие в собственности специально оборудованного помещения (выписка из УСРП или договора).

— декларация о наличии собственной парковки. Документы на техническое оснащение в комнате. Сертификаты или другие документы, которые могут подтвердить, что состояние помещений соответствует общепринятым стандартам.

— договор на осуществление медицинского предрейсового осмотра водителей.

— документы, подтверждающие наличие необходимого транспорта.

— технический паспорт транспортного средства.

— диагностическая карта или билет для осмотра.

— заключения транспортной комиссии специалиста (по дополнительному запросу).

Если вам нужна лицензия на международные перевозки, вам необходимо получить дополнительные документы от транспортной инспекции, которые подтвердят допуск на международные рейсы.

Основные требования к перевозчику при лицензировании автобусных перевозок:

— обязательное оснащение приборами спутникового мониторинга транспорта ГЛОНАСС и тахографами.

— необходимо, чтобы персонал предприятия был укомплектован квалифицированными водителями с сертификатами категории «d». Опыт работы работника в этой категории должен составлять не менее трех лет. Информация подтверждена официально-записью в рабочей тетради.

— водители должны иметь медицинские справки о допуске к транспортному управлению.

— обязательным требованием является наличие на предприятии медицинского специалиста, который осуществляет предпродажную проверку водителей. Если нет, вам необходимо будет заключить договор с каким-либо медицинским учреждением на предоставление таких услуг.

— необходимо иметь лицензионную карту на транспортное средство.

— транспортные средства должны быть технически исправными.

— тип транспортного средства должен соответствовать виду транспорта.

— наличие специально оборудованных помещений для обслуживания и технического осмотра транспорта.

2.5

Рейтинг страховых компаний по ОСГОП 1 полугодие 2018 г.\*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Место | Компания / группа компаний | Взносы, тыс. рублей | Выплаты, тыс. рублей | Взносы, 2017 г., тыс. рублей | Уровень выплат, % | Темпы прироста взносов, % |
| 1 | Страховая группа «СОГАЗ» | 743 107 | 102 717 | 601 967 | 13.8 | 23.4 |
| 2 | СПАО «Ингосстрах» | 345 416 | 118 419 | 362 504 | 34.3 | -4.7 |
| 3 | Группа «ВСК» | 162 103 | 37 399 | 183 329 | 23.1 | -11.6 |
| 4 | Страховая группа «Альфастрахование» | 118 596 | 14 369 | 92 509 | 12.1 | 28.2 |
| 5 | ГК Росгосстрах и Капитал | 83 231 | 35 365 | 97 937 | 42.5 | -15.0 |
| 6 | ООО «СК «Согласие» | 72 834 | 22 189 | 112 741 | 30.5 | -35.4 |
| 7 | ПАО «САК «ЭНЕРГОГАРАНТ» | 59 716 | 2 742 | 58 403 | 4.6 | 2.2 |
| 8 | Страховая группа «МАКС» | 50 363 | 25 572 | 96 094 | 50.8 | -47.6 |
| 9 | Страховая компания РЕСО-Гарантия | 44 148 | 13 197 | 51 054 | 29.9 | -13.5 |
| 10 | ООО СК «ВТБ Страхование» | 36 882 | 8 276 | 30 556 | 22.4 | 20.7 |
| 11 | Группа Ренессанс Страхование | 28 486 | 3 619 | 10 365 | 12.7 | 174.8 |
| 12 | АО «Страховая бизнес группа» | 27 327 | 10 611 | 42 900 | 38.8 | -36.3 |
| 13 | АО «Страховая компания ГАЙДЕ» | 25 124 | 5 936 | 30 461 | 23.6 | -17.5 |
| 14 | ООО «Зетта Страхование» | 23 515 | 4 212 | 24 350 | 17.9 | -3.4 |
| 15 | АО «Либерти Страхование» | 6 475 | 221 | 7 393 | 3.4 | -12.4 |
| 16 | ООО «Страховое общество «Сургутнефтегаз» | 5 804 | 11 | 5 290 | 0.2 | 9.7 |
| 17 | ООО «Абсолют Страхование» | 5 779 |  | 1 583 | 0.0 | 265.1 |
| 18 | ООО «Страховая фирма «Адонис» | 5 508 | 3 369 | 4 659 | 61.2 | 18.2 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 19 | Группа компаний Альянс | | 4 750 | 901 | 5 064 | 19.0 | -6.2 |  |
| 20 | АО «Государственная страховая компания «Югория» | 3 514 | |  |  | 0.0 | — |  |
| 21 | АО «Страховая компания «ПАРИ» | 3 259 | | 3 768 | 2 248 | 115.6 | 45.0 |  |
| 22 | ООО «ПРОМИНСТРАХ» | 2 125 | | 15 730 | 15 659 | 740.3 | -86.4 |  |
| 23 | Страховая группа «Чулпан» | 1 794 | | 104 | 1 371 | 5.8 | 30.8 | |
| 24 | АО Страховая группа «Спасские ворота» | 328 | |  |  | 0.0 | — | |
|  | ИТОГО | 2 515684 | | 428 727 | 1 838 437 |  |  | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Составлено автором по данным:https://raexpert.ru/rati№gs/i№sura№ce\_ra№k/i№sura№ce\_market/1h\_2018

Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП) как вид страхования существует пятый год. До 1 января 2013 года страховую выплату за причиненный им вред могли получить только пассажиры авиакомпаний и ОАО «РЖД», с 1 января 2013 года к этому числу прибавились все перевозчики автобусного, внутреннего водного, морского, троллейбусного и трамвайного транспорта, за исключением легкового такси и метрополитена. С 2013 года данный вид страхования охватил 45,4 % всех перевозчиков на территории РФ.

\* Составлено автором по данным: #»\_Toc529806675″>2.7

Сведения о страховых премиях в разрезе страховщиков

по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков

за период 2013-2017 гг. (тыс. руб.)\*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование СК | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| 1 | АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ | 166 371 | 196 693 | 145 969 | 128 210 | 121 348 |
| 2 | АЛЬЯНС | 118 169 | 110 885 | 28 521 | 12 822 | 8 370 |
| 3 | ВСК | 210 123 | 205 448 | 299 133 | 322 216 | 266 685 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 4 | ВТБ СТРАХОВАНИЕ | 68 712 | 43 086 | 62 303 | 48 352 | 44 617 |
| 5 | ЖАСО | 128 082 | 116 586 | 110 430 | 5 918 |  |
| 6 | ИНГОССТРАХ | 520 660 | 599 445 | 537 996 | 515 129 | 473 974 |
| 7 | РОСГОССТРАХ | 382 631 | 252 665 | 43 | 196 518 | 128 401 |
| 8 | СОГАЗ | 723 684 | 1 059 387 | 242 315 | 1 124 548 | 833 057 |
| 9 | СОГЛАСИЕ | 281 471 | 253 306 | 793 881 | 182 245 | 173 199 |
| 10 | ЭНЕРГОГАРАНТ | 64 827 | 57 337 | 159 803 | 111 243 | 90 739 |
|  | ИТОГО | 2 664 730 | 2 894 838 | 2 380 394 | 2 647 201 | 2 140 390 |

#»\_Toc536002787″> #»\_Toc536002788″>

— большое количество выплат также выполнено СК «Согаз»— это связано прежде всего с тем, что компания заключает большое количество договоров по страхованию ГО перевозчиков;

— СК «Энергогарант» также занимает стабильное положение по выплатам, постепенно снижая показатели.

