

О.О. Лосіхін, секретар Експертної Ради зі страхування
Комітет Верховної Ради України

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ ПАСАЖИРІВ ВІД НЕЩАСНИХ ВИПАДКІВ НА ТРАНСПОРТІ

(Представлено д.е.н., проф. Виговською Н.Г.)

Розглянуто сутність і принципи страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті, визначаються його проблеми та шляхи розвитку в Україні.

Ключові слова: страхування від нещасних випадків, страхова компанія, застрахований.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. У даний час не завжди повним обсягом та своєчасно здійснюється відшкодування пасажиру шкоди, заподіяної йому в процесі перевезення. При цьому існуюча система особистого страхування пасажирів не забезпечує відповідного та гарантованого відшкодування шкоди, заподіяної пасажиром при здійсненні перевезення. Про це наголошується у Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р., схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 732-р [1]. Сьогодні в Україні фактично ризик відповідальності самого перевізника трансформується в ризик самого пасажирів, що довірив своє життя й здоров'я транспортному перевізнику при придбанні проїзного документа.

Необхідність ліквідації вищевказаних недоліків визначає актуальність дослідження проблем страхового захисту пасажирів на транспорті й розробки пропозицій щодо вдосконалення страхового захисту пасажирів від нещасних випадків на транспорті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У вітчизняній економічній науці проблеми страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті досліджували такі науковці і фахівці як: В.Д. Базилевич, Н.М. Внукова, Є.І. Сулов, М.А. Тихонова, Н.В. Яременко, а також зарубіжні вчені А.П. Архипов, Н.А. Волгіна, С.В. Березина, Н.Н. Гриценко, М.І. Жилкіна, Б.Г. Збишко, М.М. Колесников, В.В. Куликов, А.М. Мухамедзеев, В.Д. Роїк, М.М. Рожинський, І.Д. Ромашко Ю.А. Сплетухова, Р.Т. Юлдашев та інші.

Проте питання визначення економічної сутності та принципів страхового захисту від нещасних випадків пасажирів на транспорті у сучасних умовах залишається невирішеними і потребує подальшого дослідження.

Метою статті є визначення сутності і принципів страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті та шляхи його розвитку в Україні.

Викладення основного матеріалу дослідження. Обов'язкове страхування від нещасних випадків є одним з елементів системи соціального страхування й поширюється на ризики виробничих травм і професійних захворювань [2, С. 296].

Відповідно до статті 927 Цивільного кодексу України страхування вантажів, пасажирів і багажу проводиться відповідно до закону [3]. При цьому відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, визначається відповідно до глави 82 Цивільного Кодексу, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини.

Серед основних принципів страхового захисту пасажирів від нещасних випадків на транспорті необхідно виділити економічну зацікавленість суб'єктів страхування, оскільки під час користування транспортом існує підвищений ризик виникнення нещасного випадку, наслідком якого може бути шкода (смерть, інвалідність, тимчасова втрата працездатності).

З метою уникнення чи зменшення можливих матеріальних та інших втрат унаслідок нещасного випадку на транспорті Постановою Кабінету Міністрів від 14 серпня 1996 р. № 959 затверджене Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті [4], що забезпечує страховий захист пасажирів залізничного, морського, внутрішнього водного, автомобільного й електротранспорту, крім внутрішнього міського, під час поїздки або перебування на вокзалі, в порту, на станції, пристані; працівників транспортних підприємств незалежно від форм власності та видів діяльності, які безпосередньо зайняті на транспортних перевезеннях, а саме: водіїв автомобільного, електротранспорту, машиністів і помічників машиністів поїздів (електровозів, тепловозів, дизель-поїздів); машиністів поїздів метрополітену, провідників пасажирських вагонів, начальників (бригадирів) поїздів; поїзних електромонтерів; кондукторів; працівників вагонів-ресторанів, водіїв дрезин та інших одиниць рухомого складу; механіків (начальників) рефрижераторних секцій (поїздів); працівників бригад медичної допомоги.

При цьому обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків не поширюється на пасажирів морського й внутрішнього водного транспорту на прогулянкових лініях; внутрішнього водного транспорту внутрішньо міського сполучення і переправ; автомобільного й електротранспорту на міських маршрутах.

Застрахованими вважаються пасажирів з моменту оголошення посадки в морське або річкове судно, поїзд, автобус або інший транспортний засіб до моменту завершення поїздки, а водії – тільки під час обслуговування поїздки.

Страховий платіж утримується з пасажирів транспортною організацією, яка має агентську угоду із страховиком, на лініях залізничного, морського, внутрішнього водного, автомобільного та електротранспорту на міжобласних і міжміських маршрутах у межах однієї області, Автономної Республіки Крим у розмірі до 1,5 % вартості проїзду, на маршрутах приміського сполучення до 3 % вартості проїзду [5, с. 411].

