

УДК 368.21

ДО МЕХАНІЗМУ СТРАХУВАННЯ ЖИТТЯ І ЗДОРОВ'Я ПАСАЖИРІВ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ МІСЬКИМ ЕЛЕКТРИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Б.В. Деревянко, завідувач кафедри господарського та екологічного права, к.ю.н., доцент
В.В. Родіна, науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем боротьби із правопорушеннями у сфері господарських і транспортних правовідносин
ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка

Міський електричний транспорт є обов'язковою складовою сучасного урбанізованого суспільства. Завдяки йому мільйони людей щоденно потрапляють на роботу і додому, злягджено функціонує інфраструктура великих міст, тисячі громадян мають роботу, перераховуються значні фінансові ресурси до державного і місцевих бюджетів.

Тому правовідносини, що впливають із правового регулювання діяльності підприємств міського електричного транспорту в Україні, заслуговують на дослідження. Слід сказати, що дослідження правовідносин, пов'язаних із правовим регулюванням перевезень пасажирів, багажу, вантажів, пошти у вітчизняній правовій науці проводилися І.В. Булгаковою, В.К. Гіжевським, Е.Ф. Демським, О.В. Клепіковою, А.В. Мілашевич, В.Й. Развадовським, М.Л. Шелухіним та іншими. Однак їх дослідження стосувалися більшою мірою цивільно-правового та адміністративно-правового регулювання загальних положень транспортного права, договірних відносин, забезпечення схоронності вантажів, дотримання прав сторін договору тощо. Питанням правового регулювання перевезень пасажирів міським електричним транспортом в Україні (і особливо питанням здійснення страхування життя і здоров'я пасажирів при наданні їм послуг підприємствами міського електричного транспорту) уваги майже не приділялося. Між тим зростаюча аварійність в Україні взагалі, у містах зокрема, потребує негайного дослідження питань, пов'язаних зі страхуванням життя і здоров'я пасажирів міського транспорту. Часто учасниками ДТП у містах є трамваї і тролейбуси. При цьому внаслідок конструкційних особливостей у більшості випадків аварії трапляються не з вини водіїв засобів міського електротранспорту. Проте питання відповідальності за шкоду, спричинену життю і здоров'ю пасажирів за участі трамваїв, тролейбусів чи метро, стосуються і міськвиконкомів. При цьому часто компенсаційні виплати покладаються на підприємства міського електричного транспорту або на місцевий бюджет. А це виглядає невірним, оскільки будь-якою справою повинні займатися професіонали: транспортні організації – перевозити людей і вантажі, страхові компанії – брати участь у досудовому та судовому розгляді і відшкодувати збитки постраждалим.

Тому ціль статті полягає у виробленні і пропозиції механізму страхування життя і здоров'я пасажирів міського електричного транспорту.

Отже, зменшити витрати комунальних підприємств міського електричного транспорту на сьогодні можливо за рахунок перекалення відшкодування збитків, завданих ДТП за участю засобів міського електричного транспорту, на рахунок старахування. Страхова компанія буде відшкодувати завдану шкоду життю і здоров'ю пасажирів. Крім цього, у випадку належності страхової компанії до підприємств державної або комунальної власності її прибуток буде поповнювати державний бюджет або бюджет відповідної територіальної громади.

Закон України «Про транспорт» містить бланкетну норму у статті 19 «Страхування працівників, які здійснюють експлуатацію транспортних засобів, а також пасажирів, багажу і вантажів на транспорті», якою за визначенням умов і порядку страхування працівників, які здійснюють експлуатацію транспортних засобів, пасажирів, багажу і вантажів на транспорті, відіслано до чинного законодавства України [1].

Серед чинного законодавства України можна назвати Закон «Про страхування» від 7 березня 1996 року, згідно зі статтею 1 якого страхуванням є вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів [2]. Можна погодитися із таким визначенням зауваживши, що ці відносини можуть бути не лише цивільно-правовими, а й господарсько- та адміністративно-правовими. Й у відносинах між пасажирями та підприємствами міського електричного транспорту ці відносини є комплексними і повинні розглядатися із позицій як цивільного, так і господарського й адміністративного права і законодавства.