2.9

в разрезе страховщиков

по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков

за период 2013-2017 гг.\*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование СК | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| 1 | АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ | 1 954 | 1 484 | 992 | 978 | 1 298 |
| 2 | АЛЬЯНС | 2 216 | 2 536 | 812 | 230 | 263 |
| 3 | ВСК | 3 512 | 3 830 | 5 579 | 7 201 | 8 438 |
| 4 | ВТБ СТРАХОВАНИЕ | 562 | 507 | 635 | 753 | 1 306 |
| 5 | ЖАСО | 303 | 251 | 286 | 58 |  |
| 6 | ИНГОССТРАХ | 2 257 | 3 448 | 4 214 | 5 630 | 7 108 |
| 7 | РОСГОССТРАХ | 5 816 | 5 707 | 6 525 | 6 182 | 5 708 |
| 8 | СОГАЗ | 1 192 | 1 650 | 2 750 | 4 550 | 6 018 |
| 9 | СОГЛАСИЕ | 3 501 | 3 941 | 4 067 |  | 5 403 |
| 10 | ЭНЕРГОГАРАНТ | 870 | 1 185 | 2 529 |  | 4 252 |
|  | ИТОГО | 22 183 | 24 539 | 28 389 | 25 582 | 39 794 |

#»\_Toc536002793″>Исходя из анализа табл. 2.9 можно выделить лидеров по заключению договоров ОСГОП в 2017 году ими являются СК «ВСК», «Ингосстрах» и «Согаз». СК «Энергогарант» постепенно увеличивала объем по страхованию ОСГОП, а в 2017 году сделала большой скачок, превысив объем заключения договоров ОСГОП в 1,7 раза, по сравнению с 2015 годом.

2.10

Сведения о заявленных страховых случаях в разрезе страховщиков

по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков

за период 2013-2017 гг.\*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование СК | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| 1 | АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ | 97 | 159 | 205 | 160 | 225 |
| 2 | АЛЬЯНС | 49 | 118 | 63 | 60 | 5 |
| 3 | ВСК | 63 | 189 | 334 | 319 | 364 |
| 4 | ВТБ СТРАХОВАНИЕ | 28 | 61 | 103 | 48 | 67 |
| 5 | ЖАСО | 190 | 265 | 237 | 97 |  |
| 6 | ИНГОССТРАХ | 173 | 376 | 341 | 414 | 485 |
| 7 | РОСГОССТРАХ | 93 | 190 | 156 | 87 | 168 |
| 8 | СОГАЗ | 178 | 423 | 879 | 2 125 | 4 822 |
| 9 | СОГЛАСИЕ | 80 | 189 | 186 | 174 | 204 |
| 10 | ЭНЕРГОГАРАНТ | 18 | 33 | 51 |  | 71 |
|  | ИТОГО | 969 | 2 003 | 2 555 | 3 484 | 6 411 |

\*Составлено автором по даннымТаблица 2.10 показывает на рост обращений по договорам ОСГОП в СК «Энергогарант», среди страховых компаний большое количество обращений по данным договорам зарегистрировано СК «Согаз» (4 822). СК «Энергогарант» занимает промежуточное положение среди СК, т.к. является средней по размерам и довольно молодой страховой компанией.

2.11

Сведения об урегулировании страховых случаев в разрезе страховщиков

по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков

за период 2013-2017 гг.\*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование СК | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| 1 | АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ | 84 | 177 | 199 | 161 | 217 |
| 2 | АЛЬЯНС | 32 | 119 | 63 | 32 | 19 |
| 3 | ВСК | 32 | 193 | 319 | 304 | 382 |
| 4 | ВТБ СТРАХОВАНИЕ | 19 | 40 | 80 | 51 | 75 |
| 5 | ЖАСО | 187 | 305 | 256 | 107 |  |
| 6 | ИНГОССТРАХ | 131 | 503 | 562 | 654 | 708 |
| 7 | РОСГОССТРАХ | 73 | 211 | 216 | 97 | 167 |
| 8 | СОГАЗ | 166 | 359 | 727 | 1 944 |  |
| 9 | СОГЛАСИЕ | 54 | 161 | 165 | 187 | 131 |
| 10 | ЭНЕРГОГАРАНТ | 12 | 31 | 47 | 60 | 71 |
|  | ИТОГО | 790 | 2 099 | 2 634 | 3 597 | 4 981 |

\*Составлено автором по данным: #»\_Toc536002798″>Исходя из вышеизложенного, принципы страхования гражданской ответственности перевозчиков за ущерб, причиненный пассажирам и третьим лицам, должны быть единообразными. Хотя российский гражданский кодекс не проводит различий между видами транспорта в отношении подходов к страхованию, в настоящее время в различных видах транспорта такой однородности нет. Различные подходы к объему страхового покрытия, а также к страховым суммам и пределам ответственности зафиксированы в транспортных уставах и кодексах.

2.2. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика

Банком России в соответствии с требованием Федерального закона от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», проводится ежегодный мониторинг страховых тарифов, используемых при обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и их обоснованности., а также воздействия обязательного страхования на развитие субъектов хозяйствования в сфере транспорта на период с 2013 по 2017 гг..

К документам Центрального Банка России, регулирующим деятельность перевозчиков, можно отнести:

— Указание Центрального Банка России № 4293-У от 14.02.2017 «О перечне и порядке оформления выгодоприобретателем документов на получение страхового возмещения, части страхового возмещения (предварительной выплаты) по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу пассажиров»

— Указание Банка России от 31.10.2016 № 4175-У «О предельных (мини-мальных и максимальных) значениях страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров».

Мониторинг показал, что в целом тарифы, установленные Банком России от 31.10.2016 № 4175-У достаточно.

Мониторинг проводился на основе статистических данных за анализируемый период обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров, то есть с 2013 по 2017 год.

Следует отметить, что для определения значений страховых тарифов необходимо проводить расчеты с использованием статистических данных в течение более длительного периода времени, поскольку многие виды транспорта характеризуются редкими авариями с довольно серьезными последствиями.

Предельные (минимальные и максимальные) значения страховых тарифов и коэффициентов устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Страховой тариф определяется для каждого из рисков в договоре страхования по соглашению сторон;

Страховой тариф определяется на одного пассажира;

Страховой тариф зависит от таких показателей, как:

— вид транспорта,

— вид перевозок.

— факторы, влияющие на степень риска, в том числе уровень транспортной безопасности и технического состояния транспортного средства.

Проблемы с разрешением ОСГОП возникают как у страховщика, так и у страхователя (транспортные организации, индивидуальные предприниматели, юридические лица).

Немало критики вызывает ст. 15 Федерального закона РФ от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», согласно которому страховщик при наличии одного из квалификационных признаков серьезного вреда здоровью или в случае причинения вреда жизни потерпевшего обязан в течение трех рабочих дней, следующих за днем Подача заявления, для перечисления получателю страхового возмещения в размере сто тысяч рублей.

Эта упрощенная процедура выплаты части страхового возмещения предназначена для создания дополнительных гарантий для потерпевшего, что является одним из выражений, предусмотренных в пп. 1 п. 2 ст. 4 ФЗ «Об ОСГОП» принцип гарантийного возмещения убытков. Действительно, которым был нанесен серьезный ущерб здоровью граждан, нуждающихся в срочной и зачастую дорогостоящей (что включает, в том числе, расходы на приобретение лекарств) медицинской помощи. В то же время потерпевшая сторона может даже не иметь минимально необходимых средств для этой цели. Таким образом, внедрение механизма, предусматривающего упрощенную и, что наиболее важно, ускоренную процедуру получения части страхового возмещения бенефициаром, не только гуманно, но и направлено на уменьшение причиненного вреда.

