



А.В. Белицкая  
А.А. Кирилловых

# **ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ, ИМУЩЕСТВУ ПассаЖИРОВ И О ПОРЯДКЕ ВОЗМЕЩЕНИЯ ТАКОГО ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПассаЖИРОВ МЕТРОПОЛИТЕНОМ**

Постатейный комментарий  
к Федеральному закону

- Договор обязательного страхования
- Страховая премия и страховое возмещение
- Система гарантирования компенсационных выплат
- Возмещение вреда при перевозках метрополитеном

**Андрей Александрович Кирилловых  
Анна Викторовна Белицкая  
Комментарий к Федеральному  
закону 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» (постатейный)**

*Текст предоставлен правообладателем  
[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=6054650](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6054650)*

*Комментарий к Федеральному закону 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» (постатейный) / А. В.  
Белицкая, А. А. Кирилловых; отв. ред. В.А. Вайпан.: Юстицинформ;  
Москва; 2013  
ISBN 978-5-7205-1180-7*

## **Аннотация**

Предлагаемое издание представляет собой постатейный комментарий к Федеральному закону 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». Закон развивает положения гражданского законодательства в части закрепления особенностей осуществления страхования рисков, связанных с несением перевозчиками гражданской ответственности и порядком возмещения вреда пассажирам. Регламентируются вопросы характеристики договора обязательного страхования, страхового возмещения и гарантий осуществления компенсационных выплат. Уделяется внимание деятельности страховщиков, их профессиональных объединений, а также особенностям возмещения вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном. Комментарий рассчитан на юристов, руководителей и специалистов предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, лиц, которым причинен вред

на транспорте, страховые организации, профессиональные объединения страховщиков.

# Содержание

Глава 1	9
Статья 1. Сфера действия настоящего Федерального Закона	9
Статья 2. Законодательство Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров	21
Статья 3. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе	28
Конец ознакомительного фрагмента.	33



**Анна Викторовна  
Белицкая, Андрей  
Александрович  
Кирилловых**

**Комментарий к**

**Федеральному закону  
от 14 июня 2012 г. № 67-  
ФЗ «Об обязательном  
страховании гражданской  
ответственности**

**перевозчика за причинение  
вреда жизни, здоровью,  
имуществу пассажиров  
и о порядке возмещения**

Авторы:

*Белицкая Анна Викторовна* – канд. юрид. наук, доцент факультета права НИУ «Высшая школа экономики» (комментарий к гл. 5);

*Кирилловых Андрей Александрович* – практикующий юрист, преподаватель Кировского филиала Санкт-Петербургского института внешнеэкономических связей, экономики и права (комментарии к гл. 1–4, 6, 7)

Ответственный редактор канд. юрид. наук, Почетный юрист города Москвы Виктор Алексеевич Вайпан.



# **Глава 1**

## **Общие положения**

### **Статья 1. Сфера действия настоящего Федерального Закона**

1. Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие в связи с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (далее также – обязательное страхование), определяет правовые, экономические и организационные основы этого вида обязательного страхования, а также регулирует отношения, возникающие в связи с возмещением вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при их перевозках метрополитеном.

2. Настоящий Федеральный закон устанавливает обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках любыми видами транспорта, в отношении которых действуют транспортные уставы или

кодексы, при перевозках внеуличным транспортом (за исключением перевозок метрополитеном), а также устанавливает порядок возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном.

3. В отношении перевозок пассажиров внеуличным транспортом (за исключением перевозок метрополитеном) настоящий Федеральный закон применяется с учетом особенностей, установленных статьей 31 настоящего Федерального Закона.

4. Настоящий Федеральный закон не применяется к перевозкам легковыми такси.

Безопасное и свободное существование человека – одна из приоритетных задач, которую государство должно решать для выполнения социальных обязательств перед своими гражданами.

Само понятие «безопасность» следует трактовать более широко, но физическая безопасность человека является основной, приоритетной, поскольку именно она нередко оказывается под угрозой. Для решения различных вопросов уклад жизни современного человека требует частого пространственного перемещения, которое может быть обеспечено с использованием различных видов транспорта. Одна из высоко опасных и социально востребованных сфер современной экономики – транспортная отрасль – испытывает серьезные трудности в обеспечении безопасности пассажиров на транспорте.

