ПОИСК СПРАВЕДЛИВОСТИ В ТРЕХ ЧАСТЯХ

В январе 2018 г. система страхования ответственности перевозчиков перед пассажирами в России изменится. Вместе с тем, она еще недостаточно защищает пассажиров при перевозках определенного вида. Об этом «Современным страховым технологиям» рассказал Валерий Карпов, начальник Управления контроля и организации страховых и компенсационных выплат Национального союза страховщиков ответственности (НССО).

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. ШКОЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ

Современные страховые технологии: Расскажите о последних изменениях в законе об обязательном страховании ответственности перевозчиков.

В. К.: Основная проблема, о которой давно говорил наш союз — незащищенность детей при перевозке школьными автобусами. По закону страховать ответственность должны только коммерческие перевозчики, а автобусы, принадлежащие школьным и дошкольным учреждениям, осуществляют перевозку детей бесплатно, поэтому не подпадают под действие закона, а такие организации не страхуют свою ответственность. В случае аварии с таким автобусом максимум, на что могут претендовать пострадавшие — выплата по ОСАГО, которая в четыре раза меньше, чем выплата по страхованию ответственности перевозчика.

Мы долго пытались донести нашу озабоченность до Минфина, и сейчас проблема разрешилась. Некоммерческие перевозчики по-прежнему не подлежат страхованию, но законом на них возложена повышенная ответственность:

выплаты до 2 млн рублей за гибель человека и за причинение вреда здоровью. Если такие перевозчики в полной мере сознают свою социальную ответственность и финансовые возможности, то они выберут добровольное страхование ответственности. Причем поправка действует очень широко: теперь любое лицо, юридическое или физическое, осуществляющее перевозку (за исключением личных, семейных и домашних нужд) транспортным средством вместимостью более 8 пассажиров, несет такую повышенную ответственность. Эти изменения вступят в силу 27 января 2018 года. Теперь наша задача — донести до общественности эту информацию.

С 2013 года произошло более 100 происшествий со школьными автобусами. Погибло 15 детей. Более 400 получили травмы.

ССТ: Как будут развиваться события, если школа не заключит договор страхования, а при перевозке дети пострадают?

В. К.: Проблема может стать особенно актуальной для сельских районов, где на балансах школ часто стоит автобус, который собирает детей по населенным пунктам и довозит их до школы. Если произойдет авария, а договора страхования ответственности у школы нет, то родители пострадавших детей обратятся за получением компенсации непосредственно к школе, а затем и в суд.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ. МЕТРО

ССТ: Какие еще проблемы связаны с исполнением Закона № 67-ФЗ?

В. К.: Следующая проблема — метрополитен. Это огромный конгломерат, который включает в себя как подвижной состав, так и территории вестибюлей, эскалаторы, переходы и пр. Метрополитена касаются два закона об обязательном страховании ответственности — это и опасные объекты (эскалаторы), и перевозка.

Выплата компенсаций пострадавшим на эскалаторе полагается, если вред причинен из-за аварии самого эскалатора. Но если человек упал по собственной неосторожности, то выплата по этому виду страхования не предусмотрена.

Если же говорить об ответственности Метрополитена при перевозках, то важно понимать, что перевозка начинается в момент посадки пассажира в вагон и заканчивается после его высадки. В случае причинения вреда при перевозке Метрополитен обязан выплатить компенсацию без всяких оговорок — вне зависимости от степени его вины. Ввиду того, что Метрополитен имеет особый статус, он не должен страховаться, а должен сам возмещать вред. При этом на него возложена обязанность установить факт вреда и установить свою ответственность за случившееся. Как показывает практика, Метрополитен не торопится считать себя виноватым и выплачивать что-либо пострадавшим — возникает конфликт интересов. Выплаты производятся только по резонансным случаям.

Сейчас в Закон № 67-ФЗ внесены изменения, которые обязали Минтранс прописать более подробно обязанности и действия Метрополитена по факту происшествия. К сожалению, это не устранит коренное противоречие, ущемляющее права граждан на получение

компенсаций. Более того, до недавнего времени перечень документов, которые должны предоставлять потерпевшие, был регламентирован постановлением правительства и распространялся на Метрополитен. Сейчас эти полномочия передали в Банк России, который не может регулировать деятельность Метрополитена. При этом в проекте перечня документов Минтранса появилось требование о предоставлении билета на метро. Мы хорошо знаем, что использованный билет на метро практически никто не сохраняет. Требование его предоставить фактически может свести к нулю возможность для пострадавших получить выплату, даже в том случае, если в приказе Минтранса будет соответствующая оговорка — «при наличии».

