

*С момента крушения теплохода «Булгария» прошло уже без малого два месяца. Расследование завершено, корабль подняли, а родственникам каждого из 122 погибших выплатили чуть более миллиона рублей. Большую часть денег выделил федеральный бюджет – по миллиону рублей. Власти Татарстана выдали своим жителям по 300 тысяч. Все остальное – это частные пожертвования, в том числе от граждан Франции, Испании и США. При этом вклад страховых компаний, которые во всем мире первыми расплачиваются за подобные случаи, оказался минимальным.*

⋮

Все должно измениться в сентябре, когда в Госдуме состоится второе чтение законопроекта, предусматривающего введение нового вида страхования ответственности перевозчика. В результате цена жизни пассажира водного или наземного транспорта будет практически такой же, как и при авиаперелетах, – 2 миллиона 25 тысяч рублей. «Итоги» попытались выяснить, станет ли от этого безопаснее путешествовать по стране.

### ***МРОТ наоборот***

Сегодня цена жизни и здоровья человека, пострадавшего в ЧП на объектах транспорта, зависит не столько от масштаба катастрофы, сколько от ее политического резонанса. Например, почему родственники погибших во время терактов в московском метро в марте 2010 года получили по одному миллиону рублей, а когда спустя десять месяцев взорвали аэропорт Домодедово, на такую же сумму смогли рассчитывать уже и получившие легкие ранения? Дело в том, что львиную долю компенсаций сейчас выплачивает государство, которое руководствуется весьма своеобразными критериями. Скажем, «повезло» вам пострадать от крупного теракта, значит, есть шанс получить миллион, а то и два миллиона рублей. Но если, не дай бог, угодили в аварию в перевернувшемся автобусе, то рассчитывать на помощь от государства уже не приходится. Суммы всегда будут разными, и полностью возместить ущерб можно только через суд. Но и там, особенно если аварию не освещали широко в СМИ, заставить перевозчика платить по максимуму вряд ли удастся.

Страховые компании до недавнего времени на рынке внутренних перевозок (за

исключением воздушных) присутствовали символически. На этих маршрутах существует система обязательного страхования. Страховую премию оплачивают сами пассажиры. Она включена в стоимость билета и составляет от 10 копеек до 2 рублей 30 копеек. Соответственно, и выплаты по этому виду страховки смехотворные – максимум 12 тысяч рублей. Получить их можно только в том случае, если вина перевозчика будет доказана в суде. Обязательное личное страхование пассажиров регулируется Указом президента №750, подписанным Борисом Ельциным в 1992 году. В документе говорится, что максимальная страховая выплата составляет 120 МРОТ. Но в расчет берется не индексируемый минимальный размер оплаты труда, который сейчас составляет 4611 рублей, а «штрафной», или «бухгалтерский», МРОТ. Он многие годы остается неизменным – 100 рублей. В 1992-м 6 тысяч рублей (тогда «штрафной» МРОТ был 50 рублей) действительно выглядели не такими смешными, как сейчас. Если бы эта сумма индексировалась с учетом инфляции, то сегодня она составила бы 94,8 тысячи рублей. Выходит, в течение 18 лет ежегодно у пострадавших утекало по 5 тысяч рублей.

«В этом есть своеобразный подвох: если доходы домохозяйств и фирм будут расти, любая законная выплата по МРОТ будет представлять все меньшую ценность, – говорит партнер юридической компании «Налоговик» Дмитрий Липатов. – Разумеется, было бы разумно, если бы штрафы и иные законные выплаты (включая страховые выплаты пассажирам) были отделены друг от друга. Но по непонятным причинам этого до сих пор не сделано».

Выгоднее всего в такой системе работает страховым компаниям, обслуживающим наиболее оживленные направления. Например, железнодорожные перевозки. Там монополист и «дочка» РЖД страховая компания «ЖАСО» только за первое полугодие 2011 года собрала с пассажиров более 110 миллионов рублей, а выплатила всего 160 тысяч. Или почти в 700 раз меньше. Такого соотношения нет ни в одном другом виде страхования.

