

На заседании комитета в четверг были одобрены редакционные поправки, в том числе позволяющие страховщикам ответственности перевозчиков строить профобъединение по новому закону на базе уже существующих (в настоящее время на роль профобъединения страхования ответственности перевозчиков претендуют Российский союз автостраховщиков (РСА), реализующий закон об ОСАГО, и Национальный союз страховщиков ответственности (НССО), который будет реализовывать закон об обязательном страховании ответственности владельцев опасных объектов – прим. ИФ-АФИ).

Согласно законопроекту профобъединение должно публиковать правила профессиональной деятельности на ресурсах в Интернете.

Депутаты сохранили норму, позволяющую страхователям платить по полису в рассрочку, однако законопроект содержит целую главу, посвященную последствиям неуплаты премии по таким договорам при наступлении страхового события.

Как уточнила в ходе обсуждения документа заместитель руководителя департамента финансовой политики Минфина РФ Вера Балакирева, «в этом случае страховщик после уплаты страхового возмещения имеет право регрессного требования к причинителю вреда не в рамках страхового взноса, но в размере страхового возмещения за причиненный вред».

Депутаты также включили в список имущества пассажиров не только багаж, но и ручную кладь.

Срок выплаты пассажирам при наступлении ответственности перевозчика установлен законопроектом в 30 дней с момента подачи всех документов.

Заместитель руководителя Федеральной службы по финансовым рынкам (ФСФР) Игорь Жук выступил с предложением уточнить в статьях закона размер отчислений в гарантийный фонд, из которого последуют выплаты за страховщиков, заключивших договоры страхования и столкнувшихся с проблемами неплатежеспособности, потерявших лицензии. Однако в ходе обсуждения участники не пришли к единому мнению относительно необходимости фиксации уровня отчислений в тексте закона. Обсуждаются альтернативы установления таких норм отчислений самим профобъединением или Минфином РФ, который по закону определяет предельный объем наполнения такого фонда.

У органа страхового надзора по закону появляются новые права для применения санкций к заключающим договоры обязательного страхования ответственности перевозчиков. По представлению органа транспортного надзора ФСФР будет применять санкции к таким страховщикам. Однако, как отметил в ходе обсуждения документа И.Жук, такого рода отношения должны быть более четко закреплены нормативными документами и включены в полномочия ФСФР.

В ходе обсуждения представитель Минфина РФ не пришел к единому мнению с депутатами относительно разумности предоставления права включения в перестраховочный пул, создаваемый под новый вид обязательного страхования, независимых перестраховщиков.

Как пояснил глава комитета Госдумы по финансовому рынку Владислав Резник, «если перестраховщик захочет работать в пуле по данному виду страхования, ему придется получить лицензию на проведение прямых операций, так же как и всем страховщикам ОПО. Если перестраховочная емкость внутри пула окажется недостаточной, пул имеет право передавать риски другим перестраховочным компаниям, а те смогут передавать их дальше в ретроцессию».

По мнению В.Резника, на первоначальном этапе емкости перестраховочного пула по новому виду страхования должно хватить. «В противном случае мы сможем вернуться к этому вопросу и внести необходимые изменения в законодательство», – сказал депутат.

В.Резник добавил, что разработчикам законопроекта удалось снять конфликт между статьями закона, чтобы избежать двойного налогообложения для участников международных перевозок.

«Если перевозчик заключил международные договоры страхования ответственности с лимитами, превышающими требуемые новым законом, приобретать полис страхования ответственности по этому обязательному закону ему не понадобится», – уточнил он.

Источник: Финмаркет, 06.10.11