При перевезенні пасажирів авіаційним, морським, річковим та залізничним транспортом їх життя і здоров'я підлягає обов'язковому страхуванню. Страхові внески пасажирів не враховуючи їх бажання чи небажання включено до вартості квитка.

При перевезенні пасажирів міжміським автомобільним транспортом (автобусами та мікроавтобусами) їх життя та здоров'я також в обов'язковому порядку страхується. Однак при перевезенні пасажирів таким самим автобусом чи мікроавтобусом, або засобом міського електричного транспорту на відстань, що є більшою ніж при міжміському перевезенні, проте знаходиться в межах одного великого міста, їх життя та здоров'я не страхується. У цьому випадку незрозуміло чому так відбувається. Можливо, міжміські перевезення є більш небезпечними. Однак знаємо, що дорожній рух великого міста також є складним та небезпечним. Тоді виходить, що основний критерій наявності чи відсутності страхування життя і здоров'я пасажирів знаходиться у площині географії. Пасажир, якого перевозять автобусом з одного міста до іншого, є застрахованим. А пасажир, якого перевозять на таку саму відстань таким самим автобусом або тролейбусом у межах одного міста, є незастрахованим. Вважаємо, що така ситуація потребує змін.

Статтею 7 Закону України «Про страхування» визначено види обов'язкового страхування. Серед них пунктом 7 передбачено авіаційне страхування цивільної авіації; пунктом 8 – страхування відповідальності морського перевізника; пунктом 9 – страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; пунктом 10 – страхування засобів водного транспорту. Нашого питання стосується пункт 6, яким передбачено особисте страхування від нещасних випадків на транспорті [2]. Оскільки уточнення цього пункту у Законі не зроблено, то можна зробити висновок, що мова йде про всі без виключення види транспорту.

Статтею 21 згаданого Закону України «Про транспорт» визначено види транспорту, що становлять єдину транспортну систему України:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

- промисловий залізничний транспорт;

- відомчий транспорт;

- трубопровідний транспорт;

- шляхи сполучення загального користування [1].

Отже, міський електротранспорт, у тому числі метрополітен є видом транспорту загального користування.

У статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» від 29 червня 2004 року відзначено, що міський електричний транспорт є складовою частиною єдиної транспортної системи, призначеною для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів [3].

А сказане означає, що відсутність обов'язкового страхування від нещасних випадків на міському електричному транспорті є порушенням керівництвом підприємств міського електричного транспорту названої вище норми Закону України «Про страхування». З іншого боку, підприємства міського електричного транспорту не є страховиками, а тому провиною керівництва цих підприємств є лише неповідомлення про таку ситуацію центрального органу виконавчої влади з питань житлово-комунального господарства і центрального органу виконавчої влади у галузі транспорту.

Отже, страхування життя і здоров'я пасажирів міського електричного транспорту є не просто побажанням, а обов'язковою необхідністю.

З'ясувавши поняття і правову природу самого явища страхування та встановивши нагальну необхідність страхування життя і здоров'я пасажирів засобів міського електричного транспорту, необхідно визначити, які суб'єкти господарювання можуть його здійснювати та на яких умовах.

У названому Законі України «Про страхування» статтю 2 присвячено врегулюванню питань відносно правового статусу страховиків. Зокрема, останніми визнано фінансові установи, які створені у формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств з додатковою відповідальністю згідно з Законом України «Про господарські товариства» з урахуванням особливостей, передбачених цим Законом, а також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності. Учасників страховика повинно бути не менше трьох [2]. Дане визначення пояснюється далі. Зокрема, більшість видів страхування здійснюється страховиками-резидентами. А в окремих випадках, встановлених законодавством України, страховиками визнаються державні організації, які створені і діють відповідно до названого Закону. У цьому разі використання слів «державна», «національна» або похідних від них у назві страховика дозволяється лише за умови, що єдиним власником такого страховика є держава [2].

