МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

##### ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

**Кафедра гражданского права**

**Курсовая работа**

по теме: «Проблемы страхования автотранспорта в России»

Выполнил

Студент 3-го курса

**Группы№9312**

**Аксенов Ф.Б.**

 Научный руководитель

Ч**ебунин А.В.**

##### Иркутск 2000

ИСТОРИЯ СТРАХОВАНИЯ В РОССИИ 2

До советский период 2

Советский период 2

СТРАХОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТА В РОССИИ СЕГОДНЯ 2

ПРОБЛЕМЫ ВЫТЕКАЮЩИЕ ИЗ ОШИБОК ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ СТРАХОВАНИЯ 2

Пределы правоспособности страховщика 2

Момент заключения договора страхования 2

Существенные условия договора страхования 2

ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТА В РОССИИ 2

Мошенничество 2

Определение страховой стоимости имущества 2

Определение ущерба и размера страховой выплаты 2

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 2

Литература 2

# ИСТОРИЯ СТРАХОВАНИЯ В РОССИИ

### До советский период

Эпоха великих реформ Александра II (60-е -- 70-е гг.), покончившая с крепостничеством и осуществившая долгожданный прорыв в сферу здоровых рыночных отношений в экономике страны, широко открыла двери частной инициативе и в страховом деле. Однако наряду с бесспорными плюсами - упрощением учредительской процедуры, избавлением частных компаний от мелочной регламентации, предоставлением им большей свободы действий, она высветила доселе неведомые проблемы - конкуренцию, дефицит квалифицированных кадров, юридическую сторону взаимоотношений страховщиков со страхователями.

Московское страховое от огня общество, образованное указом Александра II 5 мая 1858 года, первым столкнулось со сложностями работы в новых условиях. Учредителями его были текстильные фабриканты Лев Кноп и Алексей Хлудов, знаменитый книгоиздатель Козьма Солдатенков, купцы Логин Прен, Иван Жадимеровский и другие. Имея перед собой готовые образцы в лице компаний первой половины века, создатели Московского общества не стали вносить в его структуру и распорядок работы ничего принципиально нового. Так, полисные условия практически скопировали с устава 1-го Российского страхового от огня общества. Капитал в два миллиона рублей был поделен на 200-рублевые акции, которые, как и руководящие посты, распределили между собой учредители.

С малознакомым ранее явлением -- конкуренцией -- руководители Московского общества столкнулись довольно быстро. Часть страхового поля, включавшая в себя надежные в пожарном отношении объекты застрахования, была в значительной мере уже освоена 1-м, 2-м обществами и "Саламандрой". Перспективы страхования новых фабрик и их складских помещений были неясны. Компании пришлось невольно идти на заведомый риск при заключении договоров.

Кроме того, желая поскорее встать на ноги и привлечь к себе внимание потенциальных страхователей, руководители Московского общества пошли на заметное понижение тарифов премий. Поначалу это дало желаемый эффект, но ряд засушливых лет и вызванные ими опустошительные пожары в Казани в 1859 г., Москве и С-Петербурге в 1861-1862 гг. поставило общество на грань краха. В 1862 году, при сборе премии в сумме 592 тыс. руб., обществу пришлось выплатить пострадавшим около 1,8 миллиона. На покрытие убытков ушел не только весь небольшой запасной капитал, но и часть основного. Обществу пришлось специальным дополнением к уставу уменьшать номинал своих акций до 100 рублей.

Неудачное начало вынудило его создателей признать, что без продуманной, строго научной организации дела ситуацию поправить вряд ли удастся. Было решено подыскать специалиста, досконально знакомого с тонкостями огневого страхования и способного предложить программу выхода из нелегкого положения. Такого специалиста Московское общество нашло в лице Иосифа Люкке, в прошлом директора Магдебургской страховой компании, приглашенного Л.Кнопом на должность управляющего делами.

Приступив к делу в апреле 1863 г., И.Люкке вскоре предложил работодателям ряд мер по стабилизации положения. На первое место им были поставлены грамотные актуарные расчеты, позволяющие найти оптимальное соотношение между размером страховой премии и среднестатистической вероятностью возгорания в разных регионах страны. Другой мерой, призванной повернуть дело к лучшему, явился отказ на время от приема рисков в перестрахование от русских обществ и переориентация на зарубежных партнеров. Крайне необходимым новый управляющий делами признал урегулирование отношений с конкурентами. Последнее было весьма актуально, так как пятилетие с 1867 по 1872 г. оказалось весьма урожайным на новые компании: 2 из них появились в С-Петербурге, по одной - в Варшаве и Нижнем Новгороде, и 3 общества - "Коммерческое", "Северное" и "Якорь" - в Москве[[1]](#footnote-1).

Из трех упомянутых выше компаний наименее заметным оказалось Коммерческое страховое общество, открытое в 1870 г. при участии группы финансистов во главе с банкирами и железнодорожными деятелями Самуилом и Лазарем Поляковыми. Масштабы и результаты его работы позволили ему занять место лишь во второй десятке российских акционерных обществ, занимавшихся транспортным и огневым страхованиями.

Осторожная политика, проводимая И.Люкке, постепенно начала давать результаты. К началу 80-х гг. были восстановлены в прежних размерах (2 млн и 700 тыс.) основной и запасной капиталы, за 4 миллиона перевалил резерв премий. Заключение в 1875 г. восемью компаниями тарифного синдиката позволило несколько снизить остроту конкуренции, и в 90-е годы Московское общество вступило как равноправный партнер обществ, занимавшихся огневым страхованием. Иосифа Люкке, умершего в 1898 г., сменил на посту управляющего делами его сын, Павел Люкке, продолжавший дело отца до 1915 г.

23 июня 1872 года открыло свои операции по страхованию жизни, транспортов от огня и несчастных случаев акционерное общество "Якорь". Учредили его банкирские и торговые дома "М. Вогау и К" и "И. Юнкер и К", основанные выходцами из Германии в начале XIX века. Руководители нового общества постарались избежать ошибки своих предшественников из Московского общества, сразу же сделав ставку на опытным специалистов страхового дела. В становлении и успешной работе "Якоря" важную роль сыграли Александр Шахт, автор ряда книг и пособий по теории и практике страхования, опытный организатор Феликс Отто, коммерции советник, гласный Московской городской думы Конрад Банза.

Обилие немецких фамилий в руководстве не только московских, но и большинства российских компаний побуждает более подробно коснуться вопроса, довольно болезненного для патриотического сознания наших соотечественников. И впрямь, процент выходцев из Германии и Австрии среди страховщиков России был весьма значительным. Списки служащих компаний буквально пестрят фамилиями типа Блументаль, Гартунг, Келлер, Генгерт, Паукер, Шипс, Фогт и др. Это, казалось бы, подтверждает известный тезис о "полной зависимости" российского предпринимательства от иностранного капитала, тем более что о "засилье немцев" в страховом деле писала и дореволюционная пресса.

Более внимательный анализ этого непростого явления позволяет, избежав крайностей в суждениях, отнестись к его оценке скорее положительно. Германия с ее многовековыми традициями страхования и разветвленной системой услуг подобного рода была своего рода кузницей кадров для стран, страховое дело в которых переживало период становления и развития. Приезжая в Россию и принимая ее подданство, немецкие страховщики вполне искренне и добросовестно отдавали свои знания и способности новой родине. Со временем они (и в особенности их дети) начинали даже подчеркивать свою "русскость", именуя себя по имени-отчеству в чисто русской манере: Иосиф Федорович Люкке, Феликс Карлович Отто, Роман Иванович Пенль, Артур Оттович Фогт. Доля же чисто немецкого капитала в финансах страховых компаний была незначительной и решающей роли не играла.

Последнее из рассматриваемых здесь страховых обществ появилось на свет несколько менее типичным для того времени образом. Учреждено оно было под названием "Северное общество страхования и складов товаров с выдачею варрантов". Со временем, столкнувшись с убыточностью складских и транспортных операций, основатели преобразовали его в "Северное страховое общество", всецело сосредоточившись на транспортном и огневом страховании. Главным учредителем и владельцем около трехсот паев общества был Василий Кокорев, один из пионеров предпринимательства в железнодорожном, нефтяном и строительном деле. В числе учредителей и первых директоров правления фигурировало немало и других весьма именитых персон: известные в деловом мире предприниматели Петр Губонин и Иван Алафузов, представители знаменитой купеческой и промышленной династии Тимофей и Викула Морозовы, уже знакомые по Московскому обществу К.Солдатенков и А.Хлудов.