Проблема вызвана тем, что российскому законодательству известны несколько способов установления предела ответственности в отношениях по обязательному страхованию ответственности и, соответственно, несколько способов распределения страховой суммы в случае нескольких пострадавших. В частности, в редакции Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», действовавшего до 1 октября 2014 года, страховая сумма составила не более 160 тыс. руб. в части компенсации за ущерб, причиненный имуществу нескольких потерпевших. При этом в соответствии с п. 3 ст. 13 ФЗ «Об ОСАГО», также утратившим силу с 1 октября 2014 года в случае, если сумма предъявленных несколькими потерпевшими требований превышала установленный лимит ответственности, страховые выплаты производились пропорционально отношению указанной страховой суммы к сумме заявленных требований потерпевших. Указанная норма была воспринята и судебной практикой.

В то же время страховая защита от дорожно-транспортного происшествия с участием нескольких участников в описанной выше системе часто становилась эфемерной из-за незначительности размера платежей, не удовлетворяющих принципу гарантийных убытков, который в дополнение к пп. 1 п. 2 ст. 4 ФЗ «Об ОСГОП», закреплен также и в ст. 3 ФЗ «Об ОСАГО». Вероятно, эти аргументы привели к необходимости изменения действующей системы.

Введена новая система распределения страховых выплат в случае нескольких пострадавших Федеральным законом РФ от 21 июля 2014 г. № 223-Ф3 «О внесении изменений в ФЗ «Об ОСАГО» и отдельные законодательные акты», установившем страховую сумму по соответствующему договору в размере 400 тысяч рублей в части возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего.

Эта система, конечно, больше гарантирует возмещение ущерба жертвам, поскольку помимо увеличения страховой суммы, ее пропорциональное распределение между жертвами также было отменено.

С 1 октября 2014 г. установлен лимит ответственности для каждого потерпевшего, что означает, что размер страховой выплаты выгодоприобретателю по договору ОСАГО больше не зависит от размера выплат другим участникам дорожно-транспортного происшествия. В Федеральном законе РФ от 27 июля 2010 г. № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте», законодатель установил максимальный лимит выплаты на каждого потерпевшего.

Максимальный размер страховых выплат по данному договору не может превышать размер страховой суммы. В этом случае распределение страховых выплат осуществляется в соответствии с установленными п. 10 ст. 8 ФЗ «Об ОСОПО» очередями. В то же время требования потерпевших одной очереди сначала удовлетворяются, и если оставшейся страховой суммы для этого недостаточно, выплаты жертвам следующей очереди осуществляются в соответствующей очереди пропорционально отношению оставшейся части страховой суммы на сумму претензий потерпевших. В то же время этот закон, в отличие от вышеизложенного, не содержит положения о том, что страховая сумма устанавливается в отношении каждого страхового случая независимо от их количества в течение срока действия договора.

Таким образом, необходимо указать способ распределения страховой суммы при наличии нескольких пострадавших в различных законах, устанавливающих обязательное страхование ответственности. Возвращаясь к ФЗ «Об ОСГОП», следует отметить тот факт, что ст.15 содержит оба способа распределения страховых сумм.

Так, согласно общему правилу, сформулированному в п. 2 ст. 15 страховщик обязан выплатить бенефициару часть страхового возмещения в размере ста тысяч рублей. В то же время п. 3 ст. 15 содержит положение о том, что, если в случае причинения вреда жизни потерпевшего страховщику были поданы заявки на авансовый платеж несколькими бенефициарами, сумма авансового платежа распределяется между ними равными долями при условии, что вышеуказанные заявления были поданы к моменту реализации предварительной выплаты. Эти формулировки позволяют нам сделать вывод о том, что при наличии соответствующих признаков серьезного вреда здоровью бенефициар имеет право требовать предоплату в фиксированной сумме, независимо от того, подал ли страховщик предоплату за любой из потерпевшей стороны.

В то же время, если ущерб причинен жизни потерпевшей стороны, размер авансового платежа, на который может рассчитывать бенефициар, зависит от того, подать ли заявку на авансовый платеж любому другому лицу, имеющему на это право. В этом случае, если бенефициар в этой ситуации не успел подать письменное заявление страховщику до авансового платежа, бенефициар лишается права на его получение в связи с тем, что страховая сумма авансового платежа был исчерпан. И если установление страховой суммы авансового платежа для каждого пострадавшего в случае квалификации признаков серьезного вреда здоровью может быть сочтено целесообразным, поскольку оно соответствует принципу гарантии возмещения вреда, пропорциональное распределение страховки Сумма авансового платежа между бенефициарами при причинении вреда жизни может быть подвергнута критике на той же основе.

Таким образом, в первом случае для потерпевшей стороны создаются дополнительные гарантии, а во втором случае бенефициар менее защищен и может быть в значительной степени лишен того, на что может претендовать жертва, при наличии соответствующих признаков вреда для здоровья. Ответ на вопрос о причинах такой дифференциации лежит на поверхности. В первом случае деньги выплачиваются жертве, которая является тем же лицом, что и бенефициар, а во втором случае наследниками потерпевшей стороны являются бенефициары.

Потерпевший потратит предварительную выплату, полученную на лекарства и лечение, и, следовательно, в этой ситуации предоплата будет полностью соответствовать целям ее введения, изложенным выше, и принцип гарантии возмещения вреда будет проявлять себя самым ярким образом. В то же время в таких обстоятельствах цели распространения механизма предварительной оплаты на случаи причинения вреда жизни потерпевшего, особенно в формате, предложенном законодателем, не до конца поняты. Любые срочные расходы, связанные с приобретением лекарств, или лечением, выгодоприобретателей при причинении вреда жизни потерпевшего не несут. Единственное, что по логике можно примирить с необходимостью наступления определенной категории выгодоприобретателей, это срочно и возникло в связи с наступлением страхового случая, а расходы — это похоронные расходы потерпевшего.

Однако следует отметить, что пп.1 п. 1 ст. 17 ФЗ «Об ОСГОП»устанавливает предел ответственности страховщика по расходам, связанным с погребением потерпевшего. Лимит в двадцать пять тысяч рублей устанавливается на каждого пострадавшего. В связи с этим трудно понять, какими мотивами руководствовался законодатель, распространяя авансовый платеж на бенефициаров за причинение вреда жизни потерпевшего, с одной стороны, создавая дополнительные гарантии для этой группы, с другой, ставя получение этот платеж в зависимости от их срочности, при этом не увязывая сумму этой дополнительной гарантии с какими-либо объективными факторами.

Глядя на исследование, нет смысла создавать дополнительные гарантии для определенной группы людей, если они могут быть лишены его объективно, независимо от обстоятельств их действий. То есть, в том же случае — причиняя ущерб жизни потерпевшей стороны, бенефициар может получить предоплату в полном объеме, если ни один из этих бенефициаров не обратился за ней, или может не получить ничего, если была произведена предоплата. Но даже подача заявки на предоплату до момента ее исполнения не гарантирует получателю ее получение в полном объеме. Например, в дополнение к бенефициару, два бенефициара могут подать заявку на предоплату, или двадцать, и, в зависимости от роста их количества, сумма предоплаты уменьшится.

Выход из сложившейся ситуации заключается в необходимости изменения законодательства.Так, п. 2 ст. 15 ФЗ «Об ОСГОП» необходимо дополнить указанием на то, что данные правила касаются лишь потерпевших при наличии квалифицирующих признаков тяжкого вреда здоровью. В то же время, в п. 3 ст. 15 ФЗ «Об ОСГОП»необходимо сформулировать положение, согласно которому страховщик обязан оплатить стоимость захоронения выгодоприобретателю в случае причинения вреда жизни потерпевшей части страхового возмещения в размере двадцати пяти тысяч рублей (авансовый платеж в течение трех рабочих дней, следующих за днем ​​получения страховщиком письменного заявления выгодоприобретателя о выплате части страхового возмещения и соответствующих документов. Также в этом пункте необходимо дать указание, что впоследствии эти расходы, необходимые для похорон потерпевшей стороны, должны быть задокументированы.

