

Ситуация на рынке страхования авиационных рисков.

Страхование ответственности перед третьими лицами и «за груз».

Возможные изменения в российском законодательстве.

Прежде всего, хочу поблагодарить за предоставленную возможность выступить на конференции, и для начала попробую коротко осветить текущую ситуацию на рынке авиационного страхования.

Российская ассоциация авиационных и космических страховщиков (РААКС) представляет собой профессиональное объединение страховых компаний Российской Федерации, активно работающих на рынке авиационного и космического страхования и обеспечивающих страховую защиту большинства российских авиакомпаний, аэропортов и производителей авиационной техники.

Сегодня РААКС объединяет 17 страховых и перестраховочных компаний, занимающих примерно 90 % российского авиационного страхового рынка.

Российские авиационные страховщики принимают на страхование риски не только отечественных, но и зарубежных авиакомпаний, которые наряду с крупными российскими авиаперевозчиками перестраховываются на международном рынке авиационного страхования.

А на международном рынке для авиакомпаний тем временем начали происходить заметные изменения.

Продолжавшееся 5 лет подряд снижение ставок страховых премий в конце 2017 года сменилось стабилизацией и даже небольшим ростом ставок, а рост перестраховочной ёмкости приостановился и не только - можно говорить о её некотором сокращении, вызванном в т.ч. слиянием нескольких крупных перестраховочных компаний без суммарного увеличения ёмкости.

В то же время, как и год назад, рост или снижение страховых тарифов происходит не для всех авиакомпаний одинаково.

По-прежнему актуально условное разделение авиаперевозчиков перестраховщиками - андеррайтерами на три условные группы.

Для авиакомпаний, применяющих относительно невысокие лимиты ответственности, эксплуатирующих достаточно большое количество новых, но не дорогих самолётов с небольшой пассажироместимостью, с интенсивно растущим объемом перевозок и низкой аварийностью, ставки премии при возобновлении страхования на новый период остаются прежними или даже снижаются.

Для тех, кто летает с высокими лимитами ответственности, эксплуатирует дорогие ближне- и дальне-магистральные воздушные суда, но с относительно невысоким ростом объемов перевозок, ставки премии изменяются не значительно – остаются на прошлогоднем уровне или немного повышаются.

Для авиаперевозчиков с высоким уровнем аварийности, имеющих убытки и экономические проблемы, ставки премии растут.

Продолжается процесс слияния и укрупнения не только иностранных перестраховщиков, но и брокеров: не далее как в минувший вторник прошла информация о поглощении довольно известной на международном авиационном страховом рынке компании JLT ещё более крупным брокером Marsh.

Что же происходит на российском рынке?

Продолжается процесс его концентрации – часть страховых компаний уходит из авиационного бизнеса, часть - вообще покидает страховой рынок.

И такая тенденция характерна не только для авиационного страхования, но и для всего российского страхового рынка – если в конце 1-го квартала текущего года в реестре страховщиков по данным Центрального Банка России состояли 231 страховые компании, то по итогам полугодия их оставалось уже только 222.

Если ещё 10 лет назад сборы страховых премий авиационными страховщиками распределялись относительно равномерно, то по итогам 2015 года свыше 67 % собираемой страховой премии пришлось на долю 5-ти компаний, в 2016 году доля первой «пятерки» выросла до 72 %, а в 2017 году – до 90 %.

При этом лидирующий СОГАЗ, собравший в 2015 году 25 % всей премии, собираемой членами РААКС, в 2016 –м собрал уже 33 %, а в 2017 – 41 %.

Если говорить об убытках российских авиастроителей, то страховой 2017 год для российского рынка можно назвать относительно благополучным: выплаты по рискам каско и ответственности составили 4.0 млн. рублей против 4.9 млн. рублей в 2016 году, что примерно соответствует данным нескольких предыдущих лет (за исключением 2015 года с катастрофой А-321 над Синаем).

В части аварийности в 2017 году тенденция на снижение количества авиапроисшествий сохранялась, но, к сожалению, 2018 год очевидно даст более грустные результаты - из-за трагедии с Ан-148 Саратовских авиалиний с гибелью 71 пассажира и членов экипажа и целого ряда авиационных происшествий с вертолётами и лёгкими самолётами, унесшими жизни 45 человек.

Когда происходит авиационное происшествие, внимание общественности чаще бывает привлечено к информации о погибших пассажирах и членах экипажа и о разбившемся воздушном судне; при этом относительно редко в результате подобного трагического события наносится ущерб т.н. «третьим лицам», ещё реже мы широко обсуждаем случаи причинения вреда грузу, находившемуся на борту судна.

Между тем, подобное причинение вреда периодически происходит, риски наступления таких случаев подлежат страхованию, и требования к этому страхованию регламентируются действующим авиационным законодательством, о возможном изменении которого я и хотел бы немного рассказать во второй части своего выступления; тем более что эти изменения очевидно затронут интересы российских авиакомпаний, и в первую очередь – региональных.

И в России и за рубежом страхование гражданской ответственности перед третьими лицами, грузовладельцами и грузоотправителями осуществляется посредством добровольного страхования, являющегося обязательным для владельцев и эксплуатантов воздушных судов (т.е. посредством так называемого «вменённого страхования»).