В отличие от первых трех, разместивших свои резиденции на Лубянке, Северное общество предпочло обосноваться на Никольской улице -- "Московском Сити", центре банковской деятельности Москвы. Солидная финансовая база и деловой авторитет учредителей позволили ему успешно преодолеть непростой начальный период и войти на равных в сообщество московских страховщиков.

География московских страховых компаний была достаточно широка и простиралась далеко за пределы Московской губернии. Их отделения и агентства были рассеяны не только по центральным регионам страны, но успешно работали в Прибалтике, Закавказье, Средней Азии, Сибири. Промышленные и финансовые связи московских "текстильных королей" с отдаленными районами, где приобреталось сырье либо сбывалась продукция, облегчали им, как представителям страховых компаний, установление необходимых контактов и для страховой деятельности.

Конец XIX столетия, когда в основном сложилась сеть российских акционерных компаний, был отмечен известной унификацией их деятельности. Большинство "огневых" обществ добавило к своим операциям страхование жизни, транспорта, ценностей, перевозимых по почте; общества, занимавшиеся чисто транспортным страхованием, ввели у себя огневое, и т.д. Расширение спектра услуг сослужило страховщикам добрую службу в кризисные 1900-1903 и 1905-1907 годы. Многочисленные крахи и разорения, уличные беспорядки, погромы и поджоги резко осложнили их деятельность. Биржевая котировка большинства акций резко упала до номинала и ниже, и руководству компаний пришлось приложить максимум усилий, чтобы остаться на плаву. В этих условиях главным средством борьбы с потерями явилось покрытие убытков от одним типов операций за счет прибыли от других.

Период стабильности и устойчивого промышленного роста в предвоенные годы оказался для российских страховщиков последним периодом благополучия и успехов. Московские компании в это время уверенно занимают место в первой десятке крупнейших. Примерно к 1910 г. "Якорь", Московское и Северное общества восстановили утраченный за кризисные годы запасной капитал и прежние резервы премий. Успехам двух последних в немалой степени способствовало строительство и коммерческое использование двух роскошных зданий на Старой площади, в советское время вошедших в комплекс помещений, занимаемых ЦК КПСС. На долю Московского и Северного обществ в этот период приходится немало договоров о страховании, заключенных с "богоугодными" заведениями -- Московским обществом покровительства над несовершеннолетними и беспризорными, Обществом попечительства о слепых, приютами для бездомных и др. Организации эти с их крайне ограниченным бюджетом не могли представлять большого коммерческого интереса для страховщиков, и договоры с ними были фактически актами благотворительности, формой материальной поддержки.

Не меньшей популярностью московские компании пользовались и у весьма именитых клиентов. В списке держателей их полисов встречаются фамилии Голицыных, Родзянко, Хитрово, Лобановых-Росовских. Из объектов недвижимости, застрахованных Московским обществом, заслуживают быть упомянутыми усадьба А.Блока в Шахматово, здание ресторана "Прага" на Арбатской площади, усадьба А.Рейнбота (ныне музей "Горки Ленинские").

В период с 1914 по 1917 гг. информация о работе московских компаний по вполне понятным причинам начинает исчезать из печати. Увеличение объемов страхования не могло компенсировать потерь военного времени. Не от легкой жизни, видимо, ввело руководство "Якоря" в свой состав скандально знаменитого банкира Дмитрия Рубинштейна, известного "специалиста" по операциям с сомнительными ценными бумагами. После же октября 1917 г. даже такие способы продолжать свою деятельность оказались исчерпанными, и страховые компании Москвы вместе с их конкурентами вскоре постигла общая печальная участь всех частных предприятий России.

### Советский период

Первые мероприятия советской власти в области организации страхования характеризуются восприятием определенных традиций предреволюционной практики. В этих и в дальнейших мероприятиях отразилось немало проблем, характерных и для современного состояния страхового рынка.

Из литературных источников известно, что толчком к разработке и принятию декрета Правительства (Совнаркома) Российской Федерации от 6 октября 1921 г. "О государственном имущественном страховании" послужило письмо В.И.Ленину от крестьян Весьегонского уезда Тверской губернии. До сих пор главный акцент исследователями делался на самом факте получения письма в начале 1921 г. и его адресате. Нам представляется важным подчеркнуть, что в письме говорится о возобновлении страхования от огня и об организации нового вида страхования -- скота от падежа.

Тверская губерния относилась к тем территориальным единицам, где земское страхование проводилось в течение длительного времени и было весьма эффективным. Поэтому желание крестьян восстановить прежнее страхование было закономерным. Конечно, названным декретом не просто воссоздавалось прежнее страхование, но расширялась его сфера, и менялись некоторые условия. Обязательным окладным страхованием на селе с конца 1921 г. охватывались строения, скот, посевы. При этом строения от пожаров должны были страховаться везде (если позволяли организационные и технические возможности), а скот от падежа и посевы от градобития -- только в тех губерниях, где было соответствующее решение местных органов власти. Таким образом, в законодательстве 20-х годов отражалось предреволюционное состояние страхования. Ведь земское страхование почти во всех губерниях России охватывало принадлежащие крестьянам строения. Страхование животных проводилось небольшим числом земств, а страхования посевов практически не было. Наконец, следует отметить, что название страхования -- обязательное окладное -- также земского происхождения: "окладом" называлась сумма, в которой страховались крестьянские строения.

В декрете от 6 октября 1921 г. не было прямого указания о государственной страховой монополии. Монопольное право Госстраха было записано позднее, в Положении о Народном Комиссариате финансов СССР от 12 ноября 1923 г., а также в постановлении Совнаркома СССР от 11 ноября 1924 г.

До принятия названных решений были сильны тенденции создания ведомственных (отраслевых) систем страхования. Так, Народный комиссариат земледелия стремился организовать самостоятельное страхование скота и посевов, Высший Совет Народного Хозяйства (ВСНХ) -- всех фабрик и заводов, Народный комиссариат внешней торговли -- всех импортных и экспортных грузов. Создавались даже проекты, предусматривающие сохранение за Госстрахом монополии только в области обязательного окладного страхования от огня недвижимости в сельских местностях и мелких городах. По прочим отраслям страхования, не подлежащим монополизации, наряду с государственным страхованием предлагалась организация взаимных страховых объединений. Характерно, что нынешняя ведомственная активность в создании собственного страхования (кэптивных компаний) вполне сопоставима с практикой 20-х годов. Но в тот период число ведомств (наркоматов) было неизмеримо меньше.

В соответствии с декретом от 6 октября предусматривалось параллельно с государственным развитие кооперативного взаимного страхования. Кооперативным организациям предоставлялось право вместо обязательного государственного страхования проводить взаимное страхование собственного имущества от стихийных бедствий с правом самостоятельно устанавливать формы, виды страхования, тарифы. Кооперативы, не застраховавшие свое имущество во взаимном кооперативном страховом союзе, обязаны были страховать его в Госстрахе.

В Российской Федерации, а затем и в СССР страхование осуществлялось тремя мощными кооперативными организациями: Страховой секцией Центросоюза, Всероссийским кооперативным страховым союзом (Коопстрахсоюзом), Всеукраинским кооперативным страховым союзом (Укркоопстрахом). Первые две действовали на всей территории СССР (кроме Украины), при этом секция Центросоюза страховала имущество потребительской кооперации, а Коопстрахсоюз -- других видов кооперации (сельскохозяйственной, промысловой, жилищно-строительной и др.). Укркоопстрах страховал имущество всех кооперативных организаций Украины. Ликвидация взаимного кооперативного страхования произошла в 30-х годах.

Обращаясь к истокам демонополизации страхового дела в конце 80-х годов, надо отметить, что первый прорыв также был связан с кооперативным страхованием. Законом "О кооперации", принятым Верховным Советом СССР 26 мая 1988 г., предусматривалось, что кооперативы могут страховать свое имущество и имущественные интересы в органах государственного страхования, создавать свои кооперативные страховые учреждения, определять условия, порядок и виды страхования. По своему содержанию эта законодательная норма очень близка к соответствующим решениям 20-х годов. Речь, по существу, шла о страховании кооперативными организациями имущественных интересов в рамках кооперативной системы. Однако уже с самого начала кооперативные организации не ограничивались сферой, определенной законом, и стали проводить различные операции по имущественному и личному страхованию.

