

# Мы все равны перед несчастьем

12

**Инвалид первой группы М. Никифоров вот уже много лет адресует свои письма в государственные и правительственные учреждения. В последнее время — и в Госдуму, а также отдельным депутатам, за кого отдавал он свой голос во время выборов. В ответ — молчание. И вот он решился обратиться в "Российскую газету". С одной только надеждой, что через прессу достигнет до тех, кто должен был бы вникнуть в суть его предложения, его беспокойства.**

— Я хлопочу не о себе, не о своих интересах, — сказал в телефонном разговоре Михаил Иванович, — добиваюсь, чтобы в пенсионном законодательстве была устранена очевидная несправедливость. Ведь от этого страдают тысячи и тысячи людей, которые получили увечья как пассажиры государственного транспорта.

О чем же речь? В пенсионном законодательстве установлен двойной подход к определению инвалидности для людей, которые стали калеками в результате аварий и катастроф на воздушном, железнодорожном и автомобильном пассажирском транспорте. Не приведи Бог, чтобы человек познал этот двойной стандарт на своей судьбе.

Много лет назад М. Никифоров попал в дорожную аварию. Рейсовый аэрофлотский автобус столкнулся с грузовиком. Тяже-

лая травма, больничная койка и инвалидность. Как записано в документах: "Инвалидность по общему заболеванию".

В том же автобусе были пассажиры, которым инвалидность назначили, исходя из статуса "трудовое увечье". В чем же отличие? В разной степени социальной и материальной ответственности государства перед пострадавшими. По какому же признаку пассажиры делятся на "чистых" и "нечистых"? Есть, оказывается, такой признак: наличие или отсутствие командировочного удостоверения. Отсюда вывод: если ты стал жертвой транспортной аварии, находясь, к примеру, в отпуске, то рассчитывать в полной мере на участие государства в твоей дальнейшей судьбе уже не имеешь права.

Перед чем все мы равны, так это перед несчастьем. А оно в современной жизни подстерегает

нас на каждом шагу. Недавней памяти катастрофы на морском и речном транспорте, на железной дороге, на воздушных линиях Аэрофлота унесли сотни жизней, сделали калеками, инвалидами тысячи людей. Транспорт и гостранспорт, в частности, стал постоянной зоной риска из-за ненадежной, изношенной техники, низкого профессионализма, преступной бесчеловечности, наконец. Кто за риск платит? Сам пассажир. А кто расплачивается в случае несчастья? Тоже пассажир. И в редких исключениях — государство. Если, конечно, оно признает, что пострадавший находился при исполнении обязанностей.

"Все пассажиры гостранспорта должны иметь один статус", — пишет в своем письме М. Никифоров. Вот так ставит вопрос наш постоянный читатель. И как первая обнадеживающая реакция на его многолетние обращения — ответ Конституционного суда Российской Федерации, в котором отмечается пробел в пенсионном законодательстве по отношению к пассажирам гостранспорта. Теперь дело, очевидно, за нашими законодателями.

**Николай СЕНЧЕВ,**  
соб. корр.

Ульяновск.

## Застрахуйте меня от такой медицины

Недавно мою жену обследовали в районной больнице и назначили стационарное лечение. Но прежде, чем положить на койку, выдали список лекарств, очень недешевых, которые она должна приобрести в аптеке за собственные деньги. И только тогда обещали наряд на госпитализацию.

Миновала неделя лечебного курса, я получаю второй список лекарств, которые смиренно покупаю за свои деньги. Думаю, на этом дело не кончится. И сходить в аптеку придется мне не раз.

Нам диктуют условия: если не хочешь платить за лекарства — выписывайся и закрывай боль-

ничный лист. И такие случаи уже были.

Отмечу, что живем мы в радиационно-загрязненной зоне. Несколько месяцев не получаем зарплату. Компенсация за проживание в грязной зоне не выплачивается с августа 1995 года.

Объясните мне, на какие деньги я куплю лекарства и зачем придумали эти медицинские страховые полисы?

С уважением  
**ГУСЕВ Михаил Иванович.**

Стародуб  
Брянской обл.

*Российская газета*  
17 апр. 1992