

Одним из главных законопроектов в области страхования, который Госдума будет рассматривать в этом году, будет, безусловно, проект закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам». Его парламентарии намерены рассмотреть в самые кратчайшие сроки.

Законопроект декларирует следующие принципы, которым должна отвечать создаваемая система обязательного страхования: гарантированность возмещения вреда, причиненного при перевозке жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевших, за счет выплаты страхового возмещения; защиту имущественных интересов перевозчика в случае возникновения у него гражданской ответственности за причинение вреда потерпевшим; независимость величины и порядка возмещения вреда от вида транспорта и характера перевозки.

Нет сомнений в том, что концепция законопроекта и его нынешняя редакция отвечают задаче обеспечения гарантии минимальной компенсации для пассажира, а также независимости величины этой компенсации от вида транспорта.

В то же время законопроект, на мой взгляд, не отвечает принципу защиты имущественных интересов перевозчика. Поставленная задача обеспечить независимость порядка возмещения вреда от вида транспорта и характера перевозки практически невыполнима, и попытки создать единую схему и единые нормы для всех видов транспорта сталкиваются с неразрешимыми проблемами, вследствие чего законопроект создает чрезмерно сложную систему, элементы которой позаимствованы из ранее введенных и вовсе не свободных от проблем видов обязательного страхования. Таким образом, работоспособность предполагаемой системы вызывает вопросы.

Общее впечатление таково: авторы законопроекта выбрали некую схему и пытаются впихнуть реальную жизнь в эту схему.

Может быть, это единственный способ достичь благородной цели обеспечить разумную

компенсацию жертвам происшествий на транспорте и цель оправдывает любые средства? Нет. Охваченные энтузиазмом законотворчества в погоне за созданием «универсального закона», авторы законопроекта игнорируют жизненные факты. Каковы же эти факты?

Во-первых, нужно признать, что различий между разными видами транспорта больше, чем сходства, и эти различия неминуемо приводят к противоречиям при попытке втиснуть все виды транспорта в единую схему. Не зря различные виды транспорта имеют свои, отдельные, уставы и кодексы.

Во-вторых, задача обеспечения компенсации за счет страхования, ради которой предпринимают столько усилий авторы законопроекта, уже выполнена на воздушном транспорте. С 2008 года в Воздушном кодексе РФ действуют положения, обеспечивающие пассажирам ровно тот объем страховой защиты, который пытаются, сворачивая на своем пути горы, обеспечить авторы законопроекта. На воздушном транспорте система страхования введена в действие, она работает, причем работает на основе рыночных принципов, без создания громоздких (и дорогостоящих!) объединений страховщиков, фондов и пулов.

Анализ текста законопроекта ясно показывает, что его авторы в части главы 4 (Страховое возмещение) пытались скрестить действующие на воздушном транспорте нормы с конструкциями, использующимися в страховании автотранспорта (ОСАГО). Результат – неудовлетворительный. «Автомобильное» происхождение законопроекта очевидно, если вы прочитаете статью 19 о регрессных требованиях.

Этой статьей предусмотрено, что выплативший страховое возмещение страховщик имеет право предъявить регрессное требование перевозчику, например, «лицом, не выполнившим законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения» или «при наступлении страхового случая вследствие управления транспортным средством при наличии неисправностей».

Каким образом эти и подобные положения законопроекта применимы к воздушному транспорту, к морскому транспорту? И о какой защите интересов перевозчика может идти речь, если при происшествии, вызванном неисправностью самолета, вся тяжесть выплат ложится на авиакомпанию?

В свою очередь Глава 5 (Система гарантирования компенсационных выплат) позаимствована из вступившего в силу с 01.01.2012 закона о страховании опасных производственных объектов. Но этой системе еще предстоит доказать свою работоспособность. К ней уже есть много вопросов, прежде всего в части целесообразности перестрахования через пул страховщиков. Зачем же распространять ту же, очень сомнительную, модель на еще один, и совершенно иной, вид страхования?

Задача обеспечения компенсаций пострадавшим в транспортных происшествиях – задача нужная и важная. Сомнений в постановке задачи не возникает. Вопрос лишь в методах реализации.

Что можно предложить для того, чтобы закон оказался работоспособным?

Очевидно, что задачей дня является введение обязательного страхования для дорожного транспорта. Так и нужно ставить задачу и не нужно гнаться за универсальностью. Тогда все встанет на свои места и все будет нормально работать.

Воздушный и морской транспорт, где ответственность перевозчика регулируется действующими кодексами (Воздушный кодекс и Кодекс торгового мореплавания) и где защита интересов пассажиров уже обеспечивается в необходимом объеме, должны быть исключены из сферы регулирования нового законопроекта. Позже, когда система страхования на наземном транспорте будет введена в действие, отлажена и признана работоспособной, страховщики рисков морского и воздушного транспорта вполне могут присоединиться к созданным и работающим гарантийным фондам и другим структурам.

Источник: Российская бизнес-газета, № 3, 24.01.12

Автор: Илья Кабачник, президент Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков