



*Наступающий год станет знаковым для рынка обязательного страхования в России. В год десятилетнего юбилея ОСАГО страховщики начнут реализовывать очередной этап закона об обязательном страховании ответственности владельцев опасных объектов (ОПО) и приступят к работе по закону об обязательном страховании ответственности перевозчиков. О практике реализации первого закона и препятствиях, стоящих на пути второго, агентству «Интерфакс» рассказал генеральный директор ЗАО «Страховая компания «Транснефть» Кирилл Бровкович.*

– Кирилл Константинович, как вы оцениваете первые итоги действия закона об ОПО?

– Первый и самый важный итог таков: закон заработал. Механизм страхования по большому счету отлажен, заключено более 212 тыс. договоров страхования, есть выплаты, в том числе и довольно крупные. Кроме того, у нас появился новый опыт самоорганизации страхового сообщества. Это – профессиональное объединение компаний, занимающихся ОПО, – Национальный союз страховщиков ответственности (НССО). НССО успешно справляется со своими задачами, в том числе по налаживанию взаимодействия страховщиков, органов власти и организаций разных сфер деятельности, являющихся страхователями по этому закону. Также НССО эффективно решает большой комплекс вопросов, необходимых для слаженной работы именно страхового механизма нового закона.

– Несмотря на то что закон об ОПО действует уже почти год, охват страхованием

предприятий – владельцев опасных объектов оставляет желать лучшего. Чем это можно объяснить?

– Сейчас застраховано около 65% всех опасных объектов. Причины неполного охвата страхованием разные. В некоторых случаях это объясняется банальной халатностью руководителей предприятий, уклоняющихся от исполнения обязанности по страхованию. Отдельные организации, как ни странно, до сих пор не осведомлены о существовании закона об ОПО. Есть предприятия, на которых не то что руководство, но даже инженеры по промышленной безопасности не могут до конца разобраться во всех тонкостях нового обязательного вида страхования. Многие предприятия попросту не имеют практики и необходимых управленческих схем для успешного решения задачи по страхованию своих опасных объектов. Обратиться за помощью к страховщикам не все догадываются.

– Процесс заключения договоров можно как-то простимулировать?

– Способы стимулирования заложены в самом законе. Так, уже с 1 апреля 2012 года на предприятия, не исполняющие свою обязанность по страхованию, могут налагаться штрафы – от 15 тыс. рублей до 20 тыс. рублей на должностных лиц и от 300 тыс. рублей до 500 тыс. рублей на юридических лиц. Пока что механизм штрафов применяется не очень активно, у Ростехнадзора просто не хватает времени проверить, застраховались ли все предприятия. Но этот процесс идет, к концу октября было заведено уже 65 административных дел в связи с отсутствием полисов ОПО, и это только начало кампании по проверке полисов.

В законе заложена и еще одна стимулирующая мера. Если на опасном объекте произойдет авария и выяснится, что владелец этого объекта не застраховал свою ответственность, то обязанность по возмещению вреда всем пострадавшим ложится на владельца объекта. При этом вред должен быть компенсирован в тех же размерах, что и в соответствии с законом об ОПО. И конечно, возмещение ущерба пострадавшим не освободит предприятие от уплаты штрафа.

Помимо всех этих «карательных мер», страховое сообщество пытается стимулировать предприятия к заключению договоров путем консультационной работы, обучающих семинаров, разъяснительных публикаций в прессе. В частности, до начала 2013 года, когда вступит в силу очередной этап закона об ОПО, НССО проведет обучающие

семинары для бюджетных предприятий в крупных российских городах – Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге.

– Каковы оценки потенциального рынка страхования объектов ОПО, находящихся в ведении государства, для которых обязанность страховать наступит с 2013 года?

– В целом под действие закона подпадают около 300 тыс. опасных производственных объектов, 65 тыс. гидротехнических сооружений и 30 тыс. АЗС. По экспертным оценкам, в ведении государства находится примерно пятая часть ОПО и половина ГТС. Грубо говоря, это и есть новые потенциальные страхователи.

– По вашему мнению, запуск нового этапа закона пройдет гладко?

– Страховщики постараются сделать все от них зависящее для того, чтобы все прошло без сбоев. Но трудностей не избежать, и самые основные из них уже очевидны. Значительная часть владельцев государственных и муниципальных опасных объектов могут столкнуться со сложностями при заключении договоров обязательного страхования. У многих таких предприятий бюджеты формируются на трехлетние периоды – по аналогии с тем, как формируется в целом федеральный бюджет. На момент принятия нормативной базы по ОПО бюджеты многих организаций были уже приняты, а расходы на страхование в них не заложили. Конечно, в бюджеты можно вносить изменения, но это нелегкий и долгий процесс. А после этого еще предприятия должны будут провести конкурсы по выбору страховых компаний в соответствии законом о госзакупках. Это тоже долгая и трудоемкая процедура.

– Есть ли выход из этой ситуации?

– Эта ситуация образовалась не сегодня. Страховщики вели и ведут широкую разъяснительную работу, как в рамках НССО, так и индивидуально с потенциально интересными им страхователями. Но все равно предприятий, бюджеты которых не готовы к реализации закона, и сегодня много. Как решать эту проблему, не очень понятно.

– Расскажите об опыте работы СК «Транснефть» по этому виду страхования.