Виходячи з названих та інших положень статті 2 Закону України «Про страхування» державі, громадянам України та суспільним організаціям, а також територіальним громадам не заборонено утворювати страхові компанії.

Після утворення страхової компанії можна буде включити страховий платіж до вартості разового або місячного (тижневого, півмісячного, двомісячного, піврічного, річного тощо як це є в Одесі, Києві та деяких інших містах) проїзного квитка. Певна річ, що на сьогодні калькуляцію вартості квитка вже проведено. Тому додаткову оплату суми страхового платежу можна буде отримати лише внаслідок підвищення вартості проїзду. Певна річ, це є заходом непопулярним, проте нагально необхідним.

Попит на послуги громадського транспорту зворотньопропорційно залежить від ціни. Проте його зниження є меншим, ніж підвищення ціни квитка. Вітчизняним вченим В.І. Тарабановським стверджується, що зростання вартості проїзду на 10 % призводить до скорочення кількості пасажирів на 3,3 %. На його думку відбувається це за рахунок пасажирів, що раніше проїжджали 1-2 зупинки [4, с. 217].

Підприємства міського електричного транспорту знаходяться в одному конкурентному середовищі з іншими перевізниками. Тому одностороннє підняття вартості квитка у засобах міського електричного транспорту на суму страхового платежу зі сталою вартістю проїзду у транспортних засобах інших перевізників зробить їх діяльність неконкурентноздатною. Тому запровадження обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів повинно мати місце в усіх видах міського транспорту. Тим більше це виглядає вірним через відсутність принципової різниці між перевезенням пасажирів у місті трамваєм, тролейбусом, автобусом чи мікроавтобусом. Згідно із названою нормою пункту 6 статті 7 Закону України «Про страхування», нормою статті 21 Закону України «Про транспорт», нормою статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» обов'язкове страхування повинно поширюватися і на перевезення пасажирів автомобільним та іншими видами транспорту. І тим більше

вірним це виглядає через наявність високої аварійності за участі мікроавтобусів, що здійснюють міські пасажирські перевезення, ніж за участі засобів міського електричного транспорту. Але це є питанням інших досліджень.

Крім цього, зазвичай страховий платіж при страхуванні життя та здоров'я пасажирів становить близько одного відсотка від вартості квитка, а часто і менше. Тому підвищення вартості разового проїзду на 1 чи 2 копійки через запровадження страхування призведе до негативного соціального ефекту і перекреслить усі позитивні задуми і починання. І саме тому обов'язкове страхування життя і здоров'я пасажирів міського електричного транспорту доцільно запроваджувати під час чергового підвищення вартості проїзду через об'єктивне здорожчання електроенергії, запчастин, збільшення рівня оплати праці тощо.

Державна страхова компанія або страховик, утворений на основі комунальної власності, так само можуть здійснювати страхування пасажирів приватних чи колективних перевізників.

Технічно страхування повинно виглядати наступним чином. По-перше, людина - потенційний пасажир уже на вході до транспортного засобу буде купувати разовий проїзний квиток, до вартості якого буде включено страховий платіж. У випадку запровадження обов'язкового страхування пасажир буде об'єктивно зацікавлений у придбанні квитка саме на вході до транспортного засобу та у його збереженні до самого кінця поїздки. Не купивши квиток одразу пасажир ризикує його не отримати після випадку аварії за участю цього транспортного засобу. Не взявши квиток у кондуктора або віддавши його кондуктору за кілька зупинок перед виходом із транспортного засобу, пасажир так само втратить можливість на відшкодування шкоди, завданої аварією його життю і здоров'ю.