Законодательное введение личного страхования относится к середине 1922 г., однако практическое заключение договоров началось с конца 1923 г., когда в результате денежной реформы была обеспечена стабильность валюты. Следует, кстати, отметить, что в этой реформе также был учтен дореволюционный опыт. Червонец, введенный в ходе денежной реформы 1922-24 гг. и рассматриваемый до сих пор как образец твердой советской валюты, по своему золотому содержанию был приравнен к 10-рублевой золотой монете 1897 г. Утверждение монополии Госстраха завершилось с утверждением 18 сентября 1925 г. законодательным путем Положения о государственном страховании СССР. Но еще сохранялось взаимное кооперативное страхование.

Однако уже вскоре после закрепления монополии Госстраха стало очевидно, что она не всегда позволяла эффективно решать вопросы страховой защиты интересов нашей страны. Начался, может быть, малозаметный, медленный и тем не менее явный процесс демонополизации страхового дела. Относится это к страхованию экспортно-импортных грузов. Стимулировало процесс существовавшее недоверие ряда западных стран к нашей государственной монополии. Для укрепления доверия к советскому страхованию и более оперативного заключения договоров Госстрахом при участии Наркомвнешторга и Центросоюза в Лондоне в 1925 г. было создано Черноморско-Балтийское генеральное страховое общество ("Блекбалси"), а в 1927 г. в Германии (Гамбург) создается Черноморско-Балтийское транспортное страховое общество ("Софаг"). "Блекбалси" и "Софаг" страховали импорт СССР из ведущих западноевропейских государств и Америки; Госстрах страховал весь экспорт, а также часть импорта, преимущественно из приграничных стран. Последующее расширение внешнеэкономических связей обусловило создание в 1947г. Управления иностранного страхования СССР (Ингосстрах) на базе прежнего Управления иностранных операций (УИНО) Госстраха СССР.

Два советских страховщика были "избавлены" от взаимной конкуренции разделением сфер деятельности. В этих условиях понятие "государственное страхование" стало отражать иное, чем прежде, содержание -- сферу деятельности внутри страны. От него отпочковалось понятие "иностранное страхование", т.е. вне пределов страны. С точки зрения правовой, обе эти сферы оставались государственными. Лишь в 1973 г. Ингосстрах стал первым в СССР акционерным страховым обществом.[[2]](#footnote-2)

Двойное солирование Госстраха и Ингосстраха продолжалось более сорока лет. Их бесконкурентная деятельность была далеко не беспроблемной. Давление бюджета на Госстрах, валютного плана на Ингосстрах, инструкций Министерства финансов СССР и некоторых других ведомств на обоих страховщиков оставляло им слишком мало возможностей для проявления инициативы и поиска нестандартных решений. Это нисколько не отрицает успехов, достигнутых в развитии страхового дела, но они несомненно скромнее, чем могли бы быть. Поэтому с демонополизацией и либерализацией страхового дела с конца 80-х годов прежние монополисты, конечно, утратили свои права на спокойную жизнь, но гораздо больше приобрели в системе рыночных стимулов и свободы.

Новое время выдвигает, как известно, новые идеи, причем нередко прямо противоположные только что господствовавшим. Если менее 15 лет назад отказ от государственного страхования считался недопустимым, то в настоящее время нередко, напротив, ставится под сомнение необходимость сохранения в какой-либо форме государственного воздействия на развитие страхования. Такую российскую приверженность к крайностям приходилось и приходится наблюдать неоднократно.

Страховое дело на протяжении всей своей истории всегда было тесно связано с социально-экономическими задачами общества и соответствующей политикой государства. Прежде всего проведение страхования увязывалось с системой государственных мер борьбы с пожарами как массовым явлением для России (декрет от 17 апреля 1918 г.). Показательно, что в течение некоторого времени функционировал Комиссариат по делам страхования и борьбы с огнем, а затем пожарное и страховое дело было передано в ведение пожарно-страхового отдела ВСНХ. Коллегией этого отдела в 1919 г. были утверждены Основные положения страхования имущества. Однако, как известно, в условиях гражданской войны проводить страхование оказалось невозможным.

Декретом от 6 октября 1921 г. определена самостоятельность Госстраха. Связь страхования с противопожарным делом выражалась в отчислениях на меры борьбы с огнем (вначале от прибыли, а позднее от суммы страховых взносов). Эти мотивы, но в современной интерпретации, присутствуют в федеральном законе "О пожарной безопасности" от 18 ноября 1994 г., которым предусмотрены отчисления на цели обеспечения пожарной безопасности не менее 5% платежей по огневому страхованию. Отмечая преемственность и правомерность таких отчислений, считаю некоторые другие положения названного закона некорректными.

Наиболее реальная связь страхования с политикой прослеживается на примере сельскохозяйственного страхования. Коллективизация сельского хозяйства сопровождалась введением в 1930 г. государственного обязательного страхования имущества колхозов (вместо кооперативного страхования). Необходимость укрепления экономики сельскохозяйственных предприятий обусловила осуществление с 1968 г. универсального обязательного страхования урожая колхозов, а в последующем (с 1974 г.) распространение его и на совхозы. Разработка и введение такого страхования было несомненным достижением нашей науки и практики.

Перестроечный курс на деколлективизацию и фермеризацию, к сожалению, привел к отмене с 1991 г. сложившейся прежней системы обязательного сельскохозяйственного страхования. Сегодня уже совершенно очевидно, что деятельность государственных фирм и фермерских страховых компаний в нынешнем виде нельзя считать надежной страховой защитой и коллективных, и частных сельскохозяйственных производителей. Необходимость очередной реформы в этой сфере представляется бесспорной. Конкретные ее направления заслуживают особого рассмотрения в увязке с общей государственной политикой развития сельского хозяйства. Взаимозависимость страхования и экономических и политических процессов проявлялась также в вопросе о страховании промышленности.

Декретом 6 октября 1921 г. вводилось страхование имущества частных хозяйств. Однако введение нэпа потребовало обеспечения страховой защитой и государственных предприятий, действовавших на коммерческих началах. В 1924-1929 гг. оно осуществлялось в добровольной форме (в том числе на основе соглашений Госстраха и ВСНХ). С 1 октября 1929 г. появилось обязательное страхование, по которому страхователями являлись тресты, синдикаты, комбинаты и другие объединения, просуществовавшее немногим более года. Конец нэпа, ознаменовавшийся налоговой реформой 1930 г., привел к прекращению страхования имущества государственных предприятий; страховые взносы были включены в налог с оборота и, следовательно, стали одним из источников бюджетных ресурсов.

В дальнейшем неоднократно принимались партийные решения о хозрасчете государственных предприятий, и, как реакция на них, возникали дискуссии о страховании имущества соответствующих собственников. Лишь в конце 80-х годов, когда вопросы хозрасчета начали решаться серьезно, было введено добровольное страхование имущества государственных предприятий. Но в условиях административного распределения материальных ресурсов, их дефицита страхование часто становилось бессмысленным, так как денежные страховые выплаты еще не создавали возможности реального восстановления производства. Только с переходом к рыночной экономике страхование имущества всех предприятий становится объективно необходимым и эффективным средством возмещения потерь от всевозможных чрезвычайных событий.

Особенности экономического и социального развития нашей страны за прошедший исторический период обусловили возникновение и развитие ряда специфических видов страхования, игнорировать опыт которых нельзя и в современных условиях. Одним из таких видов являлось обязательное страхование государственного имущества, сдаваемого в аренду. В соответствии с декретом от 6 октября 1921 г. обязательному страхованию подлежало имущество государственной промышленности и коммунальных предприятий (строения, машины, движимость, товары), находившееся во временном пользовании по арендному договору или иному основанию (например, на праве застройки, комиссии) у отдельных лиц или коллективов (акционерных и других обществ, товариществ, артелей, коммун, кооперативов). Это страхование распространялось также на сданные в аренду морские и речные суда. Страхование называлось "неокладным", так как осуществлялось не по устанавливаемым нормам, а в полной стоимости имущества. Страхование осуществлялось за счет арендаторов (пользователей). Возмещение при повреждении имущества выплачивалось этим последним, чтобы они могли восстановить пострадавшие объекты, а при полной гибели застрахованного объекта возмещение выплачивалось арендодателю (т.е. соответствующему государственному органу).

