



НССО провел анализ аварийности на различных видах транспорта. Чаще всего страховые случаи происходят при поездках на дальние расстояния.

Собранная Национальным союзом страховщиков ответственности (НССО) за все время действия закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами (ОСГОП, 67-ФЗ) статистика позволяет оценить относительные риски оказаться потерпевшим при перевозках на различных видах транспорта и сделать некоторые интересные выводы.

Так, наибольшему риску оказаться потерпевшим при перевозке, по данным НССО, оказались пассажиры воздушного транспорта – почти 6 человек из каждого 1 млн перевозимых пассажиров в итоге пострадали в авиационных происшествиях. При этом мировая статистика говорит об обратном, утверждая, что авиационное сообщение является одним из наиболее безопасных. «Во многом это объясняется тем, что при осуществлении международных перевозок ответственность большинства перевозчиков застрахована в соответствии с международными договорами РФ или в добровольном порядке, что позволяет им не страховать в рамках 67-ФЗ», – поясняет президент НССО Андрей Юрьев.

«Таким образом, в данную неблагоприятную статистику попал лишь небольшой сегмент авиа- и вертолетных перевозок, которые осуществляются небольшими внутренними перевозчиками и, как правило, в труднодоступных районах центральной и восточной России», – пояснил он. Этот же вид перевозок оказывается на первом месте по среднему количеству пострадавших в одной аварии (более двух человек) и по средней тяжести причиняемого вреда (в большинстве случаев такие происшествия заканчиваются для пассажиров летальным исходом). Все это позволяет говорить о том, что при расчете базового страхового тарифа для авиационных перевозок целесообразно учитывать фактическую аварийность целевого сегмента авиаперевозчиков, а не относительно благоприятную статистику всей авиационной отрасли.

На втором месте в списке наиболее опасных перевозок, по данной статистике, находится внутренний водный транспорт. Однако такой высокий показатель обусловлен тем, что на фоне незначительного количества событий при осуществлении данного вида перевозок в 2013 году произошло одно очень крупное событие – крушение судна «Полесье-8» на Иртыше, в результате которого погибли 6 человек и еще более 45 пассажиров пострадали. Комментируя ситуацию со страховыми случаями на водном транспорте, А.Юрьев отметил, что характерным отличием этого сегмента является относительно невысокая частотность событий, но все из них имеют, как правило, широкий резонанс – именно после крушения судна «Булгария» окончательно было принято решение о скорейшем введении обязательного страхования ответственности перевозчиков.

Наименее опасным видом пассажирских перевозок по всем показателям является перевозка городским электрическим транспортом – троллейбусами и, в особенности, трамваями. Практически все зафиксированные на сегодня страховые случаи являлись единичными инцидентами с падением 1 пассажира в салоне при резких маневрах транспортного средства или небольших ДТП. При этом большинство повреждений связано обычно со ссадинами и ушибами потерпевших. «Горькое исключение из этой в целом благоприятной статистики было только одно – при страховых выплатах по факту террористического акта в волгоградском троллейбусе в конце 2013 года, в результате которого погибли 16 пассажиров и более 25 человек получили травмы различной степени тяжести», – напомнил А.Юрьев.

