



Трагедия с «Булгарией» послужила стимулом к разработке закона об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров (ОСГОП, ФЗ-67).

Крушение теплохода привело к гибели 122 человек, еще 79 человек удалось спасти, но был причинен вред их здоровью. В том случае, если бы на момент аварии действовал закон об ОСГОП, то совокупные выплаты погибшим и пострадавшим могли бы составить почти 300 млн рублей, рассказал президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрей Юрьев.

При этом он напомнил, что только за последние дни произошло несколько резонансных аварий: катастрофа вертолета Ми-8 в Якутии, опрокидывание вагонов поезда в Краснодарском крае. «Крупные аварии появляются на экранах телевизоров и привлекают к себе внимание, но при этом статистика показывает, что в небольших ДТП на автомобильном транспорте, часто остающихся незаметными, по совокупности погибает гораздо больше людей», – отметил А.Юрьев.

Оценочные потенциальные выплаты по ОСГОП с начала 2013 года – 717 млн рублей, львиная доля из которых приходится именно на пассажиров маршруток и автобусов.

Так, отметил А.Юрьев, по данным, которые в отсутствие официальной статистики союз берет из СМИ, с начала года произошло 430 аварий (92% – автобусы и маршрутки, еще около 7% – троллейбусы и трамваи). Остальные виды транспорта – чуть более 1% в общем количестве аварий).

По погибшим и раненым, по данным на начало июля:

– автобусы и/или маршрутки: 79 погибли, 1368 ранены;

– троллейбусы/трамваи: 1 погиб, 38 ранены;

– самолеты: 0 погибли, 9 ранены;

– ж/д: 0 погибли, 3 ранены;

– вертолеты: 31 погиб, 1 ранен;

– водный: 0 погибли, 0 ранены.

К сожалению, практически никто из пассажиров не знает о своем праве получить страховую выплату, перевозчики не торопятся заключать договоры страхования, а если и страхуются, то неохотно размещают в салоне информацию о страховщике и возможности получить выплату – вопреки прямому требованию закона. В то же время пассажир вправе потребовать предоставить информацию о страховщике, в конечном счете, возможно, хоть это поможет решить проблему низкого уровня охвата страхованием – сейчас девять из десяти перевозчиков не застрахованы, а следовательно – работают незаконно.

Страховщики столкнулись еще с одним способом лукавства перевозчиков – при страховании занижается показатель перевозимых пассажиров. Так, в базе АИС НССО есть договор с рекордно низкой ценой страховки – 22 рубля. Клиент страховщика указал, что вместимость его однопалубного теплохода – 6 человек, в то время как характеристики производителя судна гласят, что судно рассчитано на 12 человек. Всего перевозчик сообщил о 28 перевозимых пассажирах в год. О том, сколько перевозится пассажиров, страховщикам зачастую приходится верить на слово и исходить из информации, заявленной перевозчиком, если же происходит трагедия, то выплата осуществляется всем погибшим и раненым.

Максимальный размер выплаты составляет 2 млн 25 тыс. руб. – столько стоит жизнь пассажира, по вреду здоровью возмещение зависит от степени ущерба и выплачивается пострадавшим исходя из общего лимита 2 млн рублей. Минимальная компенсация, например, при ссадинах – 2 тыс. руб. Страховка распространяется на абсолютно все виды повреждений на транспорте: от потери языка до обусловленного травмой прерывания беременности.

Выплаты производятся по специальной таблице, то есть именно за сам факт травмы, а не по счетам за лечение.

По закону пассажиру при аварии или другом ЧП, произошедшем в трамвае, троллейбусе, автобусе, маршрутке, вертолете, самолете, поезде, электричке, катере или пароходе гарантируется выплата за причинение вреда, независимо от наличия или отсутствия договора страхования у перевозчика и независимо от того, виноват перевозчик в том, что случилось, или нет.

Мнение страховщиков

Заместитель председателя Правления ОАО «СОГАЗ» Николай Галушин:

– Обязанность страховых компаний – распространить информацию о заключенном договоре страхования по всем транспортным средствам перевозчика. Страховщик должен передать перевозчику информацию для размещения в транспортных средствах. Размещение сертификатов, подтверждающих заключение договора страхования, никаким образом не ущемляет интересы перевозчика, наоборот, снимает с перевозчика необходимость отвечать на возможные вопросы со стороны пассажиров относительно действия договора страхования и порядке предъявления претензий и сборе документов по убытку. Штрафы должны быть действенным механизмом наказания тех перевозчиков, которые нарушают закон. Но «насаждать культуру страхования» штрафами нереально и неправильно.