Такое обязательное страхование сдаваемого в аренду государственного имущества закреплялось и последующими законодательными актами. Однако одновременно резко ограничивалась сфера арендных отношений. К концу 30-х годов в аренде находились в основном молитвенные здания, т.е. страхователями являлись почти исключительно религиозные организации.

В 1966 г. Министерством финансов СССР определило порядок обязательного страхования государственных строений, сданных в аренду, или иной вид пользования, с прежними ограничениями, т.е. для религиозных органов и отдельных граждан.

Безусловно заслуживает серьезного внимания коллективное страхование жизни, проводившееся в 1929-42 гг., хотя, конечно же, его результаты имели как позитивные, так и негативные стороны. Значительное развитие этого вида страхования (около трети всех рабочих и служащих) позволяло оказывать существенную по тем временам помощь в случаях смерти и утраты трудоспособности. Оно осуществлялось за счет средств самих работников, часто с нарушением принципа добровольности (особенно, когда производились удержания из заработной платы). Стремление иметь больше коллективных договоров обеспечивалось необоснованным снижением необходимого минимального числа застрахованных (с 75% работающих в 1930 г. до 40% в 1938 г.) и другими льготами, что привело к убыточности страхования и его последующей отмене.

В нынешних условиях, при недостаточной экономической и социальной защищенности трудящихся, коллективное (групповое) страхование жизни могло бы стать одним из стабилизирующих факторов развития общества. При этом подавляющая часть взносов (а для некоторых категорий работников и полностью) должны уплачиваться предприятиями (фирмами, организациями и т.д.) и профсоюзами. Некоторый опыт уже имеется как у Росгосстраха, так и у других страховых компаний. Может быть, целесообразно иметь типизированные условия коллективного страхования с возможностями дополнять их исходя из особенностей деятельности предприятий-страхователей.

Статистические данные показывают, что ускоренное развитие смешанного страхования жизни началось с 1957 г., когда были введены пятилетние договоры страхования. До этого договоры могли заключаться на 10, 15, 20 лет и более. Новый импульс развитию дали безналичные расчеты по названному виду страхования (с 1968 г.). Постепенно пятилетние договоры стали подавляющими по численности. На несколько больший срок заключались договоры страхования, обеспечивавшие накопления к определенному возрасту ребенка.

Существовавшая структура совокупного портфеля Госстраха по смешанному страхованию жизни резко контрастировала с ситуацией в западноевропейских странах, где договоры заключаются не менее чем на 10 лет (а преобладают более долгосрочные). Очевидно, нам предстоит в большей степени ориентироваться на собственный прошлый опыт, чем на зарубежную практику (по крайней мере в ближайшей перспективе).

Своеобразна история перестрахования. В ней можно выделить три момента. Первый -- это обязательность перестрахования в Госстрахе части рисков, принятых кооперативными страховыми организациями. Тем самым кооперативное страхование, даже остававшееся до конца 30-х годов самостоятельным, подпадало под опеку государственного страхования.

Второй момент -- отсутствие перестрахования в самой системе государственного страхования. Ф.В.Коньшин, обобщая многолетнюю практику его развития в СССР, сделал вывод, что "Госстрах совершенно не нуждается в перестраховании своих рисков. Финансовые возможности Госстраха позволяют ему полностью и бесперебойно выполнять свои обязательства перед страхователями по любым рискам, хотя бы и самым крупным". [[3]](#footnote-3)И с этим выводом применительно к системе существовавших тогда видов и форм страхования нельзя не согласиться. Ведь государственное страхование охватывало преимущественно частный и колхозный сектор, а стоимость имущества у таких страхователей (в основном строения, скот, предметы домашнего обихода) была невелика. Даже при массовых пожарах и наводнениях оплата убытков не была проблемой для централизованного в масштабе страны фонда.

Добровольное и обязательное страхование имущества государственных предприятий, проводившееся в отдельные годы, было слишком краткосрочным, чтобы повлиять на общие финансовые результаты Госстраха.

Централизация средств в масштабе страны, перераспределение их между республиками заменяло перестрахование. Вот один из примеров. Как известно, с 1958 г. страховое дело в бывшем СССР было передано полностью в ведение министерства финансов союзных республик. Союзное Главное управление госстраха было ликвидировано, вместо него в Минфине создали Отдел государственного страхования. Такое положение сохранялось до тех пор, пока не возник проект обязательного страхования посевов на случай неурожая от любых стихийных бедствий, включая засуху. Экономические расчеты свидетельствовали, что страховые органы каждой республики в одиночку не могли поднять такое крупномасштабное по возможным суммам ущерба страхование. Была воссоздана единая система государственного страхования, предусматривавшая формирование межреспубликанского запасного фонда (наряду с республиканскими).

Наконец, третий момент в истории перестрахования связан с операциями иностранного страхования, где практически исключено принятие крупных (и даже средних) рисков без их перестраховочной защиты. Поэтому именно Ингосстрах имеет наибольший опыт в организации перестрахования. Между Ингосстрахом и Госстрахом не было никаких перестраховочных отношений. А их и не могло быть, так как они действовали в "разных весовых категориях" (первый страховщик работал с иностранной валютой, а второй с российским рублем), разделенные непроходимой стеной официального, совершенно нереального валютного курса. Следовательно, все перестрахование осуществлялось за рубежом.

В современных условиях роль перестрахования резко возросла: в страхование вовлекаются крупные отечественные промышленные, транспортные и иные объекты; возможности собственного удержания у большинства российских страховщиков очень малы. Свободная конвертируемость рубля устранила препятствие для перестрахования на внутреннем и внешнем рынке. Необходимо всемерно использовать эти возможности, наращивать мощности российского перестраховочного рынка.

# СТРАХОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТА В РОССИИ СЕГОДНЯ

В связи с развитием производства автомашин и распространением автомобильного транспорта во всем мире возникла необходимость в страховании средств транспорта и гражданской ответственности владельцев этих средств.

На российском страховом рынке, который насчитывает в настоящее время 1732 компании против 2236 компаний на 1.1.98 г., автострахованием занимается большинство компаний, однако большая часть собранной премии (около 50%) приходится на крупные страховые компании Москвы и Центрального региона (порядка 30 компаний).

Следует учесть, что многие компании, занимающиеся автострахованием, не имеют достаточного опыта в этом виде страхования и испытывают дефицит в квалифицированных специалистах. Кроме того, стремясь завоевать рынок, некоторые из них применяют демпинговые ставки: результат известен - банкротство ряда компаний.

Недостаточно разработана юридическая база для проведения операций по страхованию каско и автогражданской ответственности Россия-единственная европейская страна, где нет обязательного страхования автогражданской ответственности. Необходимость введения обязательного страхования автогражданской ответственности отвечает интересам всех участников: страхователи будут полностью защищены при ДТП, страховщики будут иметь возможность получать значительные дополнительные доходы, государство получит источник существенных дополнительных поступлений, пострадавшие будут иметь гарантию возмещения морального, материального и физического ущерба.

Однако на протяжении 30 лет, с тех пор как этот вопрос впервые начал обсуждаться на высшем уровне, руководящие органы власти не отказались от своего первоначального мнения, которое сводится к тому, что введение такого страхования якобы приведет к созданию дополнительного налога на население.

В настоящее время в Государственной думе с прошлого года находится проект закона о введении обязательного страхования автогражданской ответственности, но, к сожалению, рассмотрение этого вопроса затягивается и тенденция все та же: а именно, что платежи по обязательному страхованию ответственности будут еще одним и весьма дорогостоящим налогом на автовладельцев.

Практика страхования средств транспорта на российском страховом рынке в основном предусматривает существование 3 отдельных видов автомобильного страхования:

1. Страхование автокаско
2. Страхование гражданской ответственности
3. Страхование от несчастных случаев водителей и пассажиров в средстве транспорта.