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ. ТАКСИ

ССТ: Такси перевозит граждан, но на таксистов не распространялся закон о страховании ответственности перевозчика. Что сейчас меняется?

В. К.: Мы считаем, что любой гражданин, садясь в общественный транспорт, должен получать единые гарантии по возмещению вреда. Такси является составной частью общественного транспорта, но нормативная база, регулирующая деятельность такси, не была должным образом проработана. Сейчас был проведен ряд законодательных изменений. Но с точки зрения обеспечения выплаты компенсаций остались неразрешенные вопросы: кто же должен осуществлять компенсацию вреда пассажирам, которым был причинен вред в результате перевозки в такси? В концепции Закона № 67-ФЗ это, безусловно, должен быть сам перевозчик. Но специфика деятельности такси в настоящее время такова, что подавляющее количество перевозок осуществляется при посредничестве так называемых интернет-агрегаторов, которые распределяют заказы по конкретным таксопаркам и таксистам. В этом случае мы считаем важным на уровне законодательства закрепить обязанность агрегаторов передавать заказы только тем таксистам, ответственность которых будет застрахована по закону, а в случае отсутствия у них надлежащей страховки — разделять с перевозчиком ответственность перед пострадавшими пассажирами.

ССТ: Почему не хватает ОСАГО?

В. К.: ОСАГО — один из вариантов решения, но выплаты здесь существенно меньше, чем выплаты при перевозке автобусом или другим общественным транспортом. То есть права пассажиров такси ущемляются. Увеличение в четыре раза лимитов выплат по ОСАГО приведет к росту стоимости полиса, что сейчас невозможно по многим причинам. Для того чтобы защитить интересы пассажиров такси, нужно изменения вносить именно в Закон № 67-ФЗ. Большинство страховщиков поддержало целесообразность включения такси в систему обязательного страхования ответственности перевозчика. Их мнение однозначно — необходимо унифицировать подходы по возмещению вреда пассажирам общественного транспорта. Люди не должны страдать.

Подлая система

Жительница Москвы Гульнара Куц получила тяжелую травму при высадке из вагона метро в час пик. Уже полгода она пытается отстоять в судах свое право на компенсацию от Метрополитена. Юристы перевозчика считают, что произошедшее — проблема самой пассажирки. Более того, суд первой инстанции с этим мнением согласился. Пострадавшая рассказала о своих мытарствах журналу «Современные страховые технологии».

- Гульнара, что произошло с Вами в метро?

- Утром 28 апреля я ехала на работу, должна была выйти на станции Белорусская кольцевой линии. Когда я еще находилась в вагоне поезда и готовилась к выходу, какой-то пассажир, мужчина крупной комплекции, толкнул меня в плечо. В результате я вылетела в открывшиеся двери на входящих пассажиров, упала лицом на платформу и вскрикнула от резкой боли в ноге. Двое мужчин меня подняли и посадили на скамейку. Мне нужно было идти на работу, но я не могла встать из-за острой боли. Одна из пассажирок задержалась рядом со мной и вызвала скорую.

В больнице поставили очень серьезный диагноз — перелом шейки бедра. Более полугода ушло на лечение и восстановление. Сегодня испытываю трудности при передвижении. Расходы на лечение и реабилитацию уже составили более 300 тыс. руб., при этом я не могла ходить на работу, получать зарплату. Но Метрополитен отказался мне выплачивать компенсацию!

- Почему? Ведь закон о страховании ответственности перевозчиков предусматривает, что Метрополитен, хоть и не использует страхование, должен компенсировать ущерб пассажирам, если он был нанесен во время поездки, посадки или высадки.

Я не обвиняю Метрополитен в причинении мне тяжёлой травмы, а пытаюсь показать, что человек не защищен в метро и может в любой момент столкнуться с опасностью. Я с такой опасностью столкнулась и прошу Метрополитен компенсировать мне ущерб в соответствии с законом о страховании ответственности перевозчиков (ФЗ-67 гл. 6, ст. 25, 26). Я действую в рамках закона. Но Метрополитен требует предоставить доказательства своей вины в том, что произошло, и, на мой взгляд, игнорирует требования закона. По моему мнению, Метрополитен, так как не застраховал свою ответственность перед своими пассажирами, как другие транспортные кампании, пытается теперь от этой ответственности уйти.