Если эти расходы не подтверждены, страховщик вычитает уплаченную часть страхового возмещения (авансовый платеж) из полного страхового возмещения, подлежащего выплате. Такие изменения защитят бенефициаров в случае причинения вреда жизни потерпевшего от риска полного или частичного неполучения предварительного из-за обстоятельств, не зависящих от них. Кроме того, они сделают систему законодательства в области обязательного страхования ответственности перевозчика за причинение вреда жизни пассажиров более гармоничной и логичной, а также позволят поддерживать баланс интересов участников правовых отношений по рассмотрение.

Нет необходимости менять его редакцию Постановления Правительства РФ от 22 декабря 2012 г. № 1378, так как и сейчас для получения предварительной выплаты бенефициарами при причинении вреда жизни необходимо предоставить тот же перечень документов, что и потерпевшим при наличии квалифицирующих признаков серьезного вреда здоровью.

Также одной из проблем правового регулирования рассматриваемых отношений является тот факт, что ст. 15 ФЗ «Об ОСГОП»не определяет порядок для бенефициара, если он получил причитающуюся ему сумму авансового платежа, однако на основании результатов рассмотрения поданной им заявки на страховой платеж (имеется в виду выплату страхового возмещения в полном объеме) и Документы к нему, страховщик примет обоснованное решение об отказе от страховой выплаты.

Представляется, что в этом случае следующие положения применяются к дальнейшим отношениям между выгодоприобретателем и страховщикомп. 1 ст. 1102 Гражданского кодекса РФ, согласно которому лицо, которое приобрело или сохранило имущество без оснований, установленных законом, иными правовыми актами или сделками (приобретатель) за счет другого лица (потерпевшего), обязано вернуть последнему указанное имущество (необоснованное обогащение), за исключением случаев, предусмотренных ст. 1109 ГК РФ.

Нет сомнений, что есть причина для предварительной выплаты. Страховщик обязан произвести указанный платеж, предусмотренный договором обязательного страхования, а действия страховщика направлены на его исполнение. В то же время традиционным для отечественного советского права была положение, впервые зафиксированное в ст. 399 ГК РСФСР 1922 г., согласно которому обязанность возврата неосновательного обогащения наступает и тогда, когда основание обогащения отпадает впоследствии. В настоящее время судебная практика идет по тому же пути.

Кроме того, весьма важным представляется тот факт, что в соответствии с подп. 3 ст. 1109 ГК такие виды несправедливого обогащения, как заработная плата, а также эквивалентные выплаты, пенсии, пособия, стипендии, компенсация за ущерб, причиненный жизни или здоровью, алименты и другие суммы денег, предоставленные гражданину в качестве средства к существованию, возврату не подлежат, при условии, что нет недобросовестности с его стороны и счетной ошибки. Учитывая сказанное выше, возникает вопрос:

— суммы, полученные бенефициаром в качестве предварительной выплаты по договору гражданской ответственности перевозчика в случае причинения вреда жизни или в случае одного из квалификационных признаков причинения серьезного вреда здоровью или жизни потерпевшей стороныприразумном отказе страховщика от страховой выплаты в таком случае подлежит ли возврату?

В связи с этим актуализируется вопрос о правовой природе требования бенефициара к страховщикупо договору ОСГОП. Считается, что правовые отношения между выгодоприобретателем и страховщиком возникают на основании договора страхования, а требование выгодоприобретателя производит выплату страхового возмещения, а не возмещения убытков. В то же время такое толкование требования, налагаемого бенефициаром, оставляет открытым вопрос о его отнесении к указанному в п. 3 ст. 1109 ГК исключениям.

Для ответа на поставленный вопрос следует привести признаки, соответствие которым позволяет отнести уплаченные суммы к суммам, указанным в подп. 3 ст. 1109 ГК. В частности, Соломина Н.Г. выделяет три признака. Таким образом, суммы, указанные выше, всегда должны быть наличными. В то же время они должны предоставляться гражданину в качестве средства к существованию. Последним признаком является тот факт, что предоставление этих средств обеспечивается либо соглашением сторон, либо законом или другим нормативным актом. В этом случае категория «средства к существованию», по мнению автора, является универсальной категорией, определяющей направление денежных выплат, а именно платежей гражданину, определяющих их назначение. Такие платежи являются доходом гражданина. Крашенинников П.В., комментируя п. 3 ст. 1109 ГК РФ, отметил, что содержащаяся в данном пункте норма охватывает вообще любые денежные суммы, предоставленные гражданину в качестве средства к существованию, поскольку сформулирована в наиболее общем виде.

Как видно из приведенных определений, авансовый платеж по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика подпадает под все вышеперечисленные особенности. Кроме того, в настоящем деле действия бенефициара являются добросовестными, а счетная ошибка отсутствует, что также является обязательным условием применения подп. 3 ст. 1109 ГК РФ. Однако прямо в подп. 3 ст. 1109 ГК поименовано лишь возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью. Что же касается взыскания с физического лица страхового возмещения в качестве неосновательного обогащения, имеется судебная практика судов общей юрисдикции, допускающая применение ст. 1102 ГК к страховой выплате.

Таким образом, вопрос о возможности возврата страховщику полученной выгодоприобретателем предварительной выплаты по договору ОСГОП в случае последующего мотивированного отказа в выплате страхового возмещения в полном объеме однозначно не урегулирован законодательством и, по-видимому, будет разрешаться судьей при рассмотрении дела, и зависеть от его правовой позиции. Соответственно, если судья, исходя из буквального толкования закона, а именно п. 4 ст. 931 ГК РФ сочтет, что выгодоприобретатель по договору страхования ответственности имеет возможность предъявить к страховщику требование о возмещении вреда, оснований для удовлетворения требования страховщика о взыскании предварительной выплаты в качестве неосновательного обогащения не будет.

Некоторые авторы видят в этом способ введения некоего правового неравенства в целях устранения неравенства фактического. Другие исследователи, видят в п. 3 ст. 1109 ГК дополнительную гарантию благосостояния граждан. Третьи, задаются вопросом относительно причин отнесения законодателем доходной части гражданина к имуществу, не подлежащему возврату в качестве неосновательного обогащения, отмечая при этом, что в подп. 3 ст. 1109 речь идет о полученных гражданином денежных средствах, размер которых превышает объем обязательств должника перед кредитором-гражданином, а не о денежных средствах вообще.

Таким образом, считает Соломина Н.Г., применительно к указанному подпункту необходимо вести речь об излишне уплаченных суммах и именно режим данных сумм определяет рассматриваемая норма закона. Данная позиция представляется разумной.

Кроме того, следует привести п. 8.9. «Правил осуществления НССО компенсационных выплат потерпевшим и порядок расходования средств НССО на их финансирование при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров» в соответствии с которым «Потерпевший обязан возвратить НССО полученную компенсационную выплату (или ее соответствующую часть), если в течение предусмотренных законодательством Российской Федерации сроков исковой давности обнаружится такое обстоятельство, которое в соответствии с законодательством полностью или частично лишает потерпевшего права на ее получение». Думается, что данное положение по аналогии будет распространяться и на предварительную выплату, полученную выгодоприобретателем, тем более что на официальном сайте НССО в информационно-телекоммуникационной сети Интернет прямо указано на это.