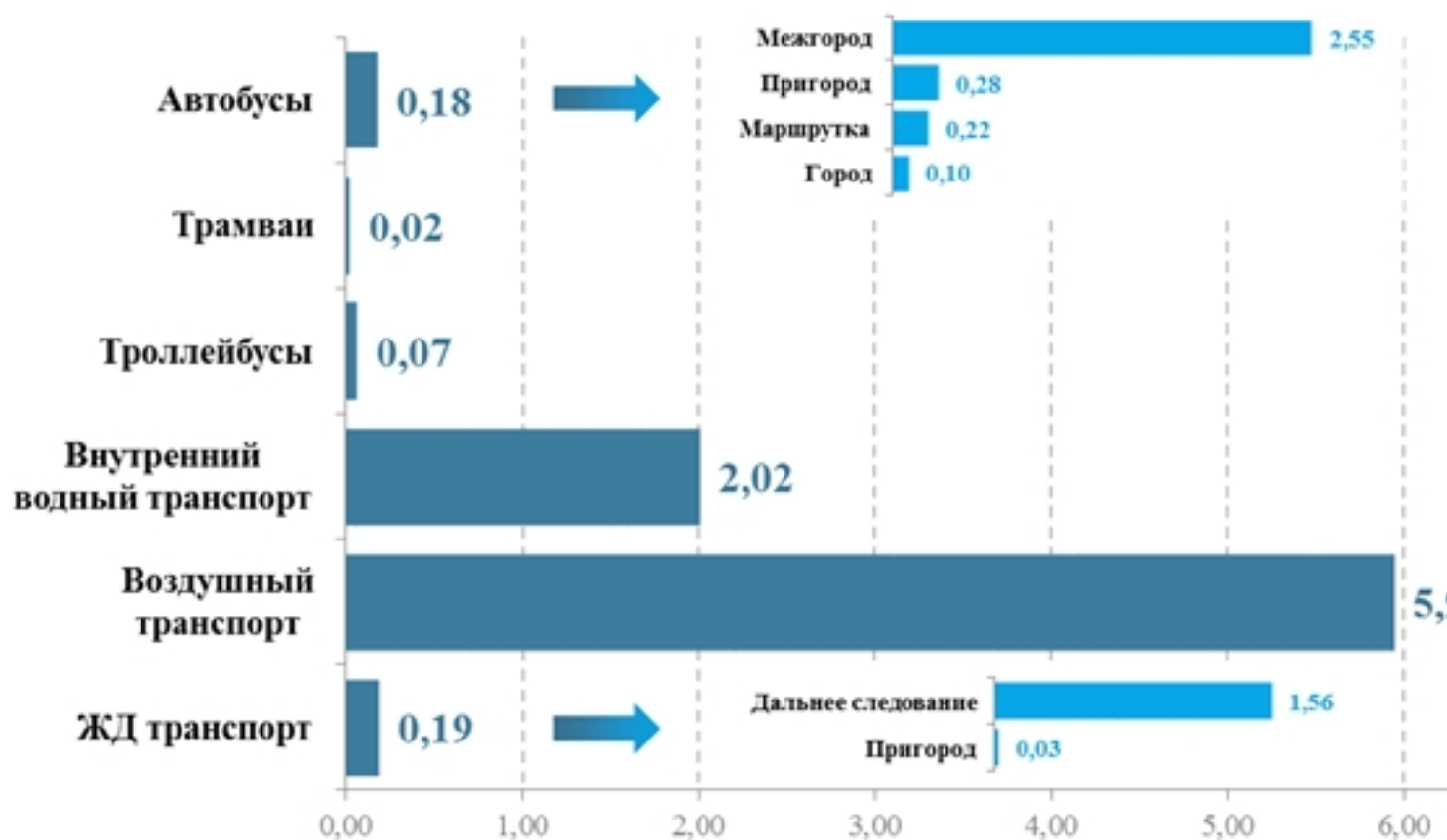
С позиции количества пострадавших пассажиров на каждый 1 млн перевезенных примерно одинаковые показатели имеют наиболее массовые виды перевозок – автобусные и железнодорожные. Однако даже внутри этих двух больших сегментов наблюдается существенный дисбаланс как в части риска, так и в отношении средней тяжести травмирования.

Так, страховая статистика свидетельствует, что риск стать потерпевшим при автобусной перевозке в междугороднем сообщении почти в 25 раз больше, чем при 1 поездке на автобусе городского маршрута. Во многом это объясняется длительностью и дистанцией поездки, т.е. в пересчете на 1 км поездки риск примерно равный. Но есть и другие, более объективные показатели: количество пострадавших в одной аварии и средняя тяжесть травмирования при междугородней перевозке в 1,5–2 раза выше, чем на внутригородском сообщении.

