

ПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЕДУТ ПО

«ДОРОЖНОЙ КАРТЕ»



Законодательство, регулирующее ответственность перевозчика перед пассажирами, решено усовершенствовать. Что изменится уже с начала следующего года, рассказала заместитель директора Департамента финансовой политики Министерства финансов Российской Федерации Вера Балакирева.



Современные страховые технологии: С января 2018 года система страхования ответственности перевозчиков в России обновится — вступят в силу изменения закона, регулирующие данную сферу. Какие задачи решаются этими изменениями?

Вера Балакирева: Совершенствование системы страхования ответственности перевозчика осуществлено по результатам анализа правоприменительной практики за несколько лет. Изменения носят плановый характер и направлены на реализацию «дорожной

карты» «Стратегии развития страховой деятельности в Российской Федерации до 2020 года».

ССТ: Каком образом обеспечивается сегодня ответственность перевозчиков за жизнь и здоровье пассажиров при некоммерческих перевозках — в школьных автобусах, при перевозках персонала предприятий? Что может быть предпринято для ее повышения?

В. Б.: Вопрос касается перевозчиков, осуществляющих перевозки детей школьными автобусами, перевозки по заказам либо некоммерческие перевозки для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя. Он решается путем повышения и установления ответственности как за вред, причиненный при перевозке, так и за отсутствие договора обязательного страхования — в размере, в котором должно быть выплачено страховое возмещение при надлежащем страховании.

Понятие перевозчик распространяется на лицо, осуществляющее перевозку, вне зависимости от того обстоятельства, является ли он перевозчиком по договору перевозки или только фактически осуществляет перевозку пассажиров. Дети, перевозимые транспортными средствами, наделяются статусом пассажира вне зависимости от наличия в отношении них договора перевозки.

ССТ: Лакуна в защите пассажиров такси уже вызывает общественные дискуссии. Возможно ли, на Ваш взгляд, включение такси в систему страхования перевозчиков, основанную на законе № 67-ФЗ? Возможно ли введение страхования ответственности агрегаторов такси, предлагаемое сейчас в Госдуме?

В. Б.: Законодательством Российской Федерации предусмотрено регулирова-

ние деятельности по перевозке пассажиров легковыми такси, что позволяет рассматривать вопрос о распространении на такие перевозки законодательства об обязательном страховании ответственности перевозчика.

Вместе с тем, предложение по распространению страхования в обязательной форме на перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа легковыми такси, требует решения ряда вопросов. Они связаны с отсутствием достаточного регулирования ответственности лица, осуществляющего перевозки пассажиров легковым такси, контролем за осуществлением ими обязательного страхования, расчетом страховой премии и тарифа в отношении таких перевозок, согласованием условий и норм такого страхования с законом об ОСАГО.

Вопрос введения страхования ответственности систем — агрегаторов такси можно рассматривать после установления соответствующего регулирования их деятельности, в том числе определением их гражданско-правовой ответственности перед пассажирами.

ССТ: В новой редакции закона № 67-ФЗ изменен порядок заключения договора обязательного страхования перевозчика. Если раньше порядок и форма договора должны были соответствовать только нормам Гражданского кодекса РФ, то теперь уточнено, что договор страхования «заключается в письменной форме на основании письменного или устного заявления страхователя в двух экземплярах, один из которых вручается (направляется) страховщиком страхователю». Не приведет ли к росту злоупотреблений со стороны страхователей возможность не документировать обращение к страховщику — с учетом того, что перевозчику, например, нужно передать страховщику перечень своих транспортных средств?

