

УДК 336.71

Шамуратовой Н., Молдакунова У. А., Асановой Н. А., Тлеубердиева С. С.

АНДЕРРАЙТИНГ В СТРАХОВАНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

*Кыргызский Национальный университет им. Ж. Баласагына
Евразийский Национальный университет им. Л. Н. Гумилева*

Аннотация. Одно из основных предназначений андеррайтинга улучшение операционного результата страховой организации. Авторы исследуют, как лучше организовать деятельность в области андеррайтинга, чтобы повысить эффективность страховых операций, каковы особенности процедуры андеррайтинга в страховании ответственности владельцев автотранспортных средств.

Страхование ответственности тесно связано со страхованием имущества, поскольку большинство видов ответственности связано с использованием имущества, поэтому в Гражданском кодексе эти две крупные отрасли страхования объединены в одну – имущественное страхование. Однако профессиональная ответственность, например, врачей или нотариусов, которые вследствие случайной профессиональной ошибки могут причинить вред своим пациентам (клиентам), не связана с имуществом. Методы андеррайтинга при страховании ответственности, связанной с использованием имуществом, практически те же, что и при страховании имущества.

Чтобы предъявить иск по гражданской ответственности, необходимо наличие ущерба, а также вины или противоправного действия (бездействия) нарушителя. Если будет установлено, что противоправное действие совершено с нарушением административного или уголовного кодексов, то причинитель вреда помимо гражданской ответственности будет нести еще и административную или уголовную ответственность. При этом страхование гражданской ответственности не освобождает причинителя вреда от уголовной ответственности.

Важной особенностью страхования гражданской ответственности в обязательной форме является защита имущественного интереса не страхователя, но пострадавших в результате страхового случая лиц.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств включает два крупных вида страхования: страхование ответственности за причинение вреда третьим лицам при эксплуатации транспортного средства (это, прежде всего, обязательное страхование автогражданской ответственности) и страхование ответственности перевозчика.

Обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств проводится в силу Закона Кыргызской Республики «Об обязательном

страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» от 24 июля 2015 года № 192. В редакции Закона КР от 2 августа 2016 года № 161.

Закона Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» от 24 июля 2015 года № 192, установил основные понятия, принципы, условия и порядок осуществления обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО).

Объектом обязательного страхования являются имущественные интересы владельцев автотранспортных средств, связанные с обязанностью возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью или имуществу потерпевших в результате дорожно-транспортного происшествия при эксплуатации автотранспортных средств на территории КР. Исключениями из страхового риска являются случаи возникновения ответственности вследствие:

- 1) причинения вреда при использовании иного автотранспортного средства, чем то, которое указано в договоре обязательного страхования;
- 2) причинения морального вреда или возникновения обязанности по возмещению упущенной выгоды;
- 3) причинения вреда при использовании автотранспортных средств в ходе соревнований, испытаний или учебной езды в специально отведенных для этого местах;
- 4) загрязнения окружающей природной среды;
- 5) обязанности по возмещению работодателем убытков, вызванных причинением вреда работнику;
- 6) предъявления требований лицом, эксплуатирующим автотранспортное средство, в силу трудовых отношений со страхователем;
- 7) причинения водителем вреда управляемому им автотранспортному средству и прицепу к нему, перевозимому им грузу, установленному на них оборудованию;

8) причинения вреда при погрузке груза на автомобильное транспортное средство или его разгрузке;

9) повреждения или уничтожения антикварных и других уникальных предметов, зданий и сооружений, имеющих историко-культурное значение, изделий из драгоценных металлов и драгоценных и полудрагоценных камней, наличных денег, ценных бумаг, предметов религиозного характера, а также произведений науки, литературы и искусства, других объектов интеллектуальной собственности;

10) обязанности владельца автотранспортного средства возместить вред в части, превышающей размер лимита ответственности, предусмотренный нормативными правовыми актами Кыргызской Республики или договором обязательного страхования;

11) наступления страхового случая вследствие умысла страхователя, выгодоприобретателя (потерпевшего) или застрахованного лица (водителя), за исключением случаев, когда умышленные действия были совершены в состоянии необходимой обороны или крайней необходимости;

12) причинения самим страхователем или водителем вреда собственному имуществу и имуществу близких родственников.

Базовые ставки страховых тарифов устанавливаются в зависимости от технических характеристик, конструктивных особенностей и назначения транспортных средств, существенно влияющих на вероятность причинения вреда при их использовании и на потенциальный размер причиненного вреда. Коэффициенты, входящие в состав страховых тарифов, устанавливаются в зависимости от территории преимущественного использования транспортного средства (далее – ТС), наличия или отсутствия страховых выплат, произведенных страховщиками при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев указанного ТС в предшествующие периоды и иных существенно влияющих на величину страхового риска обстоятельств. Поэтому все эти элементы являются объектом андеррайтинга данного вида страхования.

Для различных случаев ОСАГО граждан, использующих принадлежащие им ТС, страховыми тарифами устанавливаются также коэффициенты, учитывающие ограниченный допуск к управлению ТС водителей с указанием их водительского стажа, возраста и иных персональных данных или неограниченный допуск и сезонность в использовании ТС.