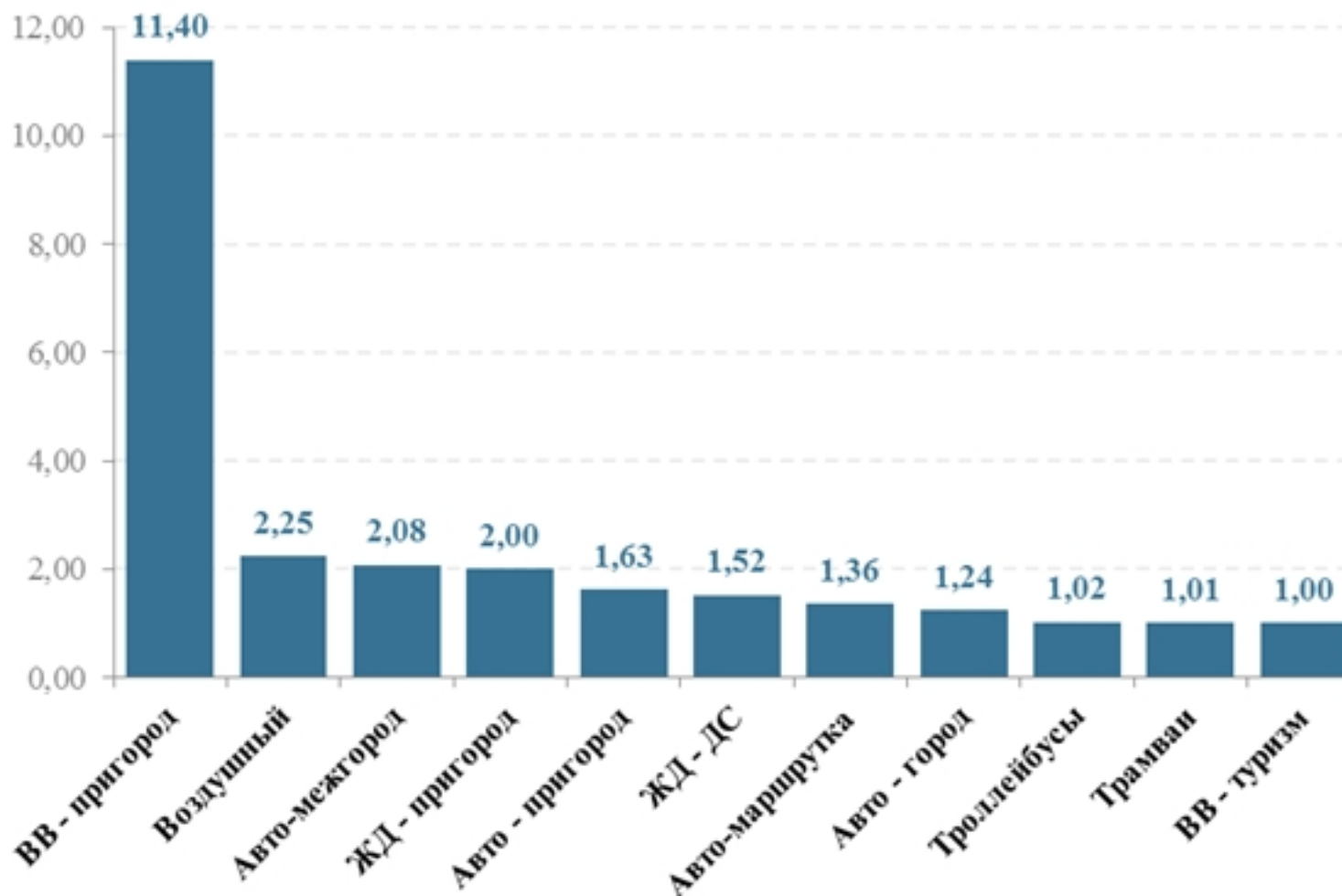
Также характерны показатели рисковости однотипных автобусных перевозок по городу, совершаемых автобусами, следующими строго по маршруту с остановками в установленных местах («Авто-город»), и так называемыми «маршрутками» – маломестными микроавтобусами, совершающими так называемые остановки по требованию. По всем трем показателям перевозка «маршрутками» оказывается более опасной и травматичной. Причин много: от ненадлежащего уровня оснащённости таких транспортных средств элементами пассивной безопасности до низких общих параметров организационной дисциплины водителей «маршруток», что подтверждается также многочисленными аналитическими данными официальной статистики по безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте.

Если же оценивать сегмент железнодорожных перевозок, то виден существенный «перекос» по риску стать потерпевшим для пассажиров дальнего следования. «Однако во многом этот дисбаланс объясняется не только существенно большей дальностью таких перевозок в сравнении с пригородным сообщением, но и более высоким уровнем организации при работе с потерпевшими», – пояснил А.Юрьев. Процесс описания и документирования происшествия при перевозке в поезде дальнего следования четко прописан и исполняется, потерпевшие пассажиры всегда могут зафиксировать факт причинения вреда и доказать его страховщику. Если же вред, особенно средней и низкой степени тяжести, причиняется пассажиру электрички, зафиксировать и потом доказать его в настоящее время затруднительно. Регламентация данных процессов требует существенной доработки.

Количество потерпевших на 1 млн перевезенных пассажиров



Среднее количество потерпевших в 1 аварии



Средняя страховая выплата за вред жизни или здоровью пассажира