Основные вопросы регулирования:

- обеспечение страховой защитой детей, перевозимых бесплатно или по льготному тарифу с предоставлением или без предоставления отдельного места в транспортном средстве;
 - увеличение мотивации перевозчиков к обеспечению безопасности перевозок посредством совершенствования применения тарифного коридора страховщиком, уточнения оснований для регрессных требований страховщика к перевозчику, причинившему возмещенный страховщиком вред;
 - исключение случаев двойного страхования для перевозчиков, осуществляющих международные перевозки и страхующие свои имущественные интересы в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации, национальными требованиями иных государств или их союзов, являющимся условием осуществления деятельности по перевозкам пассажиров при условии, что страховые суммы будут установлены в размере не менее указанных в законодательстве об обязательном страховании ответственности перевозчика;
 - определение особенностей и порядка расторжения, изменения или прекращения договора обязательного страхования;
 - уточнение положений о ежегодном мониторинге предельных значений страховых тарифов, проводимом Банком России, — предусматривается разработка методических рекомендаций по проведению мониторинга страховых тарифов.
-

В. Б.: Оформление договора страхования на основании письменного или устного заявления страхователя соответствует требованиям гражданского законодательства, при этом такой договор составляется в письменной форме в двух экземплярах для каждой стороны.

Страхователь, при обращении к страховщику в целях определения размера

страховой премии, должен представить информацию о количестве перевозимых пассажиров, что предполагает указание информации о транспортных средствах, в которых такие пассажиры перевозятся.

Следует отметить, что если страховой случай наступил, и страхователь не уведомил страховщика об увеличении страхового риска по договору обяза-

тельного страхования до наступления страхового случая, страховщик вправе предъявить регрессное требование к страхователю в размере выплаченного страхового возмещения за вычетом уплаченной страхователем страховой премии.

ССТ: В страховании перевозчиков сегодня применяется схема «назначения» фиксированной суммы выплат, характерной скорее для личного страхования. Согласно действующим правилам, страховая выплата должна рассчитываться, исходя из расчета 600 рублей за 1 кг багажа и 11 тыс. рублей за ручную кладь в случае, если стоимость утраченного имущества — не выше этой суммы. Не нарушает ли эта норма основы страхования имущественных рисков, согласно которым компенсация должна быть в пределах понесенного вреда?

В. Б.: Расчет размера страхового возмещения при причинении вреда имуществу пассажира соответствует положениям транспортных уставов и кодексов и не ограничивает в правах выгодоприобретателей, так как они имеют право доказывать, что вред причинен в большем размере.

ССТ: По мнению ряда экспертов, трагедия под Владимиром 6 октября 2017 года — столкновение поезда с автобусом из Казахстана — показала необходимость согласования систем страхования ответственности пассажиров в рамках ЕАЭС. Возможно ли принятие конкретных мер в этом направлении в рамках запланированной гармонизации финансового законодательства в ЕАЭС?

В. Б.: В настоящее время государствами — членами ЕАЭС обсуждается проект Концепции формирования общего финансового рынка Евразийского экономического союза, который

предусматривает детальный анализ социально-экономического положения государств — членов ЕАЭС с целью выявления уровня развития их финансовых рынков и факторов, препятствующих созданию общего финансового рынка, оценки возможного уровня гармонизации законодательства государств-членов ЕАЭС в финансовой сфере.

В пункте 23 Протокола по финансовым услугам (Приложение № 17 к Договору о ЕАЭС) отсутствует положение о гармонизации обязательных видов страхования, так как невозможно унифицировать размеры и виды компенсационных выплат из-за существующих различий в социально-экономическом развитии государств — членов ЕАЭС (стоимости медицинского обслуживания, прожиточный минимум и т. д.), а также из-за различных подходов к регулированию обязательных видов страхования. Причем существенно различаются не только подходы к регулированию, но также субъекты и объемы страховой защиты.

Поэтому стоит вести речь не о гармонизации законодательства об обязательных видах страхования, а о его совершенствовании в каждом государстве — члене ЕАЭС с целью устранения существующих пробелов в страховой защите. Например, согласно пункту 5 Закона Республики Казахстан № 444 –II ЗРК от 01 июля 2003 года «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами», обязательное страхование действует только на территории Республики Казахстан. Действие российского законодательства об обязательном страховании ответственности перевозчика не распространяется на иностранных перевозчиков, въезжающих на территорию Российской Федерации.