– Страхованием ответственности владельцев опасных объектов компания начала заниматься в 1997 году, когда вступили в силу законы №116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» и №117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений», в соответствии с которыми этот вид страхования осуществлялся еще в добровольной форме. В этом сегменте мы всегда входили в число лидеров, причем не только по объему сборов. Надо отметить, что раньше у надзорных органов были вопросы к этому виду страхования: уровень выплат по нему у большинства компаний не превышал 2–3% от объема страховых сборов. В частности, на это обстоятельство указывали многие противники закона об ОПО еще на этапе его обсуждения. Так вот, у «Транснефти» уровень выплат по страхованию ответственности владельцев опасных объектов доходил до 65%. Дело в том, что нашими основными клиентами по этому виду страхования были и остаются предприятия системы «Транснефть». Это – инфраструктура, которая должна прокачивать нефть круглый год 24 часа в сутки, и за ее бесперебойную работу отвечают все входящие в систему организации. Стандарты работы в системе «Транснефть» очень высокие, правила очень жесткие, и им должны соответствовать все организации системы, включая и нашу страховую компанию.

– По этому виду страхования вы работаете только с предприятиями системы «Транснефть»?

– Раньше предприятия системы «Транснефть» составляли основу портфеля, но сейчас уже более 60% страховой премии по ОПО приходится на рыночных клиентов. С 2009 года наша компания реализует программу, направленную на увеличение доли рыночного бизнеса. Нашим безусловным приоритетом остается обеспечение страховой защитой организаций системы «Транснефть», но одновременно мы движемся и в направлении открытого рынка. В первую очередь мы выходим на поставщиков и подрядчиков «Транснефти», затем – на других клиентов и партнеров. По такой схеме мы движемся во всех приоритетных для нас сегментах, не только в ОПО.

– А в чем приоритеты СК «Транснефть»?

– Комплексное обеспечение страховой защитой крупных и средних предприятий разных сфер деятельности. Более 16 лет мы обеспечиваем страховой защитой крупнейшую в

стране систему нефтетрубопроводов и более чем 110 тыс. сотрудников системы «Транснефть». Этот опыт мы можем использовать и в работе с клиентами с открытого рынка.

– Если вернуться к ОПО, какие еще проблемы видятся в этом сегменте?

– Остается много нерешенных понятийных и методологических вопросов. Например, есть владелец опасного объекта и есть эксплуатант, они не всегда совпадают. Соответственно, не всегда понятно, какой вред и кому следует возмещать в случае аварии на опасном объекте. Далее, закон об ОПО предусматривает, в том числе, возмещение ущерба в результате нарушения условий жизнедеятельности потерпевших. Чтобы компенсировать такой вред, его надо как-то измерить, посчитать. Как – тоже пока что до конца не понятно.

Еще одна проблема. В ходе реализации закона выявилось большое количество бесхозных объектов. Реальная ситуация: на бумаге существует пруд с плотиной, который на самом деле давно зарос и превратился в болото. И наоборот: на бумаге ничего нет, а в реальности существует водоем с плотиной, нависающий над полем с электрической подстанцией. Плотина постепенно приходит в состояние негодности, и вопрос, когда ее прорвет, становится только вопросом времени. Ну и так далее. Страховое сообщество в рамках НССО сейчас активно работает над решением подобных вопросов.

– Может быть, надо заняться оперативным изменением закона об ОСОПО?

– Нет, на любые изменения самого закона, в том числе тарифные, необходим мораторий. Для сбора статистики, которая будет отражать реальную картину этого вида страхования, потребуется 2–3 года. Это минимально необходимое время для адекватной оценки того, насколько эффективно работает закон и какие у него болевые точки. На данном этапе систему надо не менять, а настраивать, точно и очень осторожно корректируя методологическую базу.

– С 2013 года вступает в силу еще один закон о новом виде обязательного страхования – ответственности перевозчиков. Как вы оцениваете перспективы этого рынка?

– Закон обсуждался и разрабатывался несколько лет и, возможно, так и не был бы принят, если бы не известные печальные события. Всплеск активности вокруг проекта закона наблюдался сначала после катастрофы «Невского экспресса», затем – после затопления теплохода «Булгария». Цена принятия закона – сотни погибших и пострадавших в этих трагедиях. А ведь помимо этих громких событий в России ежедневно происходит большое количество аварий разного масштаба на разных видах транспорта, полноценной реальной статистики которых просто не существует. Информация об ущербе от различных аварий на транспорте существенно более оптимистичная, чем объективная картина. Часто решение о необходимости компенсировать ущерб пострадавшим в той или иной трагедии принимает государство, и это решение во многом зависит от того, насколько широкий резонанс получило событие. От этого же зависит и размер компенсаций. Введение закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков позволит, в первую очередь, получить реальную статистику аварийности на транспорте, а во-вторых – ввести единые принципы оценки вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу пострадавших в авариях, и определить ответственного за эти выплаты.

– Какие основные сложности на пути у этого закона?

– Представители транспортного сообщества оказывают серьезное давление на процесс принятия тарифов по этому виду страхования, пытаются снизить тарифы в десятки раз от статистически рассчитанных показателей. По всей видимости, у компаний, подпадающих под действие этого закона, сложилось мнение, что страховщики пойдут в этот рынок на любых условиях. Но это не так. Тарифы должны быть достаточны для полноценного исполнения обязательств. В противном случае страховые компании вынуждены будут не идти в этот вид страхования или искать способы оставлять на собственном удержании минимум ответственности, передавая основные риски в страховой пул профобъединения. Либо же в этот сегмент будут пытаться выйти компании, ориентированные на сбор премии, а не на выполнение своих обязательств. Печальные примеры бесславного ухода таких страховщиков с рынка мы все уже наблюдали.

Источник: [Финмаркет](#) , 10.12.12