Страхование автокаско осуществляется на случай аварии, пожара, стихийного бедствия, угона, кражи детали, боя стекла, падения предметов. Может быть также включено страхование дополнительного оборудования.

Страхование ответственности владельцев транспортных средств, как уже указано, не является обязательным на территории России. Однако страхование гражданской ответственности для иностранных граждан в России согласно постановлению МИД РФ является обязательным. Страхуется ущерб, который может быть причинен при использовании транспортного средства, а именно, ущерб, причиненный страхователем жизни, здоровью и имуществу третьих лиц в результате аварии.

Объектом третьего вида страхований, страхование от несчастных случаев водителя и пассажиров, является жизнь и здоровье любого их них, и такое страхование может быть заключено по системе мест или по паушальной системе, причем в первом случае страховая сумма устанавливается для каждого места в автомашине, а во втором-для всего средства транспорта. Возмещаются суммы, если в результате несчастного случая наступает длительная (свыше 4 месяцев) или постоянная утрата трудоспособности либо смерть застрахованного лица. Дополнительно могут быть застрахованы временная нетрудоспособность и медицинские расходы.

Принципы оценки риска при приеме на страхование в основном одинаковые у большинства страховых компаний; при этом учитываются технические данные и характеристика конкретной автомашины (стоимость, класс, тип, мощность, объем двигателя). Повышенным риском в связи с возможностью угона считаются автомобили дорогих марок (Мерседес-600, БМВ всех серий, внедорожники или джипы всех моделей) и соответственно увеличиваются страховые премии.

Всего на начало 2000 года в России зарегистрировано порядка 29 млн. автомашин, принадлежащих указанным группам. Из этого количества автомашин застраховано примерно 6%. Следует сказать, что в большинстве западных и восточноевропейских стран страхование средств автотранспорта(особенно имея в виду обязательность страхования гражданской ответственности) является важнейшим имущественным видом страхования в портфеле ведущих компаний и по рынку в целом. Иногда доля автострахования превышает 40% от общего сбора премии.[[4]](#footnote-4)

Удельный вес основных видов в общем объеме автострахования следующий:

* страхование каско (угон и ущерб)-21%
* страхование каско + гражданская ответственность - 33%
* страхование только гражданской ответственности - 16%
* страхование автокомби (каско, гражданская ответственность и несчастные случаи) - 17%.

Таким образом, основную долю составляет страхование каско.

Несмотря на неразвитую страховую культуру населения, на экономический кризис, а также на то, что материальный уровень большинства российских граждан, особенно в последнее время, крайне низок для того, чтобы страховать свою автомашину, уплачивая 10% от ее стоимости, рынок автострахования выжил, хотя и с большим трудом.

То, что рынок продолжает быть на плаву, в значительной степени объясняется тем, что многие страховые компании являются по сути кэптивными, принадлежащими финансово-промышленным группам, и автоматически страхуют имущественные интересы своих учредителей, в том числе и значительное количество автомашин.

Развитие рынка автострахования, по всей вероятности, будет зависеть от снижения тарифов, особенно по страхованию автокаско, которые чрезмерно высоки.

В настоящее время тарифы по страхованию автокаско (включающее угон и ущерб) отечественных автомобилей варьируются в большинстве компаний от 5% до 13% от стоимости автомобиля или от страховой суммы. Таким образом, страхователи, средняя зарплата большинства из которых составляет 2-3 тысячи рублей в месяц (или 24-36 тысяч в год), вряд ли могут позволить себе заплатить за страхование автокаско 10% от стоимости новой автомашины, которая составляет в среднем для российских автомашин 75-125 тысяч рублей. Если прибавить сюда низкую страховую культуру населения и традиционную русскую уверенность в том, что "авось, ничего не случится", то можно представить негативное отношение большинства российских граждан к страхованию автомашин. Что касается страхования зарубежных автомобилей, то там тарифы еще выше (до 18% от стоимости нового автомобиля) и страхование могут позволить себе или "новые русские", или компании, которым принадлежат автомашины.

Для автомобилистов, выезжающих за рубеж, принципиальным является наличие "зеленой карты", признаваемой за границей. Поскольку в России до сих пор нет обязательного страхования автогражданской ответственности и поэтому наша страна не входит в систему "зеленой карты", многие российские страховые фирмы заключают договор с иностранной компанией, входящей в эту систему, и выдают ее "зеленые карты". Наибольшее страховое покрытие обеспечивают полисы немецких и австрийских компаний (СОФАГ, Гарант, Альте Ляйпцигер), меньшее - дешевые польские и болгарские полисы.[[5]](#footnote-5)

Многие компании предусматривают систему франшиз для снижения тарифов и систему скидок и надбавок в зависимости от результатов страхования по итогам прошедшего года.

В современных условиях, помимо вышеуказанных причин, тормозом для развития рынка страхования средств автотранспорта является криминализация страхового рынка. Параллельно с развитием страхования будет развиваться и вовлечение в него криминальных элементов, так как увеличение денежных средств в страховом секторе привлечет внимание не только авторитетов, но и мелких мошенников преступного мира.

Российские страховые компании уделяют особое внимание тому, как будут возмещаться убытки страхователя. От этого во многом зависит и выбор страховой компании. Наиболее привлекателен вариант, когда страховая компания сама производит экспертизу повреждений и на ее основе напрямую оплачивает стоимость ремонта автомобиля на станциях техобслуживания, с которыми у них заключены договоры. У некоторых страховых компаний имеются собственные технические центры, где производится и оценка повреждений и ремонт автомобилей своих клиентов.

Можно акцентировать внимание на том, что будущее автострахования, как и многих других видов страхования, зависит от общего возрождения российской экономики, увеличения материального уровня населения, совершенствования законодательной и правовой базы для этого вида страхования и введения обязательного страхования автогражданской ответственности.

# ПРОБЛЕМЫ ВЫТЕКАЮЩИЕ ИЗ ОШИБОК ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ СТРАХОВАНИЯ

Одно из существенных отличий сделки страхования от других сделок в том, что ее недействительность почти всегда связана с серьезными финансовыми санкциями. Ведь страховые взносы освобождены от НДС, а страховые выплаты уменьшают налогооблагаемую прибыль. Следовательно, при признании договора страхования недействительным полученные платежи перестают быть страховыми взносами и подлежат включению в налогооблагаемый оборот по НДС, а средства, направленные в резервы и тем более выплаченные в качестве страховых выплат, подлежат включению в налогооблагаемую прибыль. При признании сделки страхования недействительной налоги будут начислены с того момента, когда договор страхования считался вступившим в силу, поскольку в соответствии с п. 1 статьи 167 ГК РФ "недействительная сделка… недействительна с момента ее совершения". Поэтому даже если сам страховщик обнаружил и исправил ошибку, ему все равно придется платить пеню за просрочку уплаты налогов. Если же ошибки обнаружены при налоговой проверке, то кроме пени страховщику грозит крупный штраф.

Существуют и другие неблагоприятные для страховщиков последствия ошибок при заключении и исполнении договоров страхования. Некоторые здесь также проанализированы. Однако в силу наличия налоговых льгот очень высок риск именно налоговых санкций, которые применяются в бесспорном порядке. Отсюда ясно, что страховщики должны подходить к заключению и исполнению договоров с гораздо большим вниманием, чем другие организации.

### Пределы правоспособности страховщика

В ГК РФ 1994 г. имеется статья 173, которая называется "Недействительность сделки юридического лица, выходящей за пределы его правоспособности". В ней установлено, что "сделка, совершенная юридическим лицом… не имеющим лицензию на занятие соответствующей деятельностью, может быть признана судом недействительной…". Поэтому, получив лицензию на определенный вид страхования, страховщики, как правило, перестают задумываться о пределах своей правоспособности, т.е. о том, что же конкретно разрешено страховщику в данный момент, а что выходит за пределы допустимого. Считается, что если в лицензии указано страхование от несчастных случаев и болезней, то любой договор страхования этого вида может быть заключен в любой момент. Но это не совсем так. Неверное понимание пределов своей правоспособности является довольно распространенной ошибкой страховщиков.[[6]](#footnote-6)

Закон устанавливает, что при заключении договора страхования у страховщика должны иметься определенные правила страхования и тарифы и разрешается заключать договоры страхования только в пределах этих правил и тарифов, лишь конкретизируя их в договоре. Договор страхования, заключенный вне пределов этих правил и тарифов, может быть признан недействительным по статье 168 ГК как не соответствующий закону или по уже упоминавшейся статье 173 ГК как сделка, совершенная за пределами правоспособности страховщика. Казалось бы, правила и тарифы по видам добровольного страхования страховщик устанавливает самостоятельно. Почему же он не может при необходимости установить их такими, какие ему необходимы? Естественно, может. Однако прежде, чем страховщик получит право работать по установленным им правилам и тарифам, он должен направить их для контроля в Росстрахнадзор и получить разрешение в форме штампа на соответствующем документе. Так установлено Росстрахнадзором в пп. 4.1 и 4.6 Условий лицензирования страховой деятельности, т.е. фактически Росстрахнадзор, контролируя правила и тарифы, ограничивает пределы правоспособности страховщика.