Одним из слабых мест транспортной отрасли можно назвать высокую изношенность парка транспортного оборудования, его несоответствие техническим требованиям. Следствием современных проблем транспортной пассажирской безопасности является ежегодное увеличение числа транспортных происшествий, аварий, жертвами которых становятся десятки, а то и сотни тысяч человек. Причем помимо имущественного ущерба потерпевшим приходится переживать физические и нравственные страдания, значительно превышающие, по степени тяжести и социальным последствиям, материальные потери.

Техногенные ситуации, в которых страдают люди, возникают в силу различных причин, но обеспечение обязанности нести ответственность за причинение вреда является одной из граней транспортной проблемы, которая должна отражать один из вариантов комплексного подхода рассматриваемых вопросов. И, как правило, такие вопросы решаются через использование страховых механизмов.

Обязательное страхование от несчастных случаев пассажиров воздушного, железнодорожного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта становится самостоятельным видом страхования, основанным, в том числе, и на положениях ст. 1079 ГК РФ, предусматривающей возложение полной ответственности за причиненный вред на владельца источника повышенной опасности, каковым и явля-

ется транспорт<sup>1</sup>.

В некотором роде отправной точкой для выделения соответствующей практики страховых отношений и их последующего развития является Указ Президента РФ от 7 июля 1992 г. № 750<sup>2</sup>, вводящий на территории России обязательное личное страхование пассажиров. Но здесь следует отметить, что на практике вопросы гражданской ответственности перевозчиков не находят необходимого регулирования. Прежде всего, не всегда в полном объеме и своевременно осуществляется возмещение пассажиру вреда, причиненного ему в процессе перевозки, в том числе и в силу отсутствия у перевозчиков необходимых средств для возмещения причиненного вреда. Не решает проблему существующая система личного страхования пассажиров, поскольку не обеспечивает соразмерного и гарантированного возмещения вреда, причиненного пассажирам при осуществлении перевозки.

В связи с указанными причинами требовался поиск нормативных механизмов, адекватных решению имеющихся проблем обеспечения возмещения вреда гражданам при перевозках на транспорте, в том числе альтернативой системе личного страхования пассажиров.

---

<sup>1</sup> См.: Долинская В.В. Обязательное страхование: вопросы правового регулирования и классификации // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 9.

<sup>2</sup> Указ Президента РФ от 7 июля 1992 г. № 750 (ред. от 22 июля 1998 г.) «Об обязательном личном страховании пассажиров» // САПП РФ. – 1992. – № 2. – Ст. 35.

Попыткой ответа на поставленные задачи служит принятый 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» (далее – Закон № 67-ФЗ, Закон)<sup>3</sup>. Закон регулирует в качестве альтернативы системе личного страхования вопросы несения страховых рисков перевозчиков перед пассажирами.

Стоит сказать, что страховые механизмы, являясь универсальными гарантами обеспечения различных видов рисков, активно используются в большинстве государств с рыночной экономикой и заимствованы российской практикой.

Российское гражданское законодательство (часть вторая Гражданского кодекса РФ от 1996 г.)<sup>4</sup> также в рамках института страхования (гл. 48) закрепило в ряде норм положения об обязанности страхования, что отражает скорее публичный, нежели частный интерес. Так, ст. 935 ГК РФ устанавливает, что федеральным законом на указанных в нем лиц может быть возложена обязанность страховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц. В этой сфере современный законодатель пока идет по пути создания правовых конструкций обяза-

---

<sup>3</sup> СЗ РФ. – 2012. – № 25. – Ст. 3257.

<sup>4</sup> СЗ РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410.

тельного страхования в ряде законов, имеющих различный предмет правового регулирования, которых на сегодняшний день около 50.

В нормативном плане правила перевозки, а также ответственность перевозчиков, определяемая соответствующим видом транспорта, закреплена в различных нормативных актах. Этим обстоятельством объясняется также «разбросанность» норм об ответственности перевозчиков (имеющих по преимуществу отсылочный характер), а главное – отсутствие единого механизма возмещения причиненного пассажирам ущерба. Здесь можно назвать Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ<sup>5</sup> (ст. 98 «Страхование жизни и здоровья пассажиров»); Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ<sup>6</sup> (ст. 131 «Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами»); Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»<sup>7</sup> (в ред. от 28 апреля 2009 г.) (ст. 31 «Страхование на железнодорожном транспорте общего пользования»), Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 28 июля 2012 г.) Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> СЗ РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001.

<sup>6</sup> СЗ РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

<sup>7</sup> СЗ РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 169.

<sup>8</sup> СЗ РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5555.

