НЕ ПОВТОРЯТЬ СТРАШНЫЙ УРОК

Авария автобуса с гражданами Средней Азии под Владимиром, которая привела к почти двум десяткам жертв, остро поставила на повестку дня вопрос о синхронизации систем обязательного страхования перевозчиков в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), считает Начальник Управления контроля и организации страховых и компенсационных выплат Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Валерий Карпов. Создание общего финансового рынка предусмотрено соглашениями ЕАЭС к 2025 году, но к подготовке гармонизации законодательства страны приступают уже сейчас — и инициатива НССО о перевозчиках может стать одним из первых пунктов в этой работе.

ССТ: Расскажите: что произошло на самом деле 6 октября 2017 г. в Петушинском районе Владимирской области?

В. К.: Полную картину происшествия сможет дать только расследование компетентных органов, но мы со своей стороны также пристально наблюдаем за ситуацией и хотим разобраться в ней по имеющейся в открытых источниках информации.

В ночное время на железнодорожном переезде произошло столкновение автобуса и поезда сообщением Санкт-Петербург — Нижний Новгород (№ 60). Скорее всего, автобус заглох на железнодорожном переезде из-за неудовлетворительного технического состояния — это гипотеза следствия.

Машинист применил экстренное торможение, но не смог остановить поезд, который врезался в автобус с такой силой, что фактически разорвал его на две части. Часть автобуса осталась на переезде, а часть отлетела на несколько десятков метров. Те, кто находился в автобусе в момент столкновения, практически не имели шанса выжить.

В ДТП погибли 17 человек, в том числе 2 детей. Трое пассажиров, в том числе девочка 5 лет, находятся в больнице в тяжелом состоянии. Еще 36 пассажиров причислены к пострадавшим. В живых остались только те пассажиры, которые по просьбе водителя вышли вытолкать автобус с переезда. Как показывает расследование, организатор перевозок остался жив.

Всего в автобусе находилось 58 человек, в том числе 55 граждан Узбекистана, а также организатор перевозки и двое водителей — граждане Казахстана. Пассажиры направлялись в Казахстан для восстановления миграционных документов, срок которых заканчивался. Транспортное средство имело казахские номера и принадлежало казахскому перевозчику. Как выяснили казахские журналисты, лицензия на перевозку пассажиров у водителя была. Но в национальной единой базе Казахстана по техосмотру они это транспортное средство не смогли найти.

ССТ: Стало ли это трагическое происшествие страховым случаем?

В. К.: Потенциально это мог бы быть страховой случай сразу по нескольким договорам страхования, если бы перевозчик соблюдал законодательство РФ, или если бы системы страхования ответственности России и Казахстана были согласованы друг с другом.

Первый вариант. В Казахстане действует свой закон об обязательном страховании пассажирских перевозчиков, аналог нашего закона. Он был принят на 10 лет раньше российского аналога. Но по размеру покрытия казахское страхование значительно уступает российскому: в текущих ценах за гибель пассажира предусмотрена выплата около 390 тыс. руб., в то время как в России — 2 млн 25 тыс. руб., лимиты выплат по здоровью отличаются еще более существонно — 78 тыс. руб. против 2 млн. Однако, авария под Владимиром не могла бы привести к выплатам по такому полису, так как действие этого закона ограничено территорией Республики Казахстан.

Второй вариант. Пострадавшие пассажиры и их семьи имели бы право на выплаты, если бы перевозчик приобрел полис страхования автогражданской ответственности в международной системе «Зеленая карта». Но Казахстан, в отличие от большинства стран на континенте (включая Россию), не является членом бюро «Зеленая карта». И, соответственно, его перевозчики не обязаны покупать «карту», въезжая на территорию РФ. Они могут сделать это добровольно: так, одна из болгарских страховых компаний авторизована продавать казахским перевозчикам «Зеленую карту». Но данный перевозчик не воспользовался этой возможностью.

Третий вариант. Если владелец транспортного средства, въезжающего на нашу территорию, не приобретает «Зеленую карту», то у него возникает обязанность заключить договор ОСАГО на срок пребывания. Но и ОСАГО этот перевозчик не приобрел — то есть, он просто нарушил закон.

ССТ: Получается, что у перевозчика была возможность защитить пассажиров, как минимум используя два варианта страхования, но он сэкономил и теперь пострадавшие выплаты получить не могут?

