

В России не проходит ни дня без громких происшествий на транспорте. Между тем перевозчики застраховали жизнь и здоровье меньше трети всех пассажиров. Такие данные в интервью «Российской газете» озвучил глава Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрей Юрьев.

По закону, остальные в случае аварии тоже будут иметь право получить компенсации в пределах двух миллионов рублей. Уже не от страховщиков, а от самих транспортных компаний. Но это только в теории. На практике, по мнению Юрьева, для выплат всем пострадавшим и родственникам погибших у перевозчиков может просто не хватить денег.

– Сколько перевозчиков уже заключили договоры со страховщиками?

Андрей Юрьев: Сейчас заключено около 16 тысяч договоров. Процент подсчитать достаточно сложно, поскольку нет точных данных по количеству перевозчиков. По информации Ространснадзора, в России работает 300 тысяч компаний. По сведениям Минтранса – вдвое больше. Ситуацию проще оценить с точки зрения количества застрахованных пассажиров. На сегодня страховую защиту имеет всего 6,7 миллиарда пассажиров из двадцати двух миллиардов. Это без учета тех, кто пользуется услугами метро, – на этот вид транспорта требования закона по страхованию не распространяются.

– Незастрахованные пассажиры в случае аварии вправе требовать компенсации с перевозчиков. По силам ли транспортникам такие выплаты?

Андрей Юрьев: Инструмент страхования хорош тем, что он подразумевает резервирование денег перевозчиков для выплаты возмещения. Грубо говоря, страховая премия собирается с сотни перевозчиков, а если у одного из них происходит страховой случай, собранных денег гарантированно хватает для того, чтобы выплатить компенсации пострадавшим пассажирам. Из премий формируются страховые резервы. Важно, что это резервирование жестко контролируется государством.

Если перевозчик оказывается вне системы страхования, возникает вопрос: где он возьмет деньги на выплаты пассажирам при аварии или других ЧП? У нас был случай с индивидуальным предпринимателем из города Малоярославец Калужской области. Он занимался пассажирскими перевозками. В конце марта, как полагается, заключил договор страхования. Из-за путаницы в расчетах вышло так, что какую-то сумму он страховщику недоплатил. Когда ему прислали письмо с поправкой, он ответил, что больше не занимается перевозкой пассажиров и требует расторгнуть договор. Деньги ему вернули, а в начале мая на Киевском шоссе произошло ДТП, в котором пострадали 36 человек и двое погибли. Автобус принадлежал этому предпринимателю. Он написал письмо в страховую компанию, чтобы его заявление о расторжении договора признали недействительным и выплатили пострадавшим и семьям погибших компенсацию. Сам сделать это он был не в состоянии. Этот случай – яркое подтверждение тому, что у большинства перевозчиков нет свободных денег для выплат пассажирам.

– Кто не застраховал своих пассажиров – крупные или мелкие компании?

Андрей Юрьев: Хватает и тех и других. Между тем с 1 апреля уже начала действовать норма КоАП, по которой Ространснадзор, как надзирающий орган, может применять санкции ко всем, кто до сих пор не выполнил требования закона. Для организаций предусмотрены штрафы – от 500 тысяч до одного миллиона рублей, для руководителей – до 50 тысяч рублей. С начала года, только по данным, которые мы берем из средств массовой информации, а они, в основном, пишут только о самых резонансных случаях, в России при перевозке пассажиров произошло около 300 аварий. В них погибли 75 человек, больше 800 были ранены. Исходя из этих цифр, страховщики должны были бы уже выплатить как минимум 450 миллионов рублей компенсаций. Но, опять же, проблема в том, что договоров с перевозчиками пока немного.

– Стоимость страховки зависит от количества пассажиров. Некоторые перевозчики специально уменьшают цифры, чтобы не платить страховщикам большие суммы. Что можно с этим сделать?