Ситуация еще более усложняется в свете действия предусмотренного пп. 1 п. 2 ст. 4 ФЗ «Об ОСГОП» принципа гарантированности возмещения вреда. Возврат выплаченных страховщиком сумм может серьезно повлиять на финансовое положение потерпевшего с учетом того, что происходит оно в период, когда он в вышеозначенных денежных средствах особенно нуждается. Сам потерпевший в этот период времени может находиться в специализированном медицинском учреждении, ведь его здоровью был причинен тяжкий вред и возврат денежных средств может вызвать для него не только финансовые затруднения, но и проблемы, вызванные с затруднительностью перечисления требуемой суммы.

В то же время в случае оставления предварительной выплаты при мотивированном отказе страховщика в выплате страхового у потерпевшего существенно нарушит права страховщика. Страховщик осуществляет указанную выплату практически «вслепую», т.к. срок осуществления выплаты составляет три дня, которых ясно недостаточно для осуществления страховщиком проверки обстоятельств наступления страхового случая. Кроме того, предварительные квалифицирующие признаки причинения тяжкого вреда здоровью, впоследствии, при более детальном обследовании, могут не подтвердиться, как и могут выясниться дополнительные обстоятельства наступления страхового случая, служащие основанием для отказа, либо освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения. Выход из сложившейся ситуации видится во внесении изменений в действующее законодательство.

При внесении изменений следует учитывать, что, хотя после принятия страховщиком решения об отказе, либо освобождении его от выплаты страхового возмещения обязанности выплачивать денежные средства по договору страхования не существует, осуществленная ранее предварительная выплата фактически возмещает потерпевшему, либо выгодоприобретателю вред, причиненный действиями страхователя, т.е. причинителя вреда.

Также неоднозначно судебная практика толкует и объект страхования по договору страхования ответственности перевозчиков. Хотя судебная практика не имеет однозначной позиции при выборе объекта страхования и вытекающих из него страховых рисков, в то же время высшие суды при оценке поведения сторон страхового обязательства учитывают предпринимательский статус страховщика и всех вытекающих из этого рисков и последствий. В частности, из Постановления Президиума ВАС РФ от 13 апреля 2015 г. N 16996/09 по делу N А43-27008/200839-731 следует, что страховая компания должна понимать юридическое значение предоставленной страховой защиты и не может ссылаться на несоответствие закону разработанных им правил страхования, в соответствии с которыми обеспечивается такая защита[39].

Определенную сложность в формулировании условий договора страхования составляет соотношение понятий «страховой случай» и «страховой риск». «Страховому случаю» в страховых отношениях уделялось очень пристальное внимание в юридической науке. Поскольку сами страховые отношения, как полагает В. И. Серебровский, реализуются за счет выполнения их основной функции — выплаты страховщиком страхового возмещения. И это страховой случай влечет за собой ответственность для страховщика. Однако именно действие или событие в первую очередь рассматривается как юридический факт, проявляющийся в гражданском обороте, и их особенности играют второстепенную роль.

Примером судебного разбирательства по делу ОСГОП может быть судебное разбирательство по делу № 33-1537 / 2017, оставившее в силе решение Йошкар-Олинского городского суда Республики Марий Эл от 24 мая 2017 года о возложении на Конаково А.М. обязанности передать по передаче страховой компа-нии Запасные части СК «Мегарусс-Д» поврежденые и замененные в результате дорожно-транспортного происшествия, произошедшего 11 августа 2016-го года, а именно: дискового колеса <…> и колеса переднего левого колеса автомобиля <…> государственный регистрационный номер>; о взыскании судебных расходов по уплате государственной пошлины в размере 6000 рублей. «В обоснование иска указано, что истец в Конаково автомобиль <…>, государственный регистрационный номер> застрахован. СК«Мегарусс-Д»по договору добровольного страхования. В связи со страховым случаем. СК «Мегарусс-Д» выплатить Ответчику страховое возмещение в размере <…> рублей. <..> копеек. В соответствии с правилами страхования страхователь обязан в любом случае независимо от суммы выплата произведена при обращении к страховщику с просьбой передать запасные части, подлежащие замене в результате страхового случая. <дата> года истец направил им письмо с просьбой передать запасные части транспортного средства, поврежденные в результате несчастного случая. Это письмо осталось без ответа[40]».

Однако в соответствии с требованиями Закона № 67-ФЗ страховая компания не имеет права предъявлять претензии или возражать против претензий бенефициара в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком своих обязательств по договору обязательного страхования.

Если использовать условия Закона № 67-ФЗ, в отношении ст. 430 ГК РФ, можно отметить, что договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика заключается между двумя сторонами (перевозчиком и страховой компанией) в пользу третьего лица — выгодоприобретателя. Далее часть 2 ст. 430 Гражданского кодекса определено, что «если иное не предусмотрено законом, иными правовыми актами или договором, с момента выражения третьим лицом (выгодоприобретателем) должнику (страховой компании) намерения реализовать свое право по договору сторон (перевозчик и страховая компания) не могут расторгнуть или изменить заключенный ими договор без согласия третьего лица (выгодоприобретателя)[41]».

Однако, если это относится к рассматриваемым правоотношениям по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика, стороны, заключившие договор страхования, могут изменить его без согласия бенефициара. Кроме того, Закон № 67-ФЗ закрепил ряд прав бенефициара обязательными, а не диспозитивными правовыми нормами, и они не могут быть изменены или отменены в соответствии с условиями договора страхования. Даже если договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика будет нарушать требования Закона № 67-ФЗ, содержатся положения, нарушающие какие-либо права бенефициара, и в этом случае к этим правоотношениям будут применяться правовые положения Закон № 67-ФЗ.

Обращаясь к части 3 ст. 430 ГК РФ, ясно, что должник по договору имеет право выдвигать возражения против иска третьей стороны, который он может выдвинуть против кредитора. В то же время в этой правовой норме Гражданского кодекса отсутствует пункт «если иное не предусмотрено законом или договором[42]», также, часть 2 ст. 939 Гражданского кодекса предусматривает, что «страховщик имеет право требовать от выгодоприобретателя, в том числе, когда выгодоприобретателем является застрахованное лицо, исполнение обязательств по договору страхования, в том числе обязательств, лежащих на страхователе, но не выполненных им, при предъявлении выгодоприобретателем требования о выплате страхового возмещения по договору страхования имущества или страховой суммы по договору личного страхования. Риск последствий невыполнения или несвоевременного выполнения обязанностей, которые должны были быть выполнены ранее, несет бенефициар[43]».

При условии, что договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика был заключен и уже начал свою деятельность, в этом случае страховая компания при наступлении страхового случая обязана выплатить получателю страховое возмещение. без ущерба для него в размере суммы. Картина иная ситуация возникает, если договор страхования гражданской ответственности перевозчика был только подписан, но не начал действовать, т. е. не вступил в силу. Стоит также отметить, что в части 2 ст. 7 Закон № 67-ФЗ предусматривает, что договор обязательного страхования вступает в силу не в момент его подписания обеими сторонами, а в момент оплаты перевозчиком страховой премии или первой страховой премии. «Страховая премия, подлежащая уплате перевозчику страховщиком, может быть определена в договоре как единовременная выплата или периодические выплаты. Если уплата страховой премии предусмотрена периодическими платежами, то каждый такой платеж представляет собой страховку[44]».