Другой распространенной ошибкой является страхование рисков, формально соответствующих разрешенному виду страхования, но по тарифам, которые не прошли контроль Росстрахнадзора. Это относится, например, к страхованию отъезжающих за рубеж, когда его проводят как страхование от несчастных случаев. Страховые случаи происходят при этом за границей, и их статистика в нашей стране не ведется, а расчет тарифов по зарубежным данным сложен и дорог. Страховщики не направляют тарифы по этому виду страхования на контроль в Росстрахнадзор, из-за чего может быть поставлена под сомнение действительность договора страхования по этому виду рисков. В таких случаях страховщик мог бы воспользоваться нормой п. 2.2 Условий лицензирования, которая позволяет при отсутствии данных статистики получить временную лицензию, однако в практике не встречалось случаев использования страховщиком этой нормы в таком контексте.

Существует еще одна распространенная ошибка, связанная с правилами страхования, но не ведущая к недействительности договора. Страховщики, как правило, не считают нужным указывать в договоре, что правила являются его неотъемлемой частью и что обе стороны обязуются их выполнять. В этих условиях выполнение правил страхования является обязательным только для страховщика, но не для страхователя. Например, при страховании ответственности заемщиков за непогашение кредита нецелевое использование кредита в большинстве правил страхования рассматривается как основание для отказа в выплате. Это условие часто не включают в договор, считая достаточным наличие его в правилах. Однако если в договоре не указано, что правила страхования являются его составной частью, страховщик не вправе отказать в выплате по этому основанию, так как страхователь не обязывался соблюдать это условие. Известны случаи, когда недобросовестные, но юридически подготовленные страхователи пользовались подобными ошибками страховщиков и разоряли их, доказав свое право на выплату в суде. Чтобы избежать этой ошибки, целесообразно ко всем договорам страхования прикладывать соответствующие правила и включать в договор условие: "Стороны обязуются выполнять правила страхования, которые являются неотъемлемой частью договора".

### Момент заключения договора страхования

Частая ошибка страховщиков -- неверное определение момента заключения договора страхования. В п. 1 статьи 432 ГК записано: "Договор считается заключенным, если между сторонами… достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора", а в п. 2 статьи 16 Закона "Об организации страхового дела в Российской Федерации" записано: "Договор страхования вступает в силу с момента уплаты страхователем первого страхового взноса, если договором или законом не предусмотрено иное". В связи с этим страховщики полагают, что договор заключен, когда он подписан сторонами, т.е. что страховые отношения возникают с момента подписания договора, а с момента получения первого взноса ранее заключенный договор вступает в силу. Но в п. 1 статьи 425 ГК записано: "Договор вступает в силу и становится обязательным для сторон с момента его заключения". ГК, как мы видим, устанавливает, что факт заключения договора и факт его вступления в силу наступают одновременно, т.е. по существу это один и тот же факт. Причина возникновения ошибки -- неверное понимание приведенного текста п. 1 статьи 432 ГК. Статья 432 определяет не момент заключения договора, а условие, при котором договор считается заключенным. Момент заключения договора определяется статьей 433 ГК, в п. 2 которой записано: "Если в соответствии с законом для заключения договора необходима также передача имущества, договор считается заключенным с момента передачи соответствующего имущества". Именно это и происходит в случае договора страхования.

Таким образом, если договором или законом момент вступления в силу (заключения) договора страхования не определен, то он наступает при получении первого взноса, а до этого страховые отношения между сторонами отсутствуют. И если первые деньги, полученные страховщиком, либо не совпадают с суммой первого взноса, установленной в договоре, либо имеются иные основания сомневаться в том, что данный платеж -- это первый страховой взнос, то полученные деньги не могут считаться страховым взносом или его частью и подлежат налогообложению в общем порядке, так как до первого взноса между сторонами нет страховых отношений.

### Существенные условия договора страхования

Большинству страховщиков хорошо известен текст части первой, п. 1 статьи 432 ГК о необходимости согласования всех существенных условий договора, однако часть вторая этого же п. 1 статьи 432 о том, какие условия являются существенными, известна хуже, и это является одним из источников ошибок. В части второй записано: "Существенными являются условия о предмете договора, условия, которые названы в законе или иных правовых актах, как существенные или необходимые для договоров данного вида, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение".

Существует одна легко исправимая ошибка, которую приходится встречать практически во всех договорах страхования. Как правило, они типовые, т.е. текст договора разработан заранее, и оставлены пустые места для конкретизации некоторых условий. Эти пустые места, без сомнения, как раз и являются теми самыми условиями, относительно которых по заявлению одной стороны -- в данном случае страховщика -- должно быть достигнуто соглашение. Во многих договорах некоторые из этих пустых мест не заполнены или поставлен прочерк, из которого трудно понять волеизъявление сторон. Эта небрежность при желании легко может стать основанием для признания договора не заключенным.

Большинство ошибок в существенных условиях -- это, как правило, небрежности, связанные с тем, что не указывают, например, порядок изменения и прекращения договора или другие условия, которые определены законом как существенные, но стороны по договору их существенными не считают и не заботятся об их согласовании. Последствия таких небрежностей часто весьма плачевны -- договор страхования не признается заключенным.

Страховщики не всегда заботятся о том, чтобы эти условия были описаны в договоре с полной определенностью, исключающей различные толкования. Например, при страховании магазина от пожара в объекте страхования указывают "помещение магазина". Входит ли сюда также склад магазина, расположенный в другой части здания? Такая неточность вполне может стать источником спора о выплате. Или при страховании ответственности заемщика за непогашение кредита, указывая страховой риск, пишут "невозврат кредита по кредитному договору №\_\_\_\_". Входит ли в это также и невозврат процентов по договору? Известны случаи, когда из-за такой неточности налоговая инспекция посчитала, что невозврат процентов не входил в страховой риск. Соответствующая часть выплаты была включена в налогооблагаемую прибыль, и были применены санкции.

# ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТА В РОССИИ

### Мошенничество

Было бы наивным предполагать, что формирование российского страхового рынка не будет испытывать тех сложностей, которые присутствуют на рынках развитых стран. Не нова, к сожалению, и проблема мошенничества в страховании.

Правда, в период существования государственной системы страхования случаи мошенничества были относительно редки. Это объяснялось наличием одного страховщика-монополиста, ограниченным спектром предлагаемых полисов, наличием стандартных условий страхования, жесткой системой управления, наличием кадров достаточной квалификации.

Образование большого числа страховщиков, предлагающих разнообразные виды страховых услуг, сопровождается и появлением фактов мошенничества. Со стороны страхователей это выражается главным образом в предоставлении фиктивных документов о характеристике принимаемого риска и в искажении информации о страховых случаях.

Страховщиками делаются попытки борьбы с недобросовестными клиентами. Однако из-за недостаточной квалификации персонала, разобщенности страховщиков, неразвитости законодательства это пока не дает должного эффекта. Например, в Москве случаи мошенничества, допускаемого клиентами при страховании автомобилей, достигли такого масштаба, что треть страховщиков сегодня практически прекратила проведение этого вида страхования.

