

УДК 368.2



**Агеева Евгения Валерьевна**  
кандидат экономических наук, доцент,  
кафедра финансов и финансовых институтов,  
Байкальский государственный университет,  
г. Иркутск, Российская Федерация,  
e-mail: AgeevaEV@bgu.ru



**Селиверстова Марина Евгеньевна**  
студент,  
кафедра финансов и финансовых институтов,  
Байкальский государственный университет,  
г. Иркутск, Российская Федерация

## СОСТОЯНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПЕРЕД ПАССАЖИРАМИ

**Аннотация.** Традиционно, обязательные виды страхования вводятся на страховом рынке как социально значимые, защищающие имущественные интересы значительной группы населения, которые могут находиться под угрозой вследствие наступления событий массового характера. В работе проведен обзор основных показателей страхового рынка по обязательному страхованию ответственности перевозчиков за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном. Представлен обзор основных проблем реализации данного вида страхования, представленных в научной литературе. Приводится обоснование необходимости введения в состав страхователей лиц, осуществляющих перевозку на такси.

**Ключевые слова:** обязательное страхование, ответственность перевозчиков, пассажиры, страховой рынок, гражданская ответственность.

**Evgeniya V. Ageeva**  
PhD in Economics, Associate Professor,  
Department of Finance and Financial Institutions,  
Baikal State University,  
Irkutsk, Russian Federation,  
e-mail: AgeevaEV@bgu.ru

**Marina E. Seliverstova**  
Student,  
Department of Finance and Financial Institutions,  
Baikal State University,  
Irkutsk, Russian Federation

## STATE OF COMPULSORY INSURANCE OF LIABILITY OF CARRIERS TO PASSENGERS

**Abstract.** Traditionally, mandatory types of insurance are introduced in the insurance market as socially significant, protecting the property interests of a significant group of the population, which may be under threat due to the onset of mass events. The paper provides an overview of the main indicators of the insurance market for compulsory insurance of liability of carriers for causing harm to the life, health, property of passengers and on the procedure for compensation of such damage caused during the transportation of passengers by metro. An overview of the main problems of the implementation of this type of insurance presented in the scientific literature is presented. The authors see the need to introduce persons engaged in taxi transportation into the composition of policyholders.

**Keywords:** compulsory insurance, carrier liability, passengers, insurance market, civil liability.

Публикация выполнена по итогам участия в VI Международной научно-практической конференции «Развитие малого предпринимательства в Байкальском регионе», 23 ноября 2023 года БГУ, в рамках всемирной недели предпринимательства.

Современная социальная политика нашего государства направлена на защиту имущественных интересов различных социальных групп в случаях угрозы им при определенных обстоятельствах. Зачастую эти обстоятельства связаны с возможностью причинения неумышленного вреда при осуществлении определенной деятельности или при использовании источников повышенной опасности. Транспорт также является источником повышенной опасности, а потому логически возник вопрос об ответственности владельцев транспорта перед пассажирами, которая может возникнуть в процессе транспортировки самих пассажиров и их багажа или груза. До 2012 года в нашей стране осуществлялось обязательное страхование пассажиров от несчастных случаев. Оно было призвано возместить определенный личный вред, причиненных пассажирам, но не покрывал ущерба, причиненного имуществу пассажиров. Стоимость полиса включалась в стоимость проездного билета. Продолжительность договора страхования определялась продолжительностью поездки на транспорте. Компания–перевозчик, по сути, был агентом страховой компании, предоставляющей услуги по обязательному страхованию. Сами страхователи–пассажиры при этом не имели возможности выбора страховой компании для защиты своих интересов. А, следовательно, здоровая конкуренция между страховыми компаниями за страхователей фактически отсутствовала [1].

В 2012 году Федеральным законом № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причинен-

ного при перевозках пассажиров метрополитеном» (ОСГОП – далее) было введено обязательное страхование ответственности перевозчиков за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном. Это обеспечило определенный, более высокий уровень защиты имущественных интересов пострадавших пассажиров на пассажирском транспорте любого вида.

Цель работы – оценить современное состояние обязательного страхования ответственности перевозчиков перед пассажирами.

Как отмечают исследователи в этой сфере, за почти десятилетний период реализации данного закона массовых нарушений по выполнению своих обязательств со стороны перевозчиков не выявлено. По данным административной практики, не страхуют гражданскую ответственность 15% перевозчиков автобусами и лишь 2,5% - на водном транспорте [2; 3].

Актуальность этого вида обязательного страхования доказана практикой. Статистика показывает, что в нашей стране остается высоким уровень аварийности на автодорогах, в том числе со смертельным исходом. В среднем, за последние три года среднее число погибших составляет около 15 тыс.чел<sup>1</sup>. Хотя имущественные интересы пострадавших при ДТП защищает закон об обязательном страховании ответственности владельцев автотранспортных средств. Но лимиты ответственности страховщиков по ОСАГО в среднем в 4 раза меньше лимитов ответственности страховщиков по ОСГОП.