Таким образом, договор страхования гражданской ответственности перевозчика вступает в силу с момента совершения полной оплаты страховой премии (если страховая премия по договору уплачена единовременным платежом) или при совершении платежа. первой страховой премии (если страховая премия уплачивается по договору периодическими платежами). Вышеизложенное дает право сделать следующие выводы: если договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика был заключен, но еще не вступил в силу, то бенефициар, страховой случай которого произошел в этот период времени, не вправе требовать от страховой компании выплаты ему суммы страхового возмещения согласно условиям Закона № 67-ФЗ. Ч. 6 ст. 13 Закона № 67-ФЗ предусматривает, что «страховая компания не может отказаться от выплаты бенефициару страхового возмещения по иным основаниям, чем те, которые предусмотрены статьей 13 Закона № 67-ФЗ». Однако ст. 13 Закона № 67-ФЗ не существует такого основания для отказа в выплате полной суммы страхового возмещения бенефициару, как задержка уплаты следующей страховой премии перевозчиком по договору обязательного страхования его гражданской ответственности. 430 Гражданского кодекса в отношении договоров, заключенных в пользу третьей стороны, предусматривает, что в случае отказа третьей стороны от права, предоставленного ему по договору, кредитор может воспользоваться этим правом, если это не противоречит праву, иным правовым актам и договорам[45].

Это положение ч.4 ст. 430 ГК РФ противоречит не только Закону № 67-ФЗ, но и в целом сущности правоотношений об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика. Если получатель отказался получить сумму страхового возмещения, перевозчик не может требовать ее от страховой компании. Также часть 2 ст. 13 Закона № 67-ФЗ запрещает бенефициару продавать или иным образом переуступать свое право на получение страхового возмещения. Но согласно ч.3 ст. 13 Закона № 67-ФЗ, бенефициар может отказаться от него, одновременно отказавшись от своего права требовать возмещения убытков от перевозчика.

Таким образом, несмотря на то, что в ч. 1 ст. 7 Закона № 67-ФЗ договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика связан с видом договоров, заключенных в пользу третьего лица, а не со всеми правовыми нормами Гражданского кодекса, который регулирует отдельные вопросы юридических договоров в пользу третьих лиц, распространяется на отношения обязательного страхования. Исходя из вышеизложенного, мы понимаем актуальность и необходимость закона № 67-ФЗ.

Также необходимо упомянуть проблему, которую необходимо решить как можно скорее, а именно необходимость распространить действие этого закона на некоммерческих перевозчиков: детские и школьные автобусы, перевозки на предприятиях своих сотрудников и т. д. трудности с реализацией этого правила в настоящее время считаются, что данный вид деятельности не подпадает под определение «перевозчик», поскольку на них не распространяются соответствующие уставы и кодексы.

Однако ситуации, в которых дети страдают и получают травмы в результате несчастного случая при перевозке школьных автобусов, но не имеют права на адекватную компенсацию на уровне прав пассажиров автобусов — неприемлемы.

Также, по словам представителей профессиональных объединений перевозчиков, необходимо уточнить положения с точки зрения работников застрахованных и других лиц на транспортном средстве при исполнении ими своих обязанностей, но не пассажиров. Эти лица также должны иметь право на возмещение вреда, причиненного им при исполнении ими своих обязанностей во время перевозки. Это требует глубокого рассмотрения законодателем проблемы и, соответственно, внесения изменений в правила, предусматривающие обязательное страхование ответственности перевозчика.

Страхование ответственности — отрасль (класс) страхования, в которой риск несет физическое или юридическое лицо за материальный ущерб третьим лицам (физическим или юридическим лицам), которые могут быть вызваны действиями, включая профессиональные действия, на часть застрахованного лица. Повреждение имущества, причиненное третьим лицам, компенсируется страхованием. Страхователь не освобождается от уголовной или административной ответственности за ущерб, причиненный третьим лицам. Различают страхование ответственности по закону (обязательное) и в силу договорных обязательств (добровольное).

Страхование ответственности перевозчиков включает ответственность перед пассажирами, владельцами грузов и третьими лицами. В каждом случае страховщик возмещает владельцу автомобиля сумму, которую последний должен выплатить пассажирам, владельцам грузов или третьим лицам за ущерб здоровью, багаж, груз и т. д.

Следует отметить, что возникновение гражданской ответственности перед пассажирами происходит независимо от вины водителя, водителя транспортного средства или других условий.

Мировой опыт показывает, что система обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков приносит положительный результат с точки зрения обеспечения адекватной, своевременной компенсации ущерба пострадавшим пассажирам, а также третьим лицам, а также с точки зрения поддержания финансовой платежеспособности перевозчиков.

Особое значение имеет обязательное страхование пассажиров в настоящее время в условиях, когда возрастают риски террористических актов на транспорте. Меры по предотвращению этих угроз, естественно, требуют финансирования.

В условиях рыночной экономики пассажир должен иметь право выбирать вид транспорта, скорость и маршрут, наконец, уровень обслуживания в зависимости от его платежеспособности. Пассажир также имеет право рассчитывать на полную и своевременную компенсацию за ущерб, причиненный ему во время перевозки, независимо от вида транспорта, причиненного ему. А точнее, пассажир должен быть уверен, что на любом этапе перевозки и любой форме перевозки будет компенсирован любой ущерб, причиненный его жизни, здоровью и имуществу — с момента его прибытия на станцию ​​(станция отправления, остановка и т. д.) и до момента отъезда из пункта назначения.

Третьи лица, не вступившие в договорные отношения с перевозчиком, имеют право рассчитывать на полную и своевременную компенсацию за ущерб, который может быть причинен им в результате эксплуатации самого транспортного средства и перевозимого груза (контейнера, упаковки и т. д.).

Отношения по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, кодексами и уставами Российской Федерации об отдельных видах транспорта, Федеральным законом, иными федеральными законами и принятыми в соответствии с ними другими нормативными правовыми актами. правовые акты Российской Федерации.

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены Федеральным законом, применяются правила международного договора.

Таким образом, наиболее разумным и соответствующим целям введения Федерального закона «Об ОСГОП» является введение в указанный закон положения, согласно которому страховщик, осуществивший предварительную оплату при наличии обстоятельств, которые служат в качестве основания для отказа или освобождения от выплаты страхового возмещения в полном объеме передает право обратного требования (регресса) перевозчику, причинившему ущерб. Это правило следует включить в п. 1. ст. 19 ФЗ «Об ОСГОП». Номинацией этого положения данного исследования являются приведенные выше обстоятельства, а также тот факт, что указанное правило права перевозчика не нарушено, поскольку при всех вариантах регулирования рассматриваемой проблемы он будет вынужден произвести оплату в сумме, включая сумму предоплаты. Эти изменения создадут систему, защищающую интересы всех участников правоотношений.

Подводя итог вышесказанному, следует отметить двусмысленность и непоследовательность института предварительной оплаты, но с учетом цели, для которой он был создан, правильнее искать пути его совершенствования, чем отклонять эту правовую структуру как не способную к дальнейшей жизни.

Мы считаем, что с помощью практических рекомендаций по совершенствованию законодательства в этой области, удастся добиться положительных изменений в регулировании вопроса.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

**Законодательство и нормативы**

1.   Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2018) // Собрание законодательства РФ, 05.12.1994, № 32, ст. 3301.

2.   Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 11.10.2018) // Собрание законодательства РФ, 07.01.2002, № 1 (ч. 1), ст. 1.

3.   Федеральный закон РФ от 27.07.2010 № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» // Российская газета, №5248, 02.08.2010.

4.   Федеральный закон РФ от 1406.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // Российская газета, №136, 18.06.2012.

5.   Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ (ред. от 29.07.2018) «О защите конкуренции» // Собрание законодательства РФ, 2006. — № 31 (1 ч.). — ст. 3434

6.   Федеральный закон от 23.07.2013 № 234-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 2013. — № 30 (Часть I). — ст. 4067.

7.   Указ Президента РФ от 06.04.1994 № 667 (ред. от 19.01.2013) «Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхования» // Собрание актов Президента и Правительства РФ, 11.04.1994, № 15, ст. 1174

8.   Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за третий квартал 2012 года, утв. Президиумом Верховного Суда РФ 26.12.2012 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2013. № 4.