Кстати, европейские страховщики составили портрет типичного мошенника. Это выходец из семьи со средними доходами, образованный и неглупый мужчина средних лет. Вот в таком добропорядочном бюргере обычно и сидит преступный бес. Женщины, старики, молодежь и малообразованные люди в Европе страховым обманом почти не грешат. Портрет российского шулера пока еще не составлен, но как он действует, уже известно. В управлении защиты информации и безопасности государственной компании "Росгосстрах" два года назад создали собственную базу данных, где собрали сведения по случаям, когда выплачивались возмещения более 500 рублей. Только тогда в "Росгосстрахе" поняли, насколько беззащитной была компания перед мошенниками. Например, клиенты с легкостью страховали один и тот же автомобиль одновременно в разных филиалах компании и, следовательно, по наступлении страхового случая получали солидную прибыль.

Страхование автомобилей — "клондайк" для нечистых на руку владельцев. Именно в этом виде страхования в России отмечено наибольшее число обманов. И, кстати, в отличие от европейского, наш мошенник не всегда образован и обеспечен. Напротив, много случаев, когда обмануть пытаются, что называется, простые люди. Допустим, человеку срочно нужно отдать долг, где взять деньги? Он страхует свою иномарку, имитирует угон, и, если через два месяца она не находится, компания обязана выплатить страховку. Бывает, что документы, необходимые для получения страховки, клиенту помогает оформить знакомый сотрудник органов МВД. Например, бывший работник ОВД Балашихи выдал страхователю из Самары фиктивное постановление о возбуждении уголовного дела и его приостановлении по якобы имевшему место угону автомобиля в Балашихе. Типичный прием: автомашину страхуют в одном городе, а "угоняют" в другом.

В некоторых случаях страхователям автомобиля выгодно имитировать пожар. Предположим, реальная стоимость автомобиля — $500, автовладелец достает фиктивную справку о том, что произведен ремонт на $2000, поджигает машину и требует выплаты всей суммы. Кое-кто умудряется автомобиль утопить, часто разбирают на запчасти и продают, а деньги опять же требуют с компании. При этом далеко не каждого мошенника удается вывести на чистую воду. Ведь МВД сотрудничать с отделом безопасности страховщика вовсе не обязано, да и потому у милиции своих дел хватает… Поэтому и приходится компаниям создавать свою базу данных, искать в "органах" знакомых, "подмасливать" — словом, выкручиваться по мере сил.

Ежегодные потери российских страховых компаний от мошенничества превышают 400 миллионов долларов, заявил на пресс-конференции 24 февраля заместитель генерального директора Росгосстраха Алексей Ферапонтов. По его словам, наибольшее число случаев мошенничества связано с автомобильным страхованием. При этом зачастую большой проблемой является "недобросовестная работа сотрудников ГИБДД и правоохранительных органов", сказал он.

Однако не только страховые компании страдают от мошенников, иногда сами страховые компании становятся на путь тонкого мошенничества или даже откровенного обмана.

Примеры? Пожалуйста: о страховом случае нужно сообщить в течение 12 часов после происшествия. Попробуй успеть, если ты попал в аварию вечером или в другом городе. Другая "обязанность": сохранить ключи и документы от угнанного автомобиля. Ах, ПТС пропал вместе с машиной? Не обессудь… Хотя в устной беседе страховые агенты об этом умалчивают; лишь заявляют походя, что договор — чистая формальность. Кто верит — после сильно сожалеет. Но поздно. Подпись уже поставлена ...

Часто страховщики "привязывают" клиентов к собственному сервису. Ставят условие ремонтировать битый автомобиль только у них. А когда доходит до ремонта, вдруг выясняется, что цены там запредельные и всей страховки едва хватит … на замену "дворников". Это прямо противоречит закону "О защите прав потребителей". Жалко, что многие из нас об этом даже не подозревают.

Каждая компания принимает свои "Правила страхования". Недобросовестные компании научились использовать эти правила против клиента. Например, вы застраховали автомобиль на 10 000 долларов. Проходит время — случается угон. Требуете выплаты денег, а компания с радостью отвечает, что возмещение заплатит в рублях… по курсу, что был на день подписания договора. Сколько людей погорело на этом после кризиса. Им платили по курсу 6 рублей за доллар! А все потому, что они не ознакомились с Правилами, точнее, им просто не дали их прочитать.

Недобросовестные страховые компании берут на вооружение также Гражданский кодекс РФ, где статья 963 указывает, что страховщик освобождается от выплаты, если страховой случай наступил вследствие умысла застрахованного лица. Умысел в принципе означает, что водитель знал о последствиях своих действий и осознавал, что эти действия приведут к наступившим последствиям. Насколько широко можно трактовать это положение, показывает следующий случай. На крышу "шестерки", принадлежащей одному из жителей Подмосковья, упал лед. Ущерб составил 1 тысячу долларов. Страховая компания платить отказалась. По ее мнению, владелец знал (гипотетически), что зимой с крыш падает лед, и сознательно не принял мер предосторожности. Вот так бездействие коммунальных служб превратилось в умысел владельца "шестерки".

Юридические уловки еще не все — некоторые страховщики применяют и откровенное психологическое давление. Спросят, к примеру, в каком настроении вы были перед тем, как случилось ДТП? Если ответите, что болела голова (погода, знаете ли…), — обвинят в нарушении Правил (пункт 2.7 запрещает управлять транспортным средством в болезненном состоянии). Конечно, законность отказа в выплате страховки на этом основании сомнительна. Но ведь клиент точно не знает, прав он или виноват — так им легко манипулировать, выдвигая менее выгодные условия, чем вначале.

Многим автолюбителям, обжегшимся на недобросовестных страховщиках, знакомо неожиданное появление так называемых внутренних распоряжений. Вы приходите за деньгами, а страховщик заявляет, что за время действия вашего полиса в компании введен "коэффициент износа", поэтому получите возмещение на 40% меньше. И еще удерживают 30% за то, что машина не оборудована сигнализацией. "Так ведь при заключении договора о ней и речи не было!" — возмущается клиент. "А теперь нужна — появилось распоряжение", — отвечает страховщик и разводит руками.

Ряд страховых компаний пользуются тем, что в договоре указывают страхование лишь одного противоправного действия в следствии которого можно лишится транспортного средства. Допустим в правилах компании «ИНГОССТРАХ» в пункте 2.1.4 сказано: "Ингосстрах возмещает убытки вследствие угона транспортного средства и т.д. и т.п."[[7]](#footnote-7) Здесь речь идет только об одном противоправном действии, предусмотренным уголовным кодексом - угоне. А вот если страхователь лишился машины в качестве разбоя или кражи, то возможно он останется без компенсации. Так как Уголовный Кодекс дает определение угону как: «Неправомерное завладение автомобилем или иным ТС без цели хищения». [[8]](#footnote-8)

### Определение страховой стоимости имущества

Обычно документами, служащими основой для определения размера страховой стоимости для транспортных средств отечественного производства, являются справка-счет государственного магазина и данные соответствующих прейскурантов цен; для транспортных средств иностранного производства – счет-фактура завода-изготовителя или официального дилера, а также отечественные и зарубежные каталоги.

Однако в сейчас учитывая особенности Российской экономики и положение дел на рынке подержанных автомобилей определить, действительную рыночную стоимость подержанной иномарки, используя каталоги и данные дилеров невозможно. Так же нереально определить рыночную стоимость при помощи договора купли-продажи автомобиля или справки - счет. Потому, либо с момента покупки прошло некоторое время, и цены изменились, либо в этих документах указана искусственно завышенная или заниженная стоимость автомобиля.

Каждая страховая компания по своему решает эту проблему. Некоторые держат в штате своих специалистов знающих тонкости рынка так называемого «секонхэнда». Некоторые пользуются услугами независимых экспертов. Некоторые просто ориентируются на объявления о продаже аналогичных машин.

Иногда действующими правилами страхования автомобилей (особенно иномарок) предусматривается, что страховая сумма может быть выражена как в рублях, так и в СКВ. В этом случае уплата страховой премии и выплаты сумм производятся с учетом требований законодательства о валютном регулировании.