При страхуванні пасажирів усіх видів транспорту міжнародних сполучень страховий платіж включається у вартість квитка й утримується з пасажирів транспортною організацією у розмірі 2 % вартості проїзду в національній валюті України. У разі, коли квиток повністю реалізується за іноземну валюту, страховий платіж включається у вартість квитка й утримується з пасажирів у цій же валюті.

Страховий тариф за обов'язковим особистим страхуванням водіїв на залізничному, автомобільному та електротранспорті визначається у розмірі до 0,18 % страхової суми за кожного застрахованого. Варто зауважити, що до 2011 р. він становив 1 % від страхової суми [4].

Дослідження показало, що діюча система страхового захисту пасажирів від нещасних випадків на транспорті не відповідає діючому законодавству, зокрема:

1) при страхуванні пасажирів страховий поліс відсутній, а суттєві умови договору страхування, передбачені статтею 16 Закону України “Про страхування”, розміщено лише частково на зворотному боці проїзного квитка (зазначається лише вид обов'язкового страхування, найменування та телефон страховика, розміри страхового платежу та страхової суми). У деяких випадках (придбання квитка студентом або особою пільгової категорії) у проїзному квитку зазначається прізвище застрахованого, а в переважній більшості випадках – цей квазі-страховий поліс видається фактично на пред'явника;

2) примус громадян до укладання договору страхування щодо власного життя суперечить нормам Цивільного кодексу України;

3) відсутність вибору страхувальником страховика створює неконкурентні та монополні відносини за цим видом страхування;

4) пасажирів, що мають право на безкоштовний проїзд відповідно до чинного законодавства, підлягають обов'язковому особистому страхуванню без сплати страхового платежу і без отримання ними страхового поліса. В цьому разі порушуються безпосередньо економічні принципи страхування (платність, страховий ризик, страховий інтерес, максимальна сумлінність і реальність страхового захисту).

Дослідження також показало неефективність державної політики регулювання цього виду страхування.

За даними ЛСОУ за 1997–2012 рр. страховики, що працюють у сегменті обов'язкового особистого страхування на транспорті, одержали від пасажирів і транспортних підприємств (автомобільного, водного й залізничного транспорту) близько 1,5 млрд. грн. страхових платежів, а виплатили всього 40 млн. грн. При цьому значна частина коштів (майже 80 %) страховими компаніями спрямована безпосередньо перевізникам, які їх використовували за своїм розсудом і не завжди на меті зниження ризику травматизму на транспорті. Рівень виплат за зазначений період склав менше, ніж 5 %, а на перестраховання було спрямовано в чотири рази більше коштів, ніж було здійснено безпосередньо страхових виплат потерпілим [6].

Аналіз страхових послуг, наданих підприємствам, що входять до сфери управління Міністерства інфраструктури України, за 2009–2011 р. свідчить про те, що в обов'язковому особистому страхуванні пасажирів від нещасних випадків на транспорті, державні кошти підприємств використовуються неефективно, зокрема [7]: у 2009 р. сума страхових платежів із страхування пасажирів склала 63,3 млн. грн., а загальна сума відшкодувань за 74 страхових випадків склала 469,6 тис. грн., що становить лише 0,74 % від суми платежів, у 2010 р. при страхуванні пасажирів, при страховому платежі 74,4 млн. грн. сума відшкодувань за 76 страхових випадків склала 324,8 тис. грн. (0,44 %), а за 2011 р. при страхуванні пасажирів від нещасних випадків на транспорті страховим компаніям перераховано 86,1 млн. грн., а страхові виплати за 57 страхових випадків склали лише 358,9 тис. грн. (0,42 % від перерахованих коштів).

Крім того, існуюча в Україні система обов'язкового страхування на транспорті не передбачає захист пасажирів у містах, у т.ч. таксі. Натомість, власники легендарних нью-йоркських “жовтих” таксі зобов'язані застрахувати життя і здоров'я пасажирів не менш ніж на 250 тисяч доларів США [8].

Тому необхідно комплексно і планово реформувати систему страхування на транспорті, щоб страховий захист життя і здоров'я всіх пасажирів був законодавчо закріплений на достатньому рівні.

У зв'язку з цим важливим аспектом зниження наслідків ДТП на автомобільному транспорті є підвищення вимог до автоперевізників. У такій ситуації у перевізників виникне економічна необхідність

мати поліс страхування відповідальності перед пасажирями, а суспільство, в свою чергу, отримає надійний і реальний інструмент соціального захисту [9].

Альтернативним способом є перехід від обов'язкового особистого страхуванні пасажирів від нещасних випадків на транспорті до обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника.