9.   Определение ВАС РФ от 19.02.2014 № ВАС-780/14 по делу № А65-4769/2013.

10. Апелляционное определение Московского городского суда от 18.12.2013 по делу № 11-39999.

11. Апелляционное определение Московского областного суда от 9 октября 2012 г. по делу № 33-19931/12; Определение Московского городского суда от 13 марта 2014 г. № 4г/3-2048/14.

12. Апелляционное определение Московского областного суда от 9 октября 2012 г. по делу № 33-19931/12;

13. Апелляционное определение Московского городского суда от 28 июня 2013 г. по делу № 11-15015/13;

14. Апелляционное определение Московского областного суда от 20 декабря 2012 г. по делу № 3325702/2012.

15. Определение Московского городского суда от 13 марта 2014 г. № 4г/3-2048/14.

16. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: В 3 т. / под ред. П.В. Крашенинникова. Т.3. — М.: Статут, 2011. — 574 с.

17. Постановление ФАС Московского округа от 23.01.2014 № Ф05-17199/2013 по делу № А40-104048/12-59-970.

**Учебная литература**

18. Андреева Е.В. Страхование предпринимательства: курс лекций /Е. В. Андреева. – 2-е изд., перераб. и доп. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2017. – 70 с. – сущность страхования.

19. Андреева Е. В., Русакова О. И., Хитрова Е. М. Страхование жизни: социально-экономическое значение и направления развития / Е. В. Андреева и др. – Иркутск: Издательство БГУЭП, 2013. – 160 с.- особенности страхования ответственности.

20. Архипов А. П. Направления развития страховых компаний в условиях трансформации рынка / А. П. Архипов, Д. В. Галахов // Финансы. 2018. № 2.С. 48–53.  – виды страхования.

21. Архипов А. П. Страхование: учебник / А. П. Архипов. – М.: КНОРУС, 2012. – 288 с.

22. Ахвледиани Ю. Т. Развитие страхового рынка России / Ю. Т. Ахвледиани// Финансы. 2017. № 11. С. 47–49. – анализ страхования ответственности перевозчика в РФ.

23. Ахвледиани Ю. Т. Страхование. Учебник [Электронный ресурс] / Ахвледиани Ю. Т. – Электрон. текстовые дан. – М.: Юнити-Дана, 2012. – 544 с. – понятие ответственности в страховании.

24. Балабанов И. Т. Страхование. Организация. Структура. Практика / И.Т. Балабанов, А.И. Балабанов. — М.: Питер, 2016. — 256 c.

25. Балакирева В. Ю. Проблемы развития отрасли / В. Ю. Балакирева // Финансы. 2015. № 8. С. 41–43.

26. Борзунова О. А. О новом порядке взимания страховых взносов /О. А. Борзунова // Финансы. 2015. № 10. С.48–51. – взимание страховых взносов.

27. Годин А. М. Страхование. Учебник [Электронный ресурс] / Годин А. М. –Электрон. текстовые дан. – М.: Дашков и Ко, 2010. – 502 с. – отличие страхования ответственности от других видов страхования.

28. Гречуха, В.Н. К вопросу о страховом регулировании страхования на транспорте / В.Н. Гречуха // Вопросы экономики и права. – 2015. – № 6. – С. 20-25. – страховое регулирование на транспорте.

29. Долгова А.В. Страховое дело: Курс лекций для студентов ВГЭТК, Специальность: 0606. – Волгоград, ВГЭТК, 2003 – 172 с.

30. Дюжиков Е. Ф. Некоторые вопросы совершенствования регулирования страхования жизни в России / Е. Ф. Дюжиков // Финансы. 2014. № 6. С. 54–59. – составление договора страхования.

31. Ермасов С. В., Ермасова Н. Б. Страхование: учебник / С. В. Ермасов Н. Б., Ермасова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Высшее образование, 2018. – история развития страхования ответственности. С 23

32. Ивасенко А. Г. Страхование: учебное пособие / А. Г. Ивасенко, Я. И. Никонова, – М.: КНОРУС, 2017.

33. Кагаловская Э. Т. Некоторые особенности личного страхования в современной России. / Э. Кагаловская // Финансы. 2012. № 1. С. 44–48. – обязанности перевозчика.

34. Карташов А. С. Урегулирование финансовых претензий потребителей страховых услуг / А. Карташов // Финансы. 2017. № 9. С. 42–45. – страховые риски при перевозке.

35. Кирилловых А.А. Договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами // Юрист. 2016. № 20. С. 11. – составление и содержание договора страхования.

36. Курпякова С.И., Попова Т.А. Некоторые вопросы неосновательного обогащения в теории и практике страхования // Законодательство и экономика. 2008. № 6. — С. 22 — 26.

37. Мазур С.Ф., Яковлев И.В. Совершенствование гражданского законодательства ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. 2007. № 4. — С. 41 -43.

38. Мартиросян А.Г. К вопросу о риске в гражданском праве Российской Федерации // Современное право. 2009. № 9. — С. 60 — 64.

39. Махдиева Ю.М. Современные проблемы глобализации рынка страховых услуг // Страховое дело. 2017. № 11. С. 3–5.

40. Русецкая Э.А., Арустамова В.А. Перспективы развития страхования профессиональной ответственности в Российской Федерации // Финансы и кредит. 2012. № 20. С. 46–51.

41. Сахирова Н. П. Страхование: учеб. пособие. – М.: ТК Велби, изд-во Проспект, 2016. – 744 с. – ставки страхования ответственности перевозчик.

42. Сербиновский Б. Ю., Гарькуша В.Н. страховое дело: Учебное пособие для вузов. Серия «Учебники, учебные пособия». Ростов н/Д»«Феникс», 2008. – 215-216с.

43. Скамай Л. Г. Страховое дело: учебник / Л. Г. Скамай. — М.: Юрайт, 2011. — 344 с.

44. Сокол П.В. Комментарий к Федеральному закону от 7 июля 2010 г. № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте». — М.: Деловой двор, 2013. -160 с.

45. Соломина Н.Г. Имущество, не подлежащее возврату в качестве неосновательного обогащения // Право и экономика. 2007. № 5. — С. 34 — 39.

46. Сплетухов, Ю. А. Страхование / Ю.А. Сплетухов, Е.Ф. Дюжиков. — М.: ИНФРА-М, 2015. — 320 c.

47. Сплетухов Ю.А., Дюжиков Е.Ф. Страхование: Учебное пособие. – М.: ИНФАРА – М, 2006. – 201-202с. – (Серия «Высшее образование»).

48. Страхование: учеб. для бакалавров / под ред. Л. А. Орланюк-Малицкой, С. Ю. Яновой. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2012. – 869 с. – (Бакалавр. Углубленный курс). – 11 экз. – Рек. УМО.

49. Страхование: Принципы и практика /Д. Бланд, 2016 – 325-326с.

50. Теория и практика страхования. Учебник / под ред.Турбиной К.Е. – М. «Анкил«. 2007. – 468-470с.

51. Ушивцева Д.А. Обязательства вследствие неосновательного обогащения: вопросы теории и практики. — Тюмень: Слово, 2006. — 296 с.

52. Чернова Г.В. Страхование и управление рисками. — М.: Юрайт, 2015.