Конечно, можно воспользоваться добровольным страхованием. При поездках на поезде оно стоит от 30 до 100 рублей в зависимости от размера страховой выплаты (90–650 тысяч рублей), которые можно получить независимо от того, кто виноват. Монополии там уже нет – услуги предоставляют более десятка страховых компаний, но и спрос на них невелик. Кассиры, кстати, пытались навязывать эту услугу, включая ее автоматически в стоимость билетов, но после повышенного внимания со стороны ФАС в 2007–2008 годах лавочку прикрыли. Россияне по большей части фаталисты и не хотят платить за то, на что повлиять никак не могут.

## **ОСАГО для государства**

Летом 2008-го проблему защищенности российских пассажиров удалось решить в авиации. Госдума внесла изменения в Воздушный кодекс, предусматривающие обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика. Эдакое ОСАГО для авиакомпаний. Премии страховщикам здесь платят уже не пассажиры, а авиакомпании. Каждая из них в среднем тратит на это 1,8 миллиона рублей в год (авиакомпании предпочитают не разглашать точные цифры). Размер премии зависит от того, насколько профессиональны экипажи, от возраста самолетов, от интенсивности их эксплуатации и так далее. При этом в случае аварии страховая компания выплачивает родственникам каждого погибшего на внутренних рейсах по 2 миллиона рублей. Сумма по западным меркам тоже не слишком большая. В США некоторые страховые компании, например, в расчет берут средний доход погибшего за последние 20 лет его жизни. Даже при средней российской зарплате в 17 тысяч рублей выплаты должны быть на уровне четырех миллионов.

Впрочем, компенсация родственникам жертв авиационных аварий положена достаточно солидная. Однако к снижению числа аварий повышение цены жизни авиапассажира не привело. По словам вице-преьера Сергея Иванова, в этом году по сравнению с прошлым число происшествий с гражданскими самолетами удвоилось, а количество жертв выросло вчетверо. Возможно, отчасти это связано с тем, что страхование ответственности за безопасность пассажиров обходится авиаперевозчикам очень дешево. Для «Аэрофлота», например, это 0,001 процента от выручки за 2010 год. Кроме того, страховщики часто аффилированы с авиакомпаниями и, соответственно, не слишком озабочены соблюдением мер безопасности своими фактическими владельцами.

Поэтому, когда авиационную систему страхования распространят на весь остальной транспорт (рассматриваемый Думой законопроект практически идентичен закону, регулирующему страхование гражданской ответственности авиакомпаний), безопасность перевозок едва ли вырастет. Единственный плюс для пассажиров – это сумма компенсации (2 миллиона рублей), которую не нужно будет выбивать в суде и ждать по несколько лет. То же касается и утраты багажа – компенсация не менее 23 тысяч рублей.

Что же до безопасности на транспорте, то, по мнению главного редактора портала Avia.ru Романа Гусарова, повысить ее смогут не страховые компании, а только государство. Ведь большинство ЧП происходит из-за недосмотра чиновников. Однако

реформа страхования ответственности перевозчиков ответственности госслужащих не предусматривает.

Главный промах готовящейся реформы – это выпадание из системы страхования гражданской ответственности транспортной инфраструктуры: аэропортов, вокзалов, вестибюлей и станций метрополитена. Между тем в январе теракт произошел именно в зале прилета Домодедово, а станции метро в Москве взрывают не реже, чем непосредственно поезда. Однако, согласно законопроекту, пассажир будет застрахован только во время нахождения в вагоне метropоезда. При таком подходе повышение цены жизни россиян в рублях не сделает ее абсолютной ценностью для государства.

**Источник: Итоги, № 35, 29.08.11**

**Автор: Никитин А.**