Попутно стоит отметить, что современное отечественное законодательство уже знает ряд самостоятельных нормативных актов<sup>9</sup>, регулирующих вопросы обязательного страхования гражданской ответственности в некоторых сферах деятельности.

Самостоятельными нормативными актами в области обязательного страхования являются Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ (ред. от 19 мая 2010 г., с изм. от 27 июля 2010 г.) «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний»<sup>10</sup>, Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 22 апреля 2010 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>11</sup>, Федеральный закон от 15 декабря 2001 г. № 167-ФЗ (ред. от 27 декабря 2009 г.) «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации»<sup>12</sup>, Федеральный закон от 29 ноября 2010 г. № 326-ФЗ (ред. от 28 июля 2012 г.) «Об обязательном медицинском страхова-

---

<sup>9</sup> Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 28 июля 2012 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СЗ РФ. – 2002. – № 18. – Ст. 1720; Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 225-ФЗ (ред. от 19 октября 2011 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» // СЗ РФ. – 2010. – № 31. – Ст. 4194.

<sup>10</sup> СЗ РФ. – 1998. – № 31. – Ст. 3803.

<sup>11</sup> СЗ РФ. – 2002. – № 18. – Ст. 1720.

<sup>12</sup> СЗ РФ. – 2001. – № 51. – Ст. 4832.

нии в Российской Федерации»<sup>13</sup>.

Обязательное страхование различных категорий рисков воспринято в цивилизованной практике многих государств и находит формализованное выражение в гражданском законодательстве. При этом для европейских государств система обязательного страхования профессиональной ответственности является почти такой же привычной, как обязательное страхование ответственности автовладельцев<sup>14</sup>.

В литературе отмечают достаточную распространенность в мировой практике страхования ответственности по договору при одновременном отсутствии законодательного запрета или ограничения на такое страхование<sup>15</sup>.

Что касается регулирования вопросов обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков, то можно говорить о значительном иностранном опыте, в том числе стран СНГ – транспортных партнеров России по СНГ (Казахстан, Беларусь, Молдова), который свидетельствует о положительных результатах как в плане обеспечения адекватной и своевременной компенсации ущерба пострадавшим пассажирам, так и сохранения финансовой состоятельности перевозчиков.

---

<sup>13</sup> СЗ РФ. – 2010. – № 49. – Ст. 6422.

<sup>14</sup> См.: Ситдикова Л.Б. Страхование профессиональной ответственности в сфере оказания услуг // Юридический мир. – 2011. – № 11. – С. 40–43.

<sup>15</sup> См.: Савинская М.А., Савинский Р.К. Страхование ответственности перевозчика // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2010. – № 11. – С. 36–41.



Введение же обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу пассажиров, станет инструментом адекватной и гарантированной реализации норм гражданского законодательства РФ в сфере ответственности перевозчика перед пассажирами.

Следует отметить, что в пояснительной записке к законопроекту подтверждался экономический и социальный эффект от введения механизма ответственности на практику. Введение обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами приведет к увеличению объема компенсаций за ущерб, нанесенный жизни, здоровью или имуществу пассажира, в среднем до 6 млрд рублей, а максимально до 11 млрд рублей ежегодно. Размер страховой выплаты даже при минимальной страховой сумме будет достаточным для поддержания уровня жизни семьи пассажира в течение 4—10 лет в случае его гибели или получения качественных медицинских услуг и услуг по реабилитации в случае частичного повреждения здоровья.

Говоря об истории принятия Закона, стоит указать, что первоначально проект федерального Закона, внесенный Правительством РФ за № 435917-5, в своем наименовании предусматривал обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам. Данная формулировка носила несколько общий характер и не содержала конкретизации понятия «граждан-

ской ответственности» применительно к перевозкам пассажиров. Однако данная техническая проблема, перетекающая в практическую плоскость, в итоге была разрешена законодателем с учетом специфики потенциального вреда, который мог быть причинен гражданину как физическому лицу. Поэтому итоговая формулировка включает в себя все потенциальные виды вреда, наносимого как материальным, так и нематериальным благам человека, и первую очередь жизни, здоровью и имуществу.

Институционализация же гражданской ответственности за вред перед пассажирами будет способствовать решению государственных задач по повышению безопасности на транспорте, поскольку перевозчики будут заинтересованы направлять средства на мероприятия по снижению аварийности и повышению уровня безопасности перевозок пассажиров.

Вводимые Законом правила направлены на унификацию системы страхования ответственности перевозчиков на всех видах транспорта, и будут способствовать более слаженной работе механизма возмещения вреда гражданам, возникшего в результате наступления страховых случаев на транспорте.