Андрей Юрьев: Нужно наладить нормальный учет пассажиров. Вообще, нужно выводить из серой зоны перевозки пассажиров автомобильным транспортом. У нас есть огромная проблема заказных автобусов. Примерно 75 процентов перевозимых пассажиров приходится на автомобильный транспорт. Из них более 40 процентов – на заказные автобусы. Никто толком не понимает, сколько пассажиров они перевозят. В ноябре прошлого года в Саратовской области на трассе перевернулся заказной автобус на 42 пассажирских места. На самом деле он перевозил больше сотни мигрантов. Слава богу,

никто не погиб. Но сам факт!

– Какие есть предложения по учету пассажиров?

Андрей Юрьев: Мы создали рабочую группу по подготовке поправок в закон о страховании ответственности перевозчиков, которая занимается в том числе и этим вопросом. На наш взгляд и учитывая международный опыт, количество пассажиров, которое обслуживает каждый перевозчик, было бы правильно определять не в заявительном порядке, как сейчас, а исходя из вместимости транспортных средств. Это информация, которую сложно исказить. К примеру, по регистрационным данным ГАИ, у конкретного перевозчика есть 10 «ГАЗелей». В каждой – по 13 посадочных мест – эта цифра указана в документах завода-изготовителя «ГАЗелей». Все, что нужно, – это определить режим движения каждого конкретного автобуса и разработать индексы пассажирской нагрузки. Речь о том, что в междугородных автобусах практически никогда не бывает стоящих пассажиров, а в тех, которые курсируют по городу, таких пассажиров много. Конечно, и эта формула не будет идеальной. Но с ее помощью мы сможем получить более честную статистику по количеству пассажиров.

Как вариант можно было бы брать в расчет данные, которые перевозчики указывают при подаче в муниципалитеты документов на получение субсидий – они выплачиваются как раз с привязкой к количеству пассажиров. Хотя возможности этого инструмента ограничены тем, что бюджетные субсидии пока получает лишь процентов 15 перевозчиков.

Думаю, за лето мы обсудим все предложения и осенью представим их на рассмотрение депутатов Госдумы. С Минфином, Минтрансом и Федеральной службой по финансовым рынкам эти вопросы уже обсуждаются.

– На недавней конференции страховщиков вы упоминали, что большинство пассажиров не знают о том, что имеют право на компенсацию. Разве перевозчики не обязаны их об этом информировать?

Андрей Юрьев: Обязаны, но пока этого не делают. Мы, со своей стороны, приняли правила, которые с 1 июня обязывают страховые компании выдавать своим клиентам –

транспортникам страховые сертификаты для размещения в салонах автобусов и маршруток. Там указывается номер договора, по которому на нашем сайте можно проверить (<http://www.nssso.ru> – Ред.), в какой страховой компании застрахован перевозчик, и уточнить срок действия договора. Узнать эти данные можно и с помощью так называемого QR-кода (двухмерный штрих-код, куда «записывается определенная информация. – Ред.). Он изображен на сертификате, и его можно легко сфотографировать. К примеру, мобильным телефоном.

Еще один важный момент, о чем следует помнить всем пассажирам. До принятия закона о страховании ответственности перевозчиков, чтобы получить компенсацию за вред, причиненный здоровью, человек должен был сначала доказать размер этого вреда. То есть пойти в больницу, получить лечение, а только потом, имея на руках все чеки, обратиться за выплатой в страховую компанию. Теперь компенсация выплачивается до начала лечения. Нужно лишь качественное медицинское заключение о характере повреждений, причинно-следственной связи его с перевозкой, медицинском диагнозе и предполагаемой продолжительности лечения. Изменился и размер выплат. Если раньше максимум, что мог получить человек, сломавший ногу, к примеру, при ДТП, – компенсацию за утраченный заработок плюс расходы на лечение перелома ноги – всего 50 тысяч рублей. По новым правилам это 240 тысяч рублей.

Справка «РГ»

Закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков вступил в силу 1 апреля 2013 года. По нему пассажир при аварии или другом ЧП может получить компенсацию либо у страховщика, если транспортная компания заключила с ним договор, либо у самого перевозчика.

Максимальный размер выплаты составляет два миллиона рублей – столько стоит жизнь пассажира. Минимальная компенсация, например, при ушибах или ссадинах, – две тысячи рублей.

Источник: [Российская газета](#) , № 129, 18.06.13

Автор: Кривошапко Ю.