Зазначена позиція знаходить своє підтвердження й у міжнародній практиці. Так, у закордонному законодавстві більш типовим є закріплення цивільно-правової відповідальності перевізника перед пасажирями, у зв'язку з чим перевізника зобов'язують застрахувати таку відповідальність [2, С. 297].

Законодавство про страхування цивільної відповідальності перевізника перед пасажирями є в багатьох країнах світу, у тому числі й у наших транспортних партнерів (Казахстан, Білорусь, Молдова, Киргизстан). Досвід цих країн показує, що запровадження цього виду страхування дає позитивний результат, як у плані забезпечення адекватної й своєчасної компенсації шкоди постраждалим пасажиром, так і в плані збереження фінансової заможності перевізників.

При страхуванні цивільної відповідальності потерпілим фізичним і юридичним особам виплачується грошове відшкодування в сумах, які були стягнені по цивільному позові на користь потерпілих у випадку заподіяння їм каліцтва або смерті та/або загибелі або ушкодження їхнього майна в результаті страхової події [10, С. 177–178].

Пострадянське обов'язкове страхування від нещасних випадків пасажирів на транспорті за рахунок самих пасажирів залишається тільки в Україні [11, С. 110].

В Узбекистані відповідно до заходів дальшого розвитку сфери мікрофінансування та небанківського фінансового сектора республіки на 2011–2015 роки, затвердженого Постановою Президента РУ від 26.11.2010 р. № ПП-1438, розробка законопроекту “Про обов'язкове страхування відповідальності перевізника” передбачена на 2013 р. [12].

В Росії прийнято Закон РФ “Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника за заподіяння шкоди життю, здоров'ю, майну пасажирів та про порядок відшкодування такої шкоди, заподіяної при перевезеннях пасажирів метрополітеном” № 67-ФЗ від 14 червня 2012 р. [13].

Відповідно до вищезазначеного закону громадяни і організації, які надають послуги з перевезення пасажирів, зобов'язані укласти договір обов'язкового страхування цивільної відповідальності зі страховою компанією. При відсутності такого договору у перевізника забороняється подальше надання послуг. Цей обов'язок виключається лише щодо міжнародних перевізників, майнові інтереси яких вже застраховані відповідно до міжнародних договорів РФ, у разі якщо розмір страхових сум не нижче, ніж в цьому законі. Якщо перевізник не укладає договір страхування цивільної відповідальності, він повинен буде відшкодувати всю заподіяну пасажиром шкоду за свій рахунок.

Відповідно до Закону РФ “Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника за заподіяння шкоди життю, здоров'ю, майну пасажирів та про порядок відшкодування такої шкоди, заподіяної при перевезеннях пасажирів метрополітеном” від 14 червня 2012 р. № 67-ФЗ перевізник зобов'язаний забезпечити виплату компенсації: при заподіянні шкоди життю – не менше ніж 2,025 млн. руб. (еквівалент 67 тис. дол. США), здоров'ю – не менше 2 млн. руб., майну – мінімум 23 тис. руб. на одного пасажиря. Страхове відшкодування в разі смерті складе 2,025 млн. руб. (з них до 25 тис. руб. – компенсація витрат на поховання), при заподіянні шкоди здоров'ю – в залежності від характеру і ступеня пошкодження. За майно відшкодування становитиме з розрахунку 600 руб. за 1 кг багажу та 11 тис. руб. – за інші речі [13].

Очікується, що це призведе до збільшення обсягу компенсацій за шкоду, завдану життю, здоров'ю або майну пасажиря в середньому до 200 млн. дол. США, а максимально до 400 млн. дол. США щорічно. Розмір страхової виплати навіть при мінімальній страховій сумі буде достатнім для підтримки рівня життя сім'ї пасажиря протягом 4–10 років у разі його загибелі або отримання якісних медичних послуг і послуг з реабілітації у разі часткового пошкодження здоров'я [14].

Російське законодавство допускає регресну вимогу страховика до перевізника у випадку, якщо шкоду пасажиром було завдано в результаті керування транспортним засобом особою в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, якщо транспортний засіб мав несправності, а також в деяких інших випадках. Крім того, зазначений вище закон закріплює заходи щодо саморегулювання діяльності страховиків. Зокрема, передбачається, що поряд з державним регулюванням їх діяльності буде створено єдине загальноросійське професійне об'єднання страховиків (перестраховий пул). Причому саме воно буде відповідально за здійснення компенсаційних виплат у разі, якщо один з членів об'єднання позбудеться ліцензії або буде оголошений банкрутом.