Законодатель оговаривает, что сферой действия Закона является регулирование отношений, возникающих в связи с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках

вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (обязательное страхование), определение правовых, экономических и организационных основ этого вида обязательного страхования. Кроме того, в сферу действия Закона подпадают также отношения, возникающие в связи с возмещением вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при их перевозках метрополитеном.

Закон № 67-ФЗ касается перевозок любыми видами транспорта, в отношении которых действуют транспортные уставы или кодексы (Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и т. п.), за исключением такси. Закон регулирует, в частности, перевозки, осуществляемые внеуличным транспортом (включая железнодорожные, воздушные, морские, внутренние водные, пригородные и междугородние автобусные перевозки), в том числе метрополитеном. Однако в отношении последнего он устанавливает лишь порядок возмещения вреда, причиненного при перевозках пассажиров. При реализации потенциала Закона возможно выравнивание размеров компенсаций за ущерб жизни и здоровью вне зависимости от вида транспорта, которым пользуется пассажир.

Применение Закона предусматривается с учетом отдельных особенностей в отношении перевозок внеуличным транспортом (за исключением перевозок метрополитеном).

Имеется в виду использование отдельных понятий для целей применения комментируемого Закона в том смысле, который в них вкладывают отдельные акты действующего законодательства. Кроме того, специальный режим предусматривается и для определения момента начала и окончания отношений, связанных с перевозкой пассажира (см. комментарий к ст. 31 Закона).

Отдельно законодатель из сферы действия комментируемого Закона исключает перевозки, осуществляемые легковыми такси, т. е. вопросы перевозки пассажиров и их имущества данным видом транспорта не регулируются положениями Закона № 67-ФЗ. Условия и порядок перевозки легковыми такси определены положениями ст. 31–33 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ), а также Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (постановление Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112<sup>16</sup>).

---

<sup>16</sup> СЗ РФ. – 2009. – № 9. – Ст. 1102.

# **Статья 2. Законодательство Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров**

1. Законодательство Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров состоит из Гражданского кодекса Российской Федерации, настоящего Федерального Закона, других федеральных законов и издаваемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

2. Другие федеральные законы применяются к отношениям по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров в части, не урегулированной настоящим Федеральным законом.

Комментируемая статья определяет состав актов норма-

тивного регулирования, устанавливающих основу законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами.

Законодательство – достаточно емкое и неоднозначное понятие, может быть рассмотрено как в узком, так и широком смыслах. Если узкий смысл понятия законодательство ограничивается лишь Законами соответствующего уровня, то широкое представление данной категории предполагает включение в него не только законов, но и иных нормативных актов, в том числе подзаконного характера (постановлений Правительства РФ и т. п.).

Как правило, российская правовая система для регулирования отдельных направлений деятельности использует второй подход, в силу особенностей конструкции нормативного материала, нередко построенного с наличием норм отсылочного характера. Этим неотъемлемым фактором объясняется достаточно большое количество подзаконных нормативных актов, призванных обеспечить работу (действие) соответствующего федерального Закона. Не является исключением и законодательство об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков. Оно, как следует из п. 1 комментируемой статьи, состоит из Гражданского кодекса, комментируемого Закона, иных федеральных законов и издаваемых в соответствии с ними нормативных актов.

Как известно, основным источником правового регулирования обязательного страхования является Гражданский ко-

декс РФ. Законодатель не случайно его упоминает в таком качестве, ставя на первое место при перечислении состава законодательства, поскольку именно этот нормативный акт регулирует договорные и иные обязательства, а также другие имущественные и личные неимущественные отношения, основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности участников (п. 1 ст. 2 ГК РФ). С точки зрения характеристики соответствующих отношений, страхование рассматривается как институт обязательственного права. Поэтому вполне логично нормы о страховании искать в отдельных видах обязательств, не забывая при этом и общие положения об обязательствах (гл. 21 части I ГК РФ).

Учитывая, что основной упор нормативный материал Закона делает на обязательственные отношения, реализуемые в рамках конструкции договора обязательного страхования гражданской ответственности, принципиальное значение для правового регулирования страховых отношений приобретают нормы гл. 27–29 ч. I ГК РФ (общие положения о договоре) и гл. 48 «Страхование» ч. II ГК РФ. В совокупности с указанными гражданско-правовыми институтами осуществляется базовое (общее) правовое регулирование страховых отношений. Что касается комментируемого Закона, то, принимая во внимание общий характер обозначенных выше норм гражданского законодательства, положения Закона № 67-ФЗ носят специальный характер, т. е. рассматриваются как специальное правовое регулирование. Косвенно

данный вывод подтверждают положения п. 2 комментируемой статьи, о чем будет сказано ниже.