Кроме этих коэффициентов страховыми тарифами предусматриваются дополнительные коэффициенты, которые применяются при ОСАГО для владельцев ТС, допустивших грубые нарушения:

- сообщивших страховщику заведомо ложные сведения о запрошенных им обстоятельствах, влияющих на страховую премию по договору обязательного страхования, что повлекло за собой ее уплату в меньшей сумме по сравнению с той суммой, которая была бы уплачена при сообщении владельцами ТС достоверных сведений;
- умышленно содействовавших наступлению страхового случая или увеличению связанных с ним убытков либо заведомо искаживших обстоятельства наступления страхового случая в целях увеличения страховой выплаты;
- причинивших вред при обстоятельствах, явившихся основанием предъявления регрессного требования (ст. 16 Закона КР № 192).

Отсюда следует, что для правильного определения риска андеррайтинг должен проверять достоверность информации клиента и проводить тщательную оценку реалий страхового события.

Андеррайтинг в ОСАГО является стандартным и выполняется продавцом только при получении данных при заключении договора и расчета страховой премии на основе указанных страхователем сведений в заявлении стандартного образца. Договор ОСАГО является публичным, поэтому страховщик не может отказать страхователю в заключении договора ОСАГО независимо от результатов андеррайтинга.

Страхование гражданской ответственности перевозчика – защита от рисков, связанных с выполнением обязательств перед клиентами (грузовладельцами, пассажирами). Это отдельный вид страхования, наряду со страхованием грузов защищающий прежде всего интересы грузовладельца и пассажиров, но не перевозчика.

Андеррайтинг в страховании ответственности перевозчика грузов проводится обычно в ходе андеррайтинга при страховании грузов. При страховании ответственности пассажирского перевозчика основным объектом андеррайтинга является транспортное средство.

Стандартный андеррайтинг допустим при страховании парка пассажирских автотранспортных средств и железнодорожных вагонов и выполняется на основе экспертизы письменного заявления на страхование, в котором должны содержаться следующие сведения:

- а) наименование, адрес страхователя, его банковские реквизиты;
- б) данные о заявляемых на страхование средствах транспорта (их число, виды, типы, марки, возраст, грузоподъемность, пассажироемкость, техническое состояние и т.п.);

- в) данные о квалификации экипажа;
- г) район, характер и интенсивность эксплуатации;
- д) характеристика перевозимых грузов;
- е) перечень заявляемых на страхование страховых рисков;
- ж) срок страхования и лимиты страховой ответственности.

В большинстве случаев проводится индивидуальный андеррайтинг на основе сюрвейерского заключения. В дополнение к андеррайтингу грузов и транспортных средств, рассмотренному в предыдущей главе, проверяется право страхователя на осуществление перевозки.

Страховые тарифы по договору страхования устанавливаются дифференцированно по видам средств транспорта с учетом пассажиро- и грузооборота, дальности и маршрутов перевозок, характеристики и состояния транспортных средств, характера грузов и других факторов, влияющих на степень страхового риска. При совместном страховании грузов и ответственности перевозчика тариф за страхование ответственности может составлять 25–30% от тарифа по грузу.

В некоторых странах факторы риска, которые могут применяться страховщиком при определении

страхового тарифа, устанавливаются законами или в законодательном порядке при определении условий обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев. Так, например, во Франции факторами риска, которые должны быть приняты страховщиком во внимание, являются: рейтинговая группа транспортного средства (всего 15 групп); географический регион использования транспортного средства (всего 5 регионов, выделенных с учетом интенсивности дорожного движения); род занятий страхователя (наивысшим риском обладают автовладельцы, использующие транспорт для производственных и коммерческих целей, наименьшим – фермеры на семейных фермах и их работники и учителя), водительский стаж пользователя автотранспортным средством, который коррелируется с показателем возраста и пола страхователя; возраст автотранспортного средства; число пользователей застрахованным автотранспортным средством. Эти принципы андеррайтинга используются не только при страховании гражданской ответственности автовладельца, но и других видов страхования, таких, как страхование от угона, пожара, повреждения и др.

Список использованных источников

1. Закон Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» от 24 июля 2015 года № 192.
2. А. Л. Архипов. Андеррайтинг в страховании. Теоретический курс и практикум: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности 080105 «Финансы и кредит» / А. П. Архипов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. – 240 с.
3. Адамчук Н. Г. Теория и практика страхования. Учебное пособие – М.: Анкил, 2013. – с. 704.
4. Шахов В. В. Страхование. М.: ЮНИТИ, 2010.

Shamuratova N., Moldakunov U. A., Asanova N. A., Tleuberdiyeva S. S.

UNDERWRITING IN INSURANCE OF LIABILITY OF OWNERS MOTOR VEHICLE

*Kyrgyz National University J. Balasagyn
Eurasian National University. L. N. Gumilyov*

Summary. One of the main purposes of underwriting is the improvement of the operational result of an insurance organization. The authors are exploring how to better organize the activity in the field of underwriting in order to increase the efficiency of insurance operations, what are the features of the underwriting procedure in insurance of motor vehicle owners liability.