Понятие «страховая сумма» играет очень важную роль в страховании, поскольку именно страховая сумма позволяет определитьразмеры страховой премии и страховой выплаты. При этом страховая сумма дает возможность произвести денежную оценку имущественного интереса, а также определить предел обязательств страховщика при наступлении страхового случая. Поэтому нечистые на руку страхователи заинтересованы в завышении страховой стоимости и соответственно страховой суммы. Судебной практики известны подобные случаи. Стороны не могут оспаривать страховую стоимость имущества, определенную в договоре страхования, за исключением случаев, когда страховщик докажет, что он был намеренно введен в заблуждение страхователем.[[9]](#footnote-9)

### Определение ущерба и размера страховой выплаты

 При добровольном страховании средств транспорта размер нанесенного страхователю ущерба и сумма страхового возмещения определяются на основании страхового акта и приложенных к нему документов (органов милиции, ГИБДД, пожарного надзора, следственных, судебных органов, медицинских учреждений и др.), подтверждающих факт и обстоятельства страхового случая (аварии, хищения, угона, пожара, неправомерных действий третьих лиц и т. д.), а при частичном повреждении средства транспорта помимо этого – на основании сметы на ремонт (восстановление), составленной представителем страховщика, приглашенным специалистом или соответствующим предприятием по ремонту (станцией технического обслуживания и т. п.). Смета составляется на основании действующих на день страхового события прейскурантов розничных цен на запасные части, детали и принадлежности к транспортным средствам и прейскурантов цен на ремонтные работы. К таким документам обычно относятся методические руководства, сборники трудоёмкостей на ремонт автомобилей, калькуляции EUROTAX.

 Обычно для экспертизы приглашается независимый эксперт, который и составляет смету. Как правило, это экспертное бюро с которым эта компания постоянно работает. Большинство договоров предусматривает, что в случае, если экспертиза этого бюро клиента не устраивает, то клиент может обратится в другое бюро услуги, которого будет оплачивать сам и страховая премия будет средней между этими двумя результатами экспертиз. Однако учитывая, что в случае оплаты полной замены какого либо узла транспортного средства остатки испорченного узла переходят в собственность страховой компании возникает такой вопрос, как быть, если одна экспертиза определила замену узла, а вторая лишь ремонт? К сожалению пока этот вопрос остается открытым.

 В случае если существует еще и ответчик, то он должен присутствовать на осмотре, и подписать акт осмотра. Как правило его присутствие обеспечивается отправкой телеграммы с уведомлением о вручении.

 Страховое возмещение за уничтоженный, поврежденный или похищенный автомобиль либо другое транспортное средство, так же как и за прицеп, полуприцеп, дополнительное оборудование и предметы багажа, выплачивается в размере нанесенного ущерба, но не выше соответствующей страховой суммы, обусловленной страховым договором.

 При уничтожении средства транспорта ущерб определяется в размере его стоимости по действующим розничным ценам за вычетом суммы износа и стоимости остатков, если таковые имеются. Стоимость остатков устанавливается с учетом их износа и обесценения в результате данного страхового случая. Под уничтожением средства транспорта понимается его полная гибель (конструктивная и фактическая). Обычно она принимается за таковую, если стоимость восстановительного ремонта средства транспорта (включая стоимость транспортировки к месту ремонта) составляет не менее 75 процентов страховой суммы или действительной стоимости средства транспорта на момент заключения договора.

 В случае повреждения средства транспорта размер ущерб ровняется стоимости ремонта (восстановления) по действующим расценкам. В сумму ущерба включаются расходы на замену поврежденных деталей и стоимость ремонтных работ, вычитается стоимость остатков, пригодных для дальнейшего использования учетом их обесценения и износа). Кроме того, в сумму ущерба включаются расходы по спасанию, приведению в порядок, транспортировке поврежденного средства транспорта до ближайшего ремонтного пункта или постоянного места жительства страхователя (стоянки автомобиля).

Приведем пример. Легковой автомобиль полностью уничтожен в результате дорожно-транспортного происшествия. Розничная цена автомобиля 32 000 руб. Износ на день заключения договора составил 20 процентов стоимости автомобиля. Стоимость автомобиля с учетом износа 25 600 руб. ~(32 000 х 80):100],

Оставшиеся от автомобиля детали оценены в сумме 4800 тыс. руб., а с учетом их обесценения – 2080 руб. На приведение указанных деталей в порядок израсходовано 240 руб. Ущерб страхователя составил 23 760 руб. (25 600 – 2080+ 240).

 При похищении (угоне) принадлежащим гражданам средств транспорта размер ущерба определяется так же, как и при их полной гибели (без остатков), т. е. с учетом их действительной стоимости на день заключения договора страхования, а при повреждении в связи с похищением или угоном – с учетом стоимости ремонта (восстановления). В указанных случаях вместе с заявлением об угоне застрахованного автомобиля страхователь обязан представить страховщику технический паспорт, технический талон (если автомобиль зарегистрирован на юридическое, лицо) и полный комплект оригинальных ключей от похищенного средства транспорта.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

 В странах с развитым рыночным хозяйством общепризнанно, что страхование является стратегическим сектором экономики. Однако страхование в России пока не стало неотъемлемой частью развивающегося рынка, у большинства населения отсутствует правильное понимание существа и назначения страхового дела. Поэтому и предпринимателям, и работникам страховых компаний важно представлять особенности страховой деятельности и использовать их в своей работе.

 Сегодня у страхового бизнеса большие перспективы. С каждым годом все больше людей понимают преимущество страхования. А следовательно чем больше людей будет страховать автотранспорт, тем больше будет конкуренция между страховыми компаниями, тем выше будет качество предоставляемого сервиза. И возможно обычная для развитых стран ситуация, когда при легком ДТП в котором не пострадали люди водители просто составляют список повреждений и обмениваются визитками страховых компаний, появится со временем в России. К сожалению основными факторами тормозящими развитие страховой системы являются состояние экономики в стране, народная надежна «на авось ничего не случится» и как ни странно само государство.

# ЛИТЕРАТУРА

1. Гражданский Кодекс РФ Часть Вторая.
2. Закон РФ "Об организации страхового дела в Российской Федерации" от 27.11.92 г. № 4015 -1 ( ред. ФЗ от 31.12.97 г. № 157 – ФЗ)
3. ОСНОВЫ СТРАХОВАНИЯ: Учебное пособие / С.К. Казанцев. Екатеринбург: изд. ИПК УГТУ, 1998. 101 с.
4. Государственное страхование в СССР, Госфиниздат, 1953. С. 70.
5. Страхование от А до Я/Под ред. Л.И Корчевской, К.Е. Турбиной.- /

Издательство Инфра-М, Москва 1996. всего 624 стр.

 **Периодические издания:**

1. Журнал « РУССКИЙ ПОЛИС» №1 декабрь 1999/ стр 15-20
2. Журнал «РУССКИЙ ПОЛИС» №1(2) январь 2000/стр 27
3. Журнал «Ревизор» № 7, апрель, 1996 г./стр 27-30
4. Журнал "Страховое дело , сентябрь 1999 стр17-23
5. Журнал "О страховании. Сборник публикаций". №15/98
6. «Финансовая газета. Региональный выпуск» № 6, 1996 г., с. 3/ № 7, 1996 г., с. 4/ № 8, 1996 г., с. 4.
7. «Финансовая газета. Региональный выпуск» № 19, 1997 г./ с. 3.
8. Журнал «Эксперт», №17 от 10.05.1999/
9. "Страховая газета" (1997-1998гг)
10. Газета «Финансы» № 9, 1996 г., с. 27-33

## Он-лайновые периодические издания

1. Сервер повещенный страхованию http://www.allinsurance.ru
2. Сервер повещенный страхованию http://www.insure.auto.ru
3. Сервер повещенный страхованию http://www.insurence2000.ru
1. Ревизор № 7, апрель, 1996 г., с. 27-28. [↑](#footnote-ref-1)
2. Финансы № 9, 1996 г., с. 27-33 [↑](#footnote-ref-2)
3. Государственное страхование в СССР, Госфиниздат, 1953. С. 70. [↑](#footnote-ref-3)
4. *"Страховое дело", сентябрь 1999, стр. 23* [↑](#footnote-ref-4)
5. Журнал "Русский Полис", №1, 2000, с.27 [↑](#footnote-ref-5)
6. Финансовая газета Региональный выпуск № 6, 1996 г., с. 3 [↑](#footnote-ref-6)
7. Правила страхования ТС компании «Ингосстрах» [↑](#footnote-ref-7)
8. Уголовный Кодекс РФ, ст.168 [↑](#footnote-ref-8)
9. Закон РФ "Об организации страхового дела в Российской Федерации" от 27.11.92 г. [↑](#footnote-ref-9)