Иные федеральные законы, так или иначе касающиеся вопросов страхования гражданской ответственности и в силу этого составляющие соответствующее законодательство, уже указывались выше (см. комментарий к ст. 1 Закона).

Современный законодатель стремится обеспечить максимальную полноту и эффективность действующего законодательства, в связи с чем стремится создавать нормативный материал прямого действия, адаптированный под работу без дополнительных нормативных документов. Несмотря на эту тенденцию (которую следует оценить как положительную), не всегда удается, а порой и просто невозможно закрепить весь нормативный потенциал механизма правового регулирования в рамках одного нормативного акта. Это иногда является даже оправданным, так как нормотворческие ошибки (нередко обнаруживаемые в Законах) достаточно сложно исправлять, поскольку внесение соответствующих коррективов требует разработки и принятия самостоятельного Закона о внесении соответствующих изменений (дополнений). Учитывая, что процедура принятия законодательного акта достаточно растянута во времени, дефект от некачественных норм может надолго парализовать работу документа в целом.

Комментируемый Закон в целом отвечает современным требованиям юридической техники, так как при конструиро-



вании нормативного материала законодатель попытался найти баланс между стабильностью и гибкостью правового материала, чем значительно снизил риск возникновения правоприменительных проблем.

Между тем отдельные вопросы все же отдаются на решение подзаконным нормативным актам. В разработке и подготовке подзаконной нормативной базы весьма велика роль исполнительных органов власти федерального уровня, в частности Правительства РФ. В рамках комментируемого Закона на данный орган возложено решение ряда принципиальных вопросов, и его роль в реализации положений нормативного акта на практике весьма существенна.

Если обратиться непосредственно к анализу текста комментируемого Закона, то Правительством РФ должны быть, в частности, определены:

- предельные (минимальные и максимальные) значения страховых тарифов в зависимости от вида транспорта, вида перевозок и влияющих на степень риска факторов (п. 3 ст. 11);

- порядок определения количества пассажиров для целей расчета страховой премии по договору обязательного страхования в зависимости от вида транспорта (п. 6 ст. 11);

- определение уполномоченного органа исполнительной власти, проводящего ежегодный мониторинг значений страховых тарифов, применяемых при обязательном страховании, и их обоснованности, а также воздействия обязательно-

го страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта (п. 12 ст.11);

перечень и порядок оформления документов, необходимых выгодоприобретателю, желающему воспользоваться своим правом на получение страхового возмещения (п.1 ст. 14);

перечень и порядок оформления документов, необходимых выгодоприобретателю для получения части (предварительная выплата) страхового возмещения (п. 2. ст. 15).

В целях обеспечения стройности действующего нормативного материала и исключения возможных правоприменительных коллизий законодатель в п. 2 комментируемой статьи определил, что иные федеральные законы, так или иначе касающиеся вопросов страхования гражданской ответственности перевозчика, применяются только в части, не урегулированной комментируемым Законом. Данное нормативное установление на практике позволяет для регулирования отношений, вытекающих из обязательного страхования, использовать нормы других законодательных актов, применяемых в субсидиарном порядке.

Стоит отметить, что среди источников нормативного регулирования законодателем не упомянута Конституция РФ, являющаяся, как известно, Основным законом, возглавляющим пирамиду нормативных правовых актов правовой системы любого государства. Между тем необходимо сказать, что именно в Конституции РФ заложены основы, начала для

развития законодательства в любой сфере, в том числе в сфере страхования. По крайней мере, объявление Российской Федерации как социального государства, политика которого направлена на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека (п. 1 ст. 7), уже предполагает формирование необходимых правовых институтов, закрепляющих инструменты выполнения указанной публичной функции.