53. Шахов В.В. Страхование.  М.:  ЮНИТИ-ДАНА. 2018. 509 с. – анализ теоретического материала с точки зрения различных ученых о страховании ответственности перевозчика. С.69

**Интернет-ресурсы**

54. Банк России // [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: #»\_Toc536002841″>55. Правила осуществления Национальным союзом страховщиков ответственности компенсационных выплат потерпевшим и порядка расходования средств Национального союза страховщиков ответственности на их финансирование при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, утв. постановлением годового Общего собрания членов НССО от 19.06.2013 г., пр.№ 19 // [Электронный ресурс] Интернет-сайт Национального союза страховщиков ответственности, URL: www.№sso.ru

56. Аналитический обзор: страховой рынок России в 2017 году // [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: 57. Университетская библиотека // [Электронный ресурс] Режим доступа: URL:  58. Электронная библиотека// [Электронный ресурс] Режим доступа: URL:   59. Агентство страховых новостей. // [Электронный ресурс] Режим доступа: URL:   60. Страховая компания ПАО «САК «Энергогарант». // [Электронный ресурс] Режим доступа: URL:.

61. Все страхование // [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: .

62. Рейтинговое агентство «Эксперт» // [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: .

Памятка пассажирам при наступлении страхового случая

Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном».

В соответствии с данным Законом перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира и (или) его багажу, иному находящемуся при этом пассажире имуществу в период, в течение которого пассажир находится на борту судна, периоды посадки и высадки пассажира, а также период, в течение которого пассажир доставляется водным путем с берега на судно или наоборот.

Лицо, в пользу которого причитается выплата страхового возмещения, обязан предоставить страховщику документы согласно перечню, установленному Правилами оформления документов для получения страхового возмещения и предварительной выплаты по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу пассажиров (утв. Правительства РФ от 22 декабря 2012 г. № 1378). При отсутствии этих документов страховщик вправе отказать в выплате страхового возмещения.

Правила расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего утверждены постановлением Правительства РФ от 15 ноября 2012 г. № 1164.

Страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения в случае:

1) наступления страхового случая вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;

2) наступления страхового случая вследствие военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий;

3) наступления страхового случая вследствие гражданской войны, народных волнений всякого рода или забастовок;

4) наступления страхового случая вследствие умысла выгодоприобретателя;

5) если лицо, предъявившее требование о выплате страхового возмещения, не доказало факт наступления страхового случая и (или) размер подлежащего возмещению вреда.

[1] Балабанов И. Т. Страхование. Организация. Структура. Практика / И.Т. Балабанов, А.И. Балабанов. — М.: Питер, 2016. — 256 c.

[2]Скамай Л. Г. Страховое дело: учебник. М.: Юрайт, 2011. 344 с.

[3]Русецкая Э.А., Арустамова В.А. Перспективы развития страхования профессиональной ответственности в Российской Федерации. 2012. № 20. С. 46–51.

[4] Архипов, А. П. Страхование: учебник. М.: КНОРУС, 2012. 288 с.

[5]МахдиеваЮ.М.Современные проблемы глобализации рынка страховых услуг. 2017. № 11. С. 3–5.

[6]Ермасов С. В., Ермасова Н. Б. Страхование. М, 2018.С 29

[7] Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 11.10.2018) // Собрание законодательства РФ, 07.01.2002, N 1 (ч. 1), ст. 1.

[8] Чернова Г.В. Страхование и управление рисками. М.: Юрайт, 2015.

[9]Алутин В.В. Ответственность морского перевозчика за невыполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении. Саратов, 2015

[10]Ерпылева Н.Ю., Касенова М.Б. Международное частное право. М., 2008. Кн. 2. С. 481-488.

[11] Текст Монреальской конвенции в неофициальном переводе на русский язык. 2001. № 1. С. 314-339.

[12] Лондонский протокол 1976 г. вступил в силу 30 апреля 1989 г.

[13]Ерпылева Н.Ю. Международное частное право. М.: Юрайт, 2011. С. 800-801.

[14] Лондонский протокол 2002 г.

[15] Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М. Статут, 2009. С. 182.

[16] Журнал международного частного права. 2015. № 4 (70). С. 36—60.

[17] Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 2011. С. 81

[18]Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 2011. С. 61

[19]Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 2011. С. 82

[20] п. б) ст. 7 Федерального закона от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета, №2948, 07.05.2002.

[21] п. 3 ст. 13. Федерального закона от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета, №2948, 07.05.2002.

[22] Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за третий квартал 2012 года, утв. Президиумом Верховного Суда РФ 26.12.2012 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2013. № 4; Определение ВАС РФ от 19.02.2014 N ВАС-780/14 по делу N А65-4769/2013; Апелляционное определение Московского городского суда от 18.12.2013 по делу N 11-39999; Постановление ФАС Московского округа от 23.01.2014 N Ф05-17199/2013 по делу N А40-104048/12-59-970

[23] ст. 3 Федерального закона от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета, №2948, 07.05.2002.

[24] Федеральный закон от 21.07.2014 № 223-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета, № 166, 25.07.2014.

[25] Сокол П.В. Комментарий к Федеральному закону от 7 июля 2010 г. № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте». — М.: Деловой двор, 2013. — С. 49.

[26] п. 10-11 ст. 8 Федерального закона РФ от 27.07.2010 г. № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» // Российская газета, №5248, 02.08.2010.

[27] п. 2-3 ст. 15 Федерального закона РФ от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // Российская газета, №136, 18.06.2012.

[28] п. 1 ст. 1102 Гражданского кодекса РФ ч. 2 от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 1996, № 5, ст. 410.

[29]Курпякова С.И., Попова Т.А. Некоторые вопросы неосновательного обогащения в теории и практике страхования // Законодательство и экономика. 2008. № 6. — С. 23.

[30] Апелляционное определение Московского областного суда от 9 октября 2012 г. по делу N 33-19931/12; Определение Московского городского суда от 13 марта 2014 г. N 4г/3-2048/14.

[31] п. 3 ст. 1109 Гражданского кодекса РФ ч. 2 от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 1996, № 5, ст. 410.

[32] Соломина Н.Г. Имущество, не подлежащее возврату в качестве неосновательного обогащения // Право и экономика. 2007. № 5. — С. 36.

[33] Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: В 3 т. М.: Статут, 2011. — С. 176.

[34] Апелляционное определение Московского городского суда от 28 июня 2013 г. по делу N 11-15015/13; Апелляционное определение Московского областного суда от 20 декабря 2012 г. по делу N 33-25702/2012.

[35]Мартиросян А.Г. К вопросу о риске в гражданском праве Российской Федерации. 2009. № 9. — С. 63.

[36]Ушивцева Д.А. Обязательства вследствие неосновательного обогащения: вопросы теории и практики. Тюмень, 2006. — С. 148.

[37] Соломина Н.Г. Имущество, не подлежащее возврату в качестве неосновательного обогащения. 2007. № 5. — С. 36.

[38] п. 8.9. Правил осуществления Национальным союзом страховщиков ответственности компенсационных выплат потерпевшим и порядка расходования средств Национального союза страховщиков ответственности на их финансирование при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, утв. постановлением годового Общего собрания членов НССО от 19.06.2013 г., пр.№ 19 // [Электронный ресурс] Интернет-сайт Национального союза страховщиков ответственности, www.nsso.ru

[39] Постановление Президиума ВАС РФ от 13 апреля 2015 г. N 16996/09 по делу N А43-27008/200839-731

[40] Гречуха В.Н. Страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира. 2015. № 2 (2). С. 5-13.

[41] Карпов В.В. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика / В.В. Карпов. Москва, 2016. – С. 168-185.

[42] Сокол П.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: научно-практическое пособие. М, 2013. 108 с.

[43] Кирилловых А.А. Договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами. 2012. № 20. С. 11-14.

[44] Сокол П.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: научно-практическое пособие. М, 2013.108 с.

[45] Гречуха В.Н. Страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира. 2015. № 2 (2). С. 5-13.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |