

*Глава Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрей Юрьев считает необоснованной паузу в работе над законопроектом об обязательном страховании ответственности перевозчиков на всех видах транспорта.*

⋮

В интервью агентству «Интерфакс-АФИ» он высказал предположение, что трагические события, связанные с аварией на теплоходе «Булгария», станут «точкой возврата» к теме об ответственности перевозчиков на всех видах пассажирского транспорта. «Этот важнейший законопроект в одно время разрабатывался достаточно интенсивно. Однако к настоящему времени эта работа как-то замерла», – сказал глава НССО.

По его мнению, события лишний раз показали тяжелые диспропорции в ключевых подходах к вопросу о материальном возмещении пострадавшим не по своей вине людям.

«Когда речь идет о смерти людей, этот ущерб невозможно оценить в принципе», – полагает А.Юрьев. Тем не менее во многих развитых странах мира работают цивилизованные механизмы финансовой помощи пострадавшим, бизнес страхует свою ответственность. В России постоянно возникают ситуации, когда на правительство и бюджет перекладывается значительная часть ответственности коммерческих структур. Так было и после трагедии на Саяно-Шушенской ГЭС, и после аварии на шахте «Распадская» (РТС: RASP), отметил глава страхового союза.

А.Юрьев видит серьезную проблему в практике, при которой даже при наличии страхования в том или ином бизнесе страховая защита оказывается формальной.

«Я никак не могу согласиться с тем, что сумма около 520 тыс. рублей, на которые был заключен договор страхования ответственности перевозчика «Булгария», является достаточным объемом гарантий. Она никак не позволяет возместить вред, причиненный 173 пассажирам», – считает А.Юрьев. Из расчета на одного человека помощь составляет порядка 3 тыс. рублей, пояснил он (в данном случае речь идет не об ответственности перевозчика, а об ответственности туроператора, организовавшего

поездку на затонувшем теплоходе – прим. ИФ-АФИ).

Глава НССО напомнил, что только авария на Саяно-Шушенской ГЭС вернула к жизни законопроект об обязательном страховании владельцев опасных объектов (ОПО). «В результате мы получили закон, в котором заложены адекватные механизмы страховых компенсаций, и лимит по риску «смерть» составляет 2 млн рублей на каждого пострадавшего», – сказал он.

«ОПО вступает в силу со следующего года. То, что мы имеем до сих пор в этой сфере, – такая же имитация страхования, поскольку предельный лимит ответственности за вред на опасных объектах составляет 7 млн рублей. То есть при использовании новых ориентиров в лимитах страхования жизни прежнего возмещения хватит на 3,5 погибшего в любого масштаба аварии», – продолжил глава НССО.

### ***Износ оборудования опасен для жизни***

По мнению А.Юрьева, «к сожалению, есть общая проблема, которую невозможно недооценивать, – это износ оборудования, доставшегося в наследство от Советского Союза предприятиям, в частности, транспортным компаниям». «Я бы хотел обратить внимание на первопричину того, что произошло с теплоходом «Булгария», вне зависимости от так называемого человеческого фактора. Это – катастрофический износ оборудования в целом и данного судна в частности. 50–60 лет эксплуатации оборудования – это, к сожалению, совсем не редкость. Как в речном судоходстве, так и в опасных объектах, раз уж мы выше проводим аналогию, основное наследство – это наследство, доставшееся нам со времен Советского Союза. Оно изношено до предела», – признает специалист и не решается продолжить тему возможными выводами.

Но именно такие неутешительные выводы о возможной опасности, как считают эксперты в области промышленного и транспортного страхования, должны заставить общество включать все уровни защиты.

Главный эксперт «Интерфакс-ЦЭА» Анжела Долгополова считает важным создать ситуацию, при которой «те эксплуатанты, которые зарабатывают средства, должны заботиться об уровне безопасности окружающих».

«Да, помощь государства пострадавшим крайне важна, но она не должна параллельно развивать паразитарные настроения и повышать безответственность бизнеса, как это происходит сегодня», – считает аналитик. К сожалению, как показывает практика, ни отдельные граждане пока не готовы страховать добровольно жизнь и здоровье в массовом порядке, ни бизнес – добровольно страховать свою ответственность. Есть предположение, что и в развитых странах коммерческие предприятия страхуют ответственность из опасений полного разорения при подаче исков людей в суды о возмещении вреда. Вряд ли готовность страховаться объясняется только добропорядочностью коммерсантов, считает она.

### ***В России единая система защиты пассажира создается 10 лет без видимого результата***

Главный эксперт «Интерфакс-ЦЭА» напомнила, что до сих пор сохраняется дикий перекос в степени защиты россиян на различных видах транспорта.

«По риску «смерть» на железнодорожных перевозках пассажир поезда дальнего следования застрахован на сумму 12 тыс. рублей, пассажир пригородной электрички вовсе не застрахован, как и пассажир речного судна, авиапассажир по тому же риску застрахован на 2 млн рублей, а пассажир наземного транспорта по закону об ОСАГО – на 160 тыс. рублей», – отметила А.Долгополова.

Суммы помощи, которые пострадавшим при аварии теплохода «Булгария» были заявлены правительством – 1 млн рублей по риску «смерть», 400 тыс. рублей в случае получения тяжелых травм и 200 тыс. рублей при получении легких травм – имеют больше отношения к реальности, чем законодательные нормы страхования на водном транспорте, сказала она.

Аналитик выразила надежду, что последние события не забудутся спустя несколько месяцев, как это произошло после экологической катастрофы в Керченском заливе после крушения судов. «Тогда поговорили-поговорили о страховании ответственности перевозчиков за экологический вред, да и забыли тему», – сказала она. При этом аналитик добавила, что в целом законопроект об обязательном страховании ответственности перевозчиков на всех видах транспорта обсуждается в разных

редакциях в РФ уже десятилетие.

**Источник: Финмаркет, 13.07.11**