Дія Закону РФ “Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника за заподіяння шкоди життю, здоров'ю, майну пасажирів та про порядок відшкодування такої шкоди, заподіяної при перевезеннях пасажирів метрополітеном” № 67-ФЗ від 14 червня 2012 р. поширюється на всі види пасажирських перевезень, за винятком легкового таксі [13].

Вищезазначеним законом встановлено, що страховий тариф по кожному з ризиків, що підлягають страхуванню, визначається в розрахунку на одного пасажера залежно від виду транспорту, виду перевезень та впливають на ступінь ризику факторів. Граничні ж значення страхових тарифів встановлюються урядом. Контроль здійснення перевізником своїх обов'язків покладається на органи транспортного контролю та нагляду. Інформацію про страховика та чинний договір страхування перевізник буде зобов'язаний з 1 січня 2013 р. розміщувати в місцях продажу квитків, на самих квитках або на своєму офіційному сайті.

Висновки. Запровадження в Україні замість обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та майну пасажирів, стане інструментом адекватної та гарантованої реалізації норм цивільного законодавства України у сфері відповідальності перевізника перед пасажирами.

Для цього необхідно розробити та прийняти Закон України “Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника за заподіяння шкоди пасажирам”, основною метою якого є захист інтересів пасажирів шляхом забезпечення гарантованого відшкодування ним шкоди, заподіяної при перевезенні, незалежно від виду транспорту та характеру перевезення. Це дозволить забезпечити: концептуальну єдність організації страхування відповідальності перевізників на всіх видах транспорту; гарантованість прав пасажирів на отримання страхового відшкодування незалежно від виду транспорту та характеру перевезення та спрощення процедури його отримання; загальність і обов'язковість страхування цивільної відповідальності перевізників; підвищення фінансової стійкості перевізників допомогою страхових гарантій відшкодування шкоди, заподіяної ними життю, здоров'ю або майну пасажирів, у тому числі з використанням механізму попередніх виплат.

У зв'язку з цим безпека на автомобільному транспорті підвищиться, оскільки страхова премія буде залежати від забезпечуваного перевізником рівня безпеки перевезень, технічного стану парку транспортних засобів перевізника та інших факторів, що впливають на ступінь ризику.

Список використаної літератури:

1. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 732-р “Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/732-2011-%D1%80/card6#Public>.
2. Теория и практика страхования : учебное пособие. – М. : Анкил, 2003. – 704 с.
3. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=15&nreg=435-&text=%E6%E8%F2%FF%20%F1%F2%F0%E0%F5%F3%E2%E0%ED%ED%FF#w2_1.
4. Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті” від 14 серпня 1996 р. № 959 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=959-96-%EF>.
5. Автомобільне страхування в системі безпеки дорожнього руху : кол. моногр. / О.М. Залетов, О.В. Кнейслер, В.М. Стецюк та ін. ; наук. ред. та кер. кол. авт. канд. екон. наук О.М. Залетов. – К. : Міжнародна агенція “BeeZone”, 2012. – 509 с.
6. Страхование пассажиров на транспорте требует немедленного реформирования – ЛСОУ.
7. Пояснювальна записка до проекту постанови Кабінету Міністрів України “Про внесення зміни до Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті” // Міністерство інфраструктури України. Лист № 4614/18/14-12 від 12.09.2012.
8. Решетова Е. “Интерес пассажиров” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vz.ru/opinions/2012/5/28/580944.html>.
9. Страхование пассажиров на транспорте не соответствует мировой практике [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://prodengi.net.ua/strahovanie-passazhirova-na-transporte-ne-sootvetstvuet-mirovoj-praktike>.
10. Шахов В.В. Страхование : учебник для вузов / В.В. Шахов. – М. : ЮНИТИ, 2003. – 311 с.
11. Обов'язкове страхування : за ред. О.М. Залетова. – К. : Міжнародна агенція “BeeZone”, 2004. – 350 с.
12. Мероприятия по дальнейшему развитию сферы микрофинансирования и небанковского финансового сектора республики Узбекистан на 2011–2015 гг., утвержденные Постановлением Президента РУз от 26.11.2010 г. № ПП-1438 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://norma.uz/publish/doc/text59076>.
13. Федеральный закон Российской Федерации от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ “Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров

метрополитеном” [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rg.ru/2012/06/18/strahovka-metro-gl-dok.html>.

14. Финансово-экономическое обоснование к проекту Федерального Закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам" [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(Spravka\)](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(Spravka)).

ЛОСІХІН Олег Олегович – Секретар Експертної Ради зі страхування при Комітеті Верховної Ради України з питань фінансів, банківської діяльності, податкової та митної політики.

Наукові інтереси:

- державне регулювання страхової діяльності;
- страховий менеджмент;
- страхові послуги;
- маркетинг у страхуванні та перестрахованні.

Стаття надійшла до редакції 22.05.2013