По-друге, на квитку має бути зазначено назву й адресу страхової компанії, може бути зазначено суму страхового платежу. Аналогічне, наприклад є зараз на проїзних квитках у поїзді. У випадку аварії та завдання шкоди життю або здоров'ю пасажир його родичі або він особисто зможуть звернутися за вказаною адресою до страхової компанії або до її представництва у певному місті України з вимогою про відшкодування шкоди. Разовий або місячний (тижневий, двомісячний тощо) проїзний квиток буде обов'язковим правопідтверджуючим документом. У випадку, коли страхова компанія відмовить у страховій виплаті, квиток буде виступати обов'язковим елементом серед основних документів при зверненні до суду.

По-третє, особи, які звільняються від оплати проїзду у міському електричному транспорті, також повинні підлягати обов'язковому страхуванню. Уявляється, що технічно вирішити це питання можливо трьома шляхами.

Перший є найбільш прогресивним, проте фінансово більш складним у сучасних умовах. Вважаємо, що пільги з оплати проїзду та звільнення від оплати є атавізмом радянських часів. Їх наявність є фактором порушення соціальної рівності людей пільгових категорій, адже одні користуються цими пільгами кілька разів на день, у той час як інші – не користуються зовсім. Логічним є підвищення пенсій та соціальних виплат пільговим категоріям громадян і повне скасування пільг на проїзд у міському електричному транспорті. Так зараз є, наприклад, у країнах ЄС та Російській Федерації. Особи, які мають право на безоплатний проїзд у міському електричному транспорті при виконанні службових обов'язків, повинні оплачувати проїзд і компенсувати витрачені гроші за своїм місцем роботи, як це є у країнах Європи, або отримувати у разі необхідності за місцем роботи у користування місячні, піврічні тощо проїзні квитки. У випадку запровадження такої політики в Україні усі пасажирів будуть оплачувати проїзд і разом з ним сплачувати страховий внесок. У такому випадку для страхової компанії кількість застрахованих осіб буде максимальною.

Другий шлях розв'язання визначеного завдання полягає у наданні особам, які мають пільгу або право на безоплатний проїзд у міському електричному транспорті,

квитків з нульовою вартістю. Цей квиток повинен також містити назву й адресу страхової компанії. І хоча на місці вартості проїзду буде вказано «0 гривень», проте на місці суми страхового платежу може бути вказано, що пасажир застраховано на суму страхового платежу, яка дорівнює відповідній сумі, сплаченій іншими пасажирами. У цьому випадку пасажири, які мають право чи пільгу на безоплатний проїзд, будуть мати право або пільгу на безоплатне страхування свого життя та здоров'я при проїзді у міському електричному транспорті. Певна річ, у цьому випадку страхова компанія буде стикатися зі складнощами, пов'язаними з відшкодуванням із бюджету грошових сум, недоплачених пільговими категоріями пасажирів. Однак позитивом такої ситуації у порівнянні з нині існуючою буде те, що і страхові компанії, і комунальні підприємства міського електричного транспорту, і приватні перевізники засобами автомобільного транспорту за проданими квитками будуть знати точну кількість перевезених пасажирів і точну суму грошової компенсації, яку можна вимагати в якості компенсації з бюджету. На сьогодні визначити кількість безоплатних пасажирів можна лише за посередництва різних розрахункових способів. Можливо це стимулюватиме державу до скасування безоплатного проїзду за рахунок підвищення пенсій, соціальних виплат та компенсації державним службовцям вартості їх проїзду.

Третім шляхом розв'язання визначеного завдання може бути звільнення пільгової категорії пасажирів від оплати проїзду з одночасним примушенням їх до придбання квитків, вартість яких дорівнюватиме сумі страхового платежу (2, 3 або 5 копійок). Певна річ, слово «примушення» є надто гучним у цьому випадку. Певна річ, механізму покарання пільговика за відмову від страхування свого життя та здоров'я немає. Однак сума буде незначною. А особа, що не придбає такий квиток втратить можливість на відшкодування шкоди, завданої ДТП чи іншим нещасним випадком.

