

Какие законодательные инициативы намерен предложить минтранс в ближайшее время, за какие законы он настойчиво борется? Эти вопросы «РГ» обсудила со статс-секретарем – заместителем министра транспорта Сергеем Аристовым.

Страховка для пассажира

Минтранс продолжает настаивать на принятии единого закона о страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами.

Законопроект, который дисциплинирует перевозчиков и защитит пассажиров, все еще не принят парламентариями. Возможно, и из-за нежелания ряда перевозчиков.

Хотя трагедия с теплоходом «Булгария» прошедшим летом показала, насколько этот документ необходим. Но страховка в два миллиона рублей так и остается «эксклюзивом» авиации.

По словам Сергея Аристова, при введении единого страхования на транспорте стоимость билетов увеличится, но незначительно. Зато будет наведен определенный порядок с техническим состоянием парка, а также страховка обеспечит защиту интересов пассажиров.

Максимально стоимость билетов, к примеру, на морские круизы поднимется на 30 рублей. Но когда за тур на морском транспорте выкладывают тысячу долларов, то 30 рублей за безопасность, наверное, это не такая высокая цена, предположил Аристов.

Сегодня за жизнь и здоровье пассажиров на железнодорожном транспорте

компенсация составляет максимум 100–160 тысяч рублей, это ничтожно мало, считают в минтрансе. Кстати, железнодорожники не возражают против всеобщей системы страхования. Нужна она и для пассажиров автотранспорта. По нынешнему законодательству в рамках ОСАГО за жизнь человека максимум выплатят 1,5–2 сотни рублей.

«Надо понимать, что обеспечение безопасности требует денежного содержания. Но если компания не вкладывает деньги в поддержание своего парка, то она будет больше платить страховку. При ее расчете большое значение будет иметь для цены страхового договора состояние транспортного парка, безопасности. Если старый парк, если компания без конца попадает в какие-то катастрофы, происшествия и прочее, она должна платить значительно большую страховку, чем дисциплинированные перевозчики, поскольку риск для страховщиков велик. Такого подхода и боятся нерадивые перевозчики. Тем временем одно из поручений президента и председателя правительства как раз заключается в том, чтобы у нас не было таких компаний, которые используют старые транспортные средства, чтобы выкачивать максимальную прибыль. «Не хочешь обновлять свой парк, не хочешь обеспечивать систему защищенности, водители все время попадают в какие-то ситуации – пожалуйста. Но тебе такие ставки установят, что лучше вообще с рынка уйти», – отметил Аристов.

Но есть страховые компании, которые завязаны с перевозчиками. Если они будут заниматься страхованием пассажиров, то особого толка не будет, выразила сомнение корреспондент «РГ». Однако Аристов возразил, что «здесь предусмотрен совершенно другой подход к страховому делу, и он построен на том, чтобы договор страхования был публичен. Но самое главное, не любая страховая компания сможет прийти на рынок. Будет создан отдельный страховой пул. Если появится новый страховщик, желающий зайти на этот рынок, то пул будет решать, пускать его или нет, проверив его благонадежность и возможность работать. Пул будет отвечать за добросовестность страховщика и в случае каких-то финансовых затруднений у него обязан взять на себя страховую компенсацию пострадавшим всех этих денег».

Небесные гарантии

Сейчас идет речь о внесении изменений в Кодекс об административных

правонарушениях в части ответственности за лазерные «игрушки», за воздействие лазером на пилотов.

Во всех уголках страны стали появляться лазерные хулиганы, но ответственности у них почти никакой, поэтому, естественно, нужно наводить порядок. «Надо помнить, – говорит Аристов, – что это не наше желание ужесточать законодательство, а цель – скорее приблизиться к мировому опыту, потому что во многих странах за подобного рода действия предусмотрена ответственность, в том числе и уголовная, причем суровая. Либо большие штрафы».

Что касается вопроса о гарантиях перед авиапассажирами за выполнение полета, то здесь есть две законодательные инициативы. Первый законопроект «О гарантировании исполнения договоров воздушной перевозки пассажиров». Ежегодно та или иная компания не в состоянии выполнять взятые на себя обязательства по перевозке, страдают пассажиры, страдает имидж авиационных властей, а государство вынуждено для защиты граждан изыскивать средства, оплачивать другим авиакомпаниям их перевозку. Чтобы заставить платить эти деньги от имени бизнеса, осуществляющего авиационные перевозки, предложено несколько вариантов решения проблемы.

Один из них – создание фонда отчислений авиакомпаний от части своих прибылей. В нем могли бы аккумулироваться деньги для оплаты полета пассажиров в случае банкротства одного из участников фонда. Но перевозчики выступают против, так как получается, что наиболее добросовестные и крупные компании все время будут отчислять деньги в этот фонд и еще к тому же вывозить пассажиров банкротства своими бортами.

Есть другой вариант – страхового возмещения перевозки. Тогда идет оплата перевозки пассажира от той страховой компании, которая застраховала перевозчика-банкрота. Смысл заключается в том, что при подготовке договора страхования проверяется финансовое состояние страхующейся организации. Если она в ближайшее время может обанкротиться, ее никто страховать не будет. А раз авиакомпания не будет застрахована, она не сможет выйти на рынок, не получит сертификат и ей нельзя будет летать, поясняет Аристов.

Источник: Российская газета - Транспорт, № 290, 23.12.11, с сокращениями

Автор: Шадрина Т.