# **Статья 3. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе**

Для целей настоящего Федерального Закона используются следующие основные понятия:

1) перевозка – услуга, признаваемая перевозкой пассажира транспортными уставами или кодексами, а также статьей 31 настоящего Федерального Закона. Период перевозки, включая моменты начала и окончания перевозки, определяется транспортными уставами или кодексами, а также в соответствии со статьей 31 настоящего Федерального Закона;

2) пассажир – лицо, признаваемое пассажиром транспортными уставами или кодексами, а также статьей 31 настоящего Федерального Закона;

3) перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые зарегистрированы на территории Российской Федерации и в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществляют перевозки (независимо от вида транспорта и вида перевозок);

4) имущество пассажира – багаж и перевозимая пассажиром с собой (в том числе ребенком или детьми, которые следуют вместе с пассажиром) ручная кладь, за причинение вреда которым при перевозке отвечает

перевозчик;

5) потерпевший – пассажир, жизни, здоровью, имуществу которого при перевозке причинен вред. Дети, которые следуют вместе с пассажиром и жизни или здоровью которых при перевозке причинен вред, также признаются потерпевшими независимо от того, признаются ли они пассажирами;

6) договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (далее – договор обязательного страхования) – заключенный между страховщиком и страхователем в соответствии с настоящим Федеральным законом договор обязательного страхования;

7) страховой случай – возникновение обязательств перевозчика по возмещению вреда, причиненного при перевозке жизни, здоровью, имуществу пассажиров в течение срока действия договора обязательного страхования. С наступлением страхового случая возникает обязанность страховщика выплатить страховое возмещение выгодоприобретателям;

8) страховщик – страховая организация, получившая в установленном законодательством Российской Федерации порядке разрешение (лицензию) на осуществление обязательного страхования и вступившая в единое общероссийское профессиональное объединение страховщиков для осуществления обязательного страхования;

9) страхователь – перевозчик, заключивший со

страховщиком договор обязательного страхования;

10) выгодоприобретатель – потерпевший, здоровью и (или) имуществу которого причинен вред. При причинении вреда жизни потерпевшего выгодоприобретателями в отношении возмещения необходимых расходов на погребение признаются лица, фактически понесшие такие расходы, а в отношении остальной части страхового возмещения – граждане, имеющие право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан – супруг, родители, дети умершего, граждане, у которых потерпевший находился на иждивении, если он не имел самостоятельного дохода;

11) внеуличный транспорт – пассажирский транспорт, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров по изолированным от автомобильных дорог путям в пределах границ населенных пунктов, между близлежащими населенными пунктами или из населенных пунктов к объектам транспорта, торговли, промышленным объектам, объектам культуры, отдыха, спорта и подобным объектам;

12) метрополитен – вид внеуличного транспорта, все пути которого технологически полностью изолированы от автомобильных дорог, линии которого оборудованы станциями и расположены преимущественно на подземных участках и электропитание подвижных составов которого осуществляется через контактные рельсы;

13) легкое метро – вид внеуличного транспорта, все пути которого технологически полностью изолированы от автомобильных дорог и линии которого оборудованы станциями и расположены преимущественно на наземных участках;

14) внеуличный трамвай – вид внеуличного транспорта, пути которого на регулируемых перекрестках могут иметь пересечения с автомобильными дорогами и линии которого оборудованы остановочными пунктами;

15) монорельсовый транспорт – вид внеуличного транспорта, технологическая конструкция путей которого позволяет осуществлять движение подвижного состава по одному рельсу, пути которого не должны иметь пересечений с автомобильными дорогами и линии которого должны быть оборудованы станциями.

Комментируемая статья дает определение основным категориям, применяемым для целей реализации положений Закона № 67-ФЗ.

Дефинитивный аппарат определяет наиболее значимые для сферы обязательного страхования понятия. Следует отметить, что наличие в законодательстве терминов, применяемых для целей нормативного акта, значительно упрощает его применение в рамках толкования отдельных норм и положений.

**1. Перевозка.** Понятие перевозки, предложенное зако-

нодателем, раскрывается путем использования отсылки к соответствующей категории, имеющейся в транспортных уставах и кодексах, а также в нормах, непосредственно содержащихся в комментируемом Законе.

2. Несмотря на то что Закон № 67-ФЗ для определения понятия «перевозка» отсылает к иным нормативным документам, как таковое определение рассматриваемой категории в нормативных актах транспортного законодательства не содержится. В то же время, ссылаясь на ст. 31 Закона № 67-ФЗ, законодатель для решения правоприменительной задачи использует прием аналогии закона, поскольку устанавливает, что к понятию «перевозка» применяются положения Федерального Закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» о перевозках пассажиров в прямом железнодорожном сообщении.

**2. Пассажир.** В целях применения норм комментируемого Закона понятие «пассажир» также используется по аналогии с нормами транспортных уставов и кодексов, а также Устава железнодорожного транспорта. Во-первых, пассажир это всегда физическое лицо.



# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.