Любой договор страхования предполагает, что сначала осуществляется само

страхование, а выплаты наступают чуть позже. Даже если убыток произойдет в первый день страхования, то урегулирование страхового случая занимает какое-то время. То же самое происходит сейчас по ОСГОП – договоры заключены, но далеко не всеми перевозчиками, убытки уже заявляются страховщикам, идут первые выплаты, но на основании 3–4 месяцев работы сделать вывод о том, что закон неэффективен, тарифы завышены и т.д., нельзя. Безусловно, мы ожидаем и роста количества обращений, и роста убытков по сравнению с сегодняшним днем – это произойдет не только из-за роста осведомленности пассажиров о своих правах на получение возмещения, но и вследствие роста уровня проникновения, увеличения количества застрахованных перевозчиков.

В основном проблема по уклонению перевозчиков от заключения договоров ОСГОП и по занижению количества перевозимых пассажиров присуща автомобильному транспорту. Мы ожидаем, что в области пассажирских перевозок водным транспортом таких проблем будет значительно меньше: и количество перевозимых пассажиров в тысячи раз меньше, чем при автомобильных перевозках, и уровень учета пассажиров выше, и количество перевозчиков меньше. Конечно, за исключением прогулочных, экскурсионных водных перевозок. Здесь такая же ситуация с учетом, как и на автомобильном транспорте. С такими же проблемами. Закон об ОСГОП, который являлся «законодательным долгостроем», был принят именно после трагической гибели пассажиров «Булгарии». Страхование не является способом повышения качества и уровня безопасности пассажирских перевозок, а лишь способом гарантирования выплат возмещения пострадавшим.

Единственным, на наш взгляд, способом борьбы с занижением объемов является переход тарификации на формулу привязки тарифа к количеству посадочных мест (и мест для стояния) в транспортном средстве.

Генеральный директор СК «МАКС» Надежда Мартянова:

– 11 июля исполняется 2 года со дня катастрофы теплохода «Булгария», в которой погибли 122 человека. Средства из бюджета были направлены пострадавшим и семьям погибших, что, безусловно, озаботило Правительство РФ и сподвигло к необходимости принятия закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков.

Вообще говоря, крупные аварии на водном транспорте случаются довольно редко. Так,

за весь XX век было зафиксировано немногим более 60 катастроф с количеством погибших от 200 человек и более, в которых в общей сложности погибло около 105 тысяч человек, однако из этих катастроф только 7 судов и, соответственно, около 8 тыс. человек относятся к жертвам мирного времени. Остальные 97 тысяч погибших стали в той или иной степени жертвами ведения военных действий.

Со вступлением в действие закона о страховании ответственности перевозчиков, однако, высветилась тенденция, о которой предупреждали многие страховщики: крупные резонансные катастрофы всех ужасают, но основной ущерб приходится на то, к чему все давно привыкли и не обращают внимания – на автомобильные аварии. По статистике 2013 года, за первые несколько месяцев произошло более 400 транспортных происшествий с пострадавшими, из которых 90 с лишним процентов приходится на автомобильный транспорт. 111 человек погибли, более 1400 получили ранения. Уже сейчас, к сожалению, очевидно, что по итогам года эта печальная статистика «перехлестнет» масштабы трагедии «Булгарии». Предполагаем, что выплаты по итогам года с лихвой превысят миллиардную отметку.

И, к сожалению, в ближайшие годы изменений к лучшему не ожидается. Уровень организации дорожного движения, степень ответственности и подготовки водителей таковы, что по относительному уровню смертности на дорогах Россия борется за мировую «пальму первенства» с Египтом, уверенно оставляя позади другие страны мира.

Не вызывает на данный момент оптимизма и ситуация с собственно страхованием. Первоначальный интерес перевозчиков к заключению договоров был обеспечен рядом жестких заявлений работников прокуратуры и органов транспортного надзора о грядущих проверках. Однако сейчас перевозчики прямым текстом заявляют, что все эти грозные обещания так и остались только обещаниями, на самом деле надзорные органы их совершенно не беспокоят, поэтому исполнять свою обязанность по страхованию они не собираются. В дополнение к этому идут и постоянные попытки занижить с помощью поддельных справок и невероятных небылиц сумму страховой премии. Если верить предоставляемой информации, то автобусы и маршрутки курсируют по городам и весям совсем пустыми, а, к примеру, у одного из таких перевозчиков из парка в 97 новых иностранных автобусов на линии находятся только 3, а остальные 94 постоянно в ремонте.

Источник: [Википедия страхования](#) , 10.07.13