В. К.: Да. Следует подчеркнуть: если бы этих иностранных граждан вез российский перевозчик, наша страховка сработала бы даже на территории другого государства. В российском законе об обязательном страховании нет оговорки в отношении страны перевозки. Я хотел бы подсказать пассажирам, ищущим дешевые билеты: лучше ездить за границу с российскими перевозчиками. На сайте НССО всегда можно посмотреть, в какой страховой компании они застрахованы.

Этот случай — далеко не первый в ряду незастрахованных инцидентов с перевозками иностранных граждан. (Можно вспомнить аварию автобуса армянского перевозчика в Тульской области в 2015 г., в которой погибли 8 граждан Армении и более 40 получили травмы, — прим. ред.). На мой взгляд, эта трагедия выявила насущную необходимость синхронизации законодательства в рамках единого пространства Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Возможно, нужны оговорки в международных документах о том, что при въезде перевозчика из одной страны в другую должны действовать местные законы об обязательном страховании, но при этом их лимиты и условия осуществления страховых выплат не должны быть ниже и хуже тех, которые установлены законодательством страны, на территории которой осуществляется перевозка.

ССТ: Получат ли пострадавшие под Владимиром какие-то компенсации?

В. К. Насколько мне известно из СМИ, граждане Узбекистана, пострадавшие в аварии, получили по 5 тысяч руб. компенсации на текущие расходы от ОАО «Российские железные дороги» (8 октября 36 участников аварии доставлены на родину самолетом Минобороны своей страны, где правительство поручило главам региональных администраций оказать им дальнейшую помощь, — прим. ред.). Трое пострадавших проходят лечение в больницах на территории России. Дальнейший порядок выплаты и размеры компенсаций по состоянию на середину октября еще обсуждаются. Возможно, претензии будут предъявлены к виновникам на основании решения суда.

ССТ: Кто в этой ситуации может быть признан виновником?

В. К.: Произошло взаимодействие источников повышенной опасности. Столкнулись два транспортных средства. На мой взгляд, очевидно, что вина и 100 % ответственности лежит на казахском перевозчике. Вместе с тем, наше законодательство несколько шире трактует эту ситуацию. В случае причинения вреда жизни или здоровью людей в результате взаимодействия нескольких источников повышенной опасности у владельцев таких источников возникает солидарная ответственность перед потерпевшими.

ССТ: Следит ли НССО за развитием этой ситуации?

В. К.: Полномочия НССО в данном случае весьма ограничены, т.к. происшествие не подпадает под действие российского закона об обязательном страховании. Поэтому, к сожалению,

ДТП во Владимирской области: работа над ошибками

Есть, но не мог использовать

Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами в соответствии с Законом Республики Казахстан № 444- II ЗРК от 01 июля 2003 г.

до 390 тыс. руб. (ущерб жизни)
до 78 тыс. руб. (здоровье)

Обязательное страхование гражданской ответственности перед пассажирами (ОСГОП) согласно Закону РФ № 67-ФЗ от 14 июня 2012 г.

до 2,025 млн руб.

Мог использовать, но не захотел

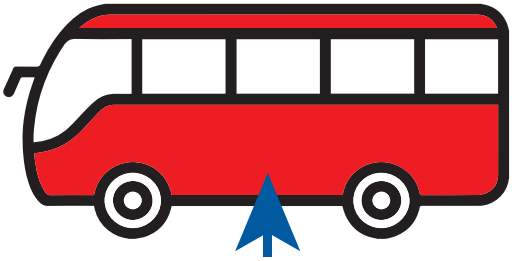
Полис «Зеленая карта» (добровольно для перевозчиков из Казахстана)

до 500 тыс. руб. (жизнь и здоровье)

ОСАГО (обязательно для нерезидентов без «Зеленой карты»)

до 500 тыс. руб. (жизнь и здоровье)

Ни один из вариантов страхования не сработал в силу отсутствия контроля и недостаточной трансграничной организации страхования



Фактически оказанная помощь
(РЖД, МЧС РФ, власти областей Узбекистана – хокимияты)
- 5 тыс. руб. (РЖД)
- питание и одежда (МЧС РФ)
- ? (помощь от хокимиятов, на их усмотрение)

мы не можем дать возможность гражданам проверить наличие страховой защиты у иностранного перевозчика или контролировать исполнение страхового законодательства. Роль НССО сейчас сугубо консультационная — мы внимательно следим за расследованием.

Также мы анализируем возможность подготовки инициатив по гармонизации законодательства о страховании ответственности перевозчиков в рамках ЕАЭС. Нужно создать единую систему ответственности перевозчиков, которая, может быть и не исключит возможность подобных трагедий в будущем, но точно позволит обеспечить надлежащую финансовую защиту пострадавшим.