По-четверте, кондуктор в офіційних документах вказує точний час знаходження транспортного засобу на маршруті та номери квитків, що були використані пасажирами від однієї кінцевої станції до іншої. Такий обов'язок кондуктора стане більш важливим у випадку запровадження обов'язкового страхування з метою унеможливлення пред'явлення особами, що не були пасажирами засобу міського електричного транспорту під час ДТП або нещасного випадку за його участі, вимог до страхової компанії. Крім цього такий обов'язок необхідний для контролю за кількістю безоплатних квитків. Водій і кондуктор є зацікавленими у завищенні кількості пільгових пасажирів. Квитки можуть ними викидатися або знищуватися, оскільки звітувати за них вирученими грошима непотрібно. Проте їхні підприємства будуть вимагати повернення з бюджету оплати вартості цих квитків. Певна річ, діяльність кондукторів може контролюватися співробітниками Державної служби по боротьбі з економічними злочинами МВС України, Контрольно-ревізійного управління, податкової інспекції, прокуратури тощо у межах їхньої компетенції. Проте незважаючи на перевірки та можливість притягнення до адміністративної чи кримінальної відповідальності все одно кількість безоплатних пасажирів буде завищуватися кондукторами та водіями. Це також може стати аргументом державі на користь заміни безоплатного проїзду підвищенням соціальних стандартів.

По-п'яте, страхова компанія, що буде здійснювати страхування життя і здоров'я пасажирів міського транспорту, повинна мати свої представництва у більшості міст, в яких здійснює досліджуваний вид господарської діяльності. Або у кожному місті повинна бути своя державна, муніципальна або приватна страхова компанія, яка буде надавати послуги пасажирам міського електричного та автомобільного транспорту. Уявляється, що така вимога впливає з необхідності оперативного інформування представниками транспортної організації представника страхової компанії про ДТП або інший нещасний випадок на транспорті. Представник страховика повинен бути присутнім на місці пригоди з метою встановлення осіб, які постраждали, характеру та попереднього розміру завданої шкоди, надання попереднього висновку

про наявність або відсутність причинного зв'язку між пригодою за участю транспортного засобу міського електричного транспорту та завданою шкодою пасажирів, визначення свідків події.

Отже, запровадження обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів міського електричного транспорту із застосуванням запропонованого механізму його реалізації повинно сприяти підвищенню доходів зновустворених державних і комунальних страхових компаній, забезпеченню захисту пасажирів, переходу до загальнообов'язкової оплати проїзду. Але ці питання є достатньо складними та багатоваріантними, а тому потребують подальших глибоких наукових розвідок.

РЕЗЮМЕ:

У статті запропоновано утворення державних (комунальних) страхових компаній, якими здійснюватиметься обов'язкове страхування життя і здоров'я пасажирів міського електричного транспорту. Визначено відповідний механізм такого страхування.

РЕЗЮМЕ:

В статье предложено создать государственные (коммунальные) страховые компании, которые будут осуществлять обязательное страхование жизни и здоровья пассажиров городского электрического транспорта. Определен соответствующий механизм такого страхования.

SUMMARY:

In the article it is suggested to create state (communal) insurance companies which will carry out obligatory life-insurance and health of passengers of public electric transport. The proper mechanism of such insurance is certain.

Література:

1. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94—ВР / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.
2. Про страхування : Закон України у редакції Закону від 4 жовтня 2001 року № 2745—ІІІ / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 7. — Ст. 50.
3. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29 червня 2004 року № 1914—ІV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 51. — Ст. 548.
4. Тарабановский В. И. Городской транспорт как составляющая качества жизни / В. И. Тарабановский // Прометей. — 2004. — № 2 (14). — С. 215-218.

Деревянко Б.В. До механізму страхування життя і здоров'я пасажирів при перевезеннях міським електричним транспортом / Б.В. Деревянко, В.В. Родіна // Вісник Донецького національного університету. Серія Економіка і право. - 2010. - Вип. 2. - Т. 2. - С. 615-621.