В таблицах 1–3 авторами проанализированы данные по объемам страховых взносов и выплат, а также количеству страховых случаев по ОСГОП за период с 2020 года по 2022 гг.

Таблица 1

Динамика страховых взносов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами за период 2020–2022 гг.

Вид страхования	Страховые премии (взносы) по договорам страхования, тыс руб.		
	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров - всего	2238715	1819921	1854402
в том числе:			
железнодорожным транспортом	110944	62591	86425
воздушным транспортом	40571	41622	63843
морским транспортом	9537	15193	13276
внутренним водным транспортом	28459	27101	31439
автомобильным транспортом	1947127	1605368	1579249

<sup>1</sup> Сайт Госавтоинспекции. –URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения – 15 октября 2023 г.).  
ISSN 2658-7823

Окончание табл. 1

Вид страхования	Страховые премии (взносы) по договорам страхования, тыс руб.		
в том числе автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	533491	420057	461703
	2020 г.	2021 г.	2022 г.
троллейбусами	67548	43671	54081
трамваями	34528	24383	26046

Составлено авторами на основе данных Банка России.

Как видно из таблицы 1, за анализируемый период с 2020 года по 2022 год наблюдается сокращение объема собираемых страховых премий по ОСГОП. На это, в первую очередь повлияла пандемия коронавируса. Сокращение пассажиропотока в 2020 карантинный год привело к последующему сокращению сборов премий, так как в основе расчета совокупного страхового взноса по договору ОСГОП, помимо страхового тарифа и страховой суммы, лежит именно численность перевозимых пассажиров, рассчитываемая по результатам прошлых периодов. И конечно влияние оказало сокращение числа перевозчиков в силу сложной экономической ситуации. Примечательно, то ситуация с коронавирусом не повлияла на воздушный, морской и водный транспорт.

Таблица 2

Динамика страховых выплат по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами за период 2020–2022 гг.

Вид страхования	Страховые выплаты, тыс. рублей		
	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров - всего	693896	706295	678720
в том числе:			
железнодорожным транспортом	22788	21546	22081
воздушным транспортом	4007	70597	2665
морским транспортом	351	200	22488
внутренним водным транспортом	1762	2200	1303
автомобильным транспортом	635641	578709	588793
в том числе автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	255552	241789	272992
троллейбусами	18672	19849	25905
трамваями	10674	13194	15486

Составлено авторами на основе данных Банка России.

Динамика страховых выплат показала стабильное состояние. На уровень выплат не повлияла пандемия, экономическая и политическая ситуации. Рост по выплатам показали пассажирские перевозки трамваями, троллейбусами и автобусными регулярными перевозками в городском сообщении. На фоне неизменных страховых сумм, установленных Федеральным законом № 67 (а именно, не менее 2 025 тыс. руб. при причинении вреда жизни пассажиру, 2000 тыс. руб. при причинении вреда здоровью пассажира и 23 тыс. руб. при причинении вреда имуществу пассажира) на размер страховых выплат оказывает влияние степень причинения вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров и количество заявленных и урегулированных страховых случаев. Согласно автоматизированной информационной системе Национального Союза страховщиков ответственности средняя выплата пострадавшему пассажиру по ОСГОП составляет 205 тысяч рублей <sup>2</sup>. Число страховых случаев представлено в таблице 3.

Таблица 3

Количество страховых случаев, в том числе по которым отказано в выплате по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами за период 2020–2022 гг.

Вид страхования	Количество страховых случаев, единиц заявленных			из них отказано в выплате		
	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров - всего	8846	3350	3433	487	440	515
в том числе:						
железнодорожным транспортом	558	282	348	74	64	148
воздушным транспортом	45	38	8	5	3	6
морским транспортом	22	3	18	1	2	0
внутренним водным транспортом	11	3	21	2	1	1
автомобильным транспортом	7856	2724	2712	367	312	313
в том числе автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	3987	1513	1600	213	193	216
троллейбусами	237	169	191	24	34	27
трамваями	117	131	135	14	24	20

Составлено авторами на основе данных Банка России.

<sup>2</sup> Национальный Союз страховщиков ответственности: офиц. сайт – <https://nssso.ru/>.  
ISSN 2658-7823

Согласно данным Банка России, общее количество заявленных страховых случаев сократилось за анализируемый период. Это можно объяснить как сокращением объема пассажиропотока, так и работой перевозчиков и контролирующих органов над снижением аварийности на транспорте. Самое значительное влияние на снижение количества страховых случаев оказали перевозки автомобильным транспортом и железнодорожным транспортом.

Динамика отказов в страховой выплате достаточно стабильная, она даже не коррелирует с динамикой числа заявленных страховых случаев. Основными причинами отказа в страховой выплате могли стать неправильно оформленные документы или подача выгодоприобретателем неполного пакета документов. Также законом определено, что страховщик имеет право отказать в страховой выплате, если страховой случай наступил вследствие умысла выгодоприобретателя.

С сожалением нужно отметить, что большинство пассажиров не знают о своем праве быть застрахованным по ОСГОП. Из-за плохой информированности населения о проведении обязательного страхования, число пассажиров, которые обращаются за выплатами, значительно меньше количества потерпевших в общественном транспорте, особенно с незначительными травмами [4].

В целом, можно отметить, что данный вид обязательного страхования представляет собой действенный механизм защиты прав пострадавших пассажиров, при этом сохраняя имущественное положение самих перевозчиков.

Главное противоречие этого закона будет устранено к 2024 году, поскольку к перевозчикам по закону № 67 до 2024 года не относили такси. Это означает, что такси не признавались перевозчиками пассажиров для целей закона о ОСГОП.

Такси – очень аварийный вид транспорта: частота аварий, виновниками которых становятся водители такси, в 7 раз превышает среднюю частоту ДТП по стране. Каждый год каждое третье такси становится причиной аварии, в результате которой причиняется вред другим участникам дорожного движения, пассажирам или пешеходам<sup>3</sup>.

И в случае причинения вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров такси при ДТП в момент перевозки он возмещается согласно Федеральному закону № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств». Но как нами отмечалось ранее, лимиты ответственности по ОСАГО гораздо ниже, а значит в случае больших сумм вреда потерпевший будет вынужден ждать компенсации от перевозчика. Что может быть проблематично в получении в силу экономических проблем у перевозчика или его нежелания. Кроме того, в ряде случаев пострадавшему в ДТП пассажиру такси такая выплата не может быть произведена в силу законодательства.

Еще сложнее складывается ситуация с такси, работающих на базе агрегаторов-электронных платформ. Как отмечают некоторые авторы, такая проблема

---

<sup>3</sup> Российская газета 08.06.2023.



актуальна в мировой практике. Например, в Японии исследователи отмечают, водители Uber не способны в случае причинения вреда жизни и здоровью выплатить возмещение в полном объеме [5].

Еще одна проблема, выявленная в ходе анализа публикаций, связана с анализом судебной практики. Которая касалась определения статуса перевозчика в некоторых сферах, в частности, перевозки школьным автобусом. Имеются случаи, когда суд посчитал необходимым наличие договора обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика у некоммерческой организации, осуществляющей перевозку детей до места учебы, [6] и когда суд не признавал «нерегулярности» перевозки учеников школьным автобусом.

Таким образом, в ходе исследования было определено, что с финансовой точки зрения обязательное страхование ответственности перевозчика перед пассажирами не имеет проблем. Собираемые страховые премии обеспечивают необходимыми средствами потребности в страховых выплатах. Страховщики также имеют возможность производить необходимые отчисления в компенсационный фонд по ОСГОП. Основные сложности возникают с неточностью в определении правового статуса перевозчиков в отдельно взятых случаях перевозки пассажиров. Новый виток в развитии этот вид страхования получит после включения в состав страхователей легковое такси. Но это потребует от законодателей четко определить статус водителей такси, работающих через агрегаторы заявок. А в силу высокой аварийности среди легковых такси можно предположить, что в будущем уровень выплат по страховым случаям может резко возрасти. В целом обязательное страхование ответственности перевозчиков перед пассажирами – важный инструмент защиты не только прав потерпевших пассажиров, но и обеспечения экономической устойчивости самих транспортных предприятий.

### Список использованной литературы

1. Национальная экономика и финансы в условиях новых вызовов, неопределенности и цифровых угроз / под общ. ред. М. Г. Жигас, Е. В. Агеевой, Л. В. Кислицыной. – Иркутск : Изд. дом БГУ, 2021. – 294 с.
2. Сарицкий С. Защита для пассажира / С. Сарицкий // Современные страховые технологии. 2021. № 1. С. 34-35.
3. Смирнова Е. А., Ваняшкина Д. А. Особенности рынка страхования ответственности перевозчика перед пассажирами / Е. А. Смирнова, Д. А. Ваняшкина. Современная экономика: актуальные вопросы, достижения и инновации. сборник статей XXXVIII Международной научно-практической конференции. Пенза, 2021. С. 68–72.
4. Натальин А. А. Региональная практика, проблемы и перспективы развития обязательного страхования ответственности пассажироперевозчиков / А. А. Натальин, О. А. Барашков // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2014. № 4 (32). С. 85–91.
5. Каримуллина А. Э. Проблемы компенсации вреда жизни и здоровью пассажиров легкового такси / А. Э. Каримуллина // Транспортное право. 2023. № 2. С. 13–16.

6. Зыкина Е. В. Несоблюдение перевозчиком требований законодательства Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров: особенности состава административного правонарушения / Е. В. Зыкина. – Цифровая экономика - инструмент и среда общественного развития. Сборник материалов Международной научно-практической конференции. Псков, 2021. – С. 102–106.