Однако минимальные страховые суммы (или, как говорят авиационные страховщики, лимиты ответственности) в Российской Федерации существенно отличаются от применяемых в большинстве иностранных государств.

Минимальные лимиты ответственности перед третьими лицами в странах ЕС определяются Постановлением (ЕС) No. 785/2004 и в зависимости от максимального взлётного веса (массы) воздушного судна составляют от 0,75 до 700 миллионов SDR (СПЗ - специальных прав заимствования), что составляет приблизительно от 66 млн. до 61 миллиарда 600 миллионов рублей.

Ниже приводим перевод таблицы из упомянутого Постановления:

Категория	Максимальный взлётный вес воздушного судна (кг)	Минимальный лимит ответственности (млн. SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	>= 500 000	700

Такие же либо подобные требования предъявляют Турция, ОАЭ, Армения и ряд других стран. В США минимальные лимиты ответственности перед третьими лицами составляют 20 млн. долларов США, а в Канаде доходят до 135 млн. Канадских долларов и более.

Что касается минимальных страховых сумм в отношении ответственности перед грузовладельцами и грузополучателями, то согласно Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года, часто именуемой «Монреальской конвенцией» (ратифицированной Россией в прошлом году), минимальный лимит ответственности за груз при международных перевозках составляет 19 SDR за килограмм, или примерно 1700 рублей.

Для российских авиакомпаний при международных полётах минимальные лимиты ответственности определяются требованиями стран, в которые или над территорией которых такие полёты осуществляются.

При внутренних полётах минимальные лимиты определены в Статьях 131 и 134 Воздушного кодекса Российской Федерации и составляют сегодня 2 минимальных размера оплаты труда (МРОТ) за каждый килограмм максимальной взлётной массы воздушного судна при страховании ответственности перед третьими лицами и столько же за каждый килограмм груза при страховании ответственности за груз.

Много это или мало? Для начала вспомним, что такое МРОТ, ведь он бывает разный.

В соответствии со Статьей 3 Федерального закона от 19.06.2000 № 82-ФЗ «О минимальном размере оплаты труда» (Закона о МРОТ) МРОТ применяется для регулирования оплаты труда и определения размеров пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам, а также для иных целей обязательного социального страхования. Применение МРОТ для других целей не допускается.

Но тот же закон (Статья 5) говорит, что «до внесения изменений в соответствующие федеральные законы, определяющие порядок исчисления налогов, сборов, штрафов и иных платежей, исчисление налогов, сборов, штрафов и иных платежей, осуществляемое в соответствии с законодательством Российской Федерации в зависимости от минимального размера оплаты труда, производится ... с 1 января 2001 года исходя из базовой суммы, равной 100 рублям».

И так, один МРОТ у нас ежегодно растёт, согласно Федеральному закону от 07.03.2018 № 41-ФЗ теперь «привязан» к прожиточному минимуму и составляет сегодня 11.163 рубля, а второй, имеющий непосредственное отношение к определению лимитов ответственности (страховых сумм), с 2001 года не менялся и составляет 100 рублей.

В результате простых расчетов мы получаем, что минимальный лимит ответственности перед третьими лицами, с которым при внутренних полётах должен быть застрахован, к примеру, самолёт RRJ-95B с максимальной взлётной массой 45,9 тонн, составляет 9 миллионов с небольшим рублей.

При полётах в страны ЕС этот же самолёт должен быть застрахован с лимитом ответственности не менее 150 млн. SDR, т.е. свыше 14 млрд. рублей; как говорится «почувствуйте разницу».

Авиационные происшествия и инциденты, связанные с причинением вреда третьим лицам и/или грузу случаются, к счастью, относительно не часто.

Но падение на жилой дом даже небольшого вертолётa или самолётa может привести к значительному причинению вреда имуществу, жизни и здоровью третьих лиц.

Многokратно больший ущерб был нанесён в результате трагических событий 11 сентября 2001 года в США во время террористической атаки на «башни-близнецы» или при катастрофе самолётa Ан-124-100 в Иркутске 06 декабря 1997 года, упавшего сразу после взлёта на жилые дома.

Ответственность перед третьими лицами по иркутской катастрофе не была застрахована, между тем погибло 49 человек на земле, было разрушено несколько зданий - в нынешних ценах и при действующей судебной практике размер ответственности при таком происшествии превысил бы полмиллиарда рублей.

Только по ответственности за гибель людей исходя из среднестатистических показателей в 5 - 6 млн. рублей возмещения на семью погибшего пришлось бы выплатить около 300 млн. рублей, а к этому ещё необходимо добавить материальный ущерб наземным сооружениям, коммуникациям, экологический ущерб, расходы по удалению останков крушения и утилизации. Российское законодательство в вопросе ответственности владельца воздушного судна проработано недостаточно.

С одной стороны минимальные требования по страхованию ответственности перед третьими лицами, содержащиеся в Воздушном кодексе РФ, ничтожно малы и никак не соразмерны рискам; с другой - ответственность собственника воздушного судна согласно тому же Воздушному кодексу РФ и Гражданскому кодексу РФ не ограничена.

Такая ситуация может негативно влиять не только на третьих лиц, которым нанесен ущерб, но и на финансовое состояние владельцев воздушных судов в случае происшествий.

Очевидно, что минимальные страховые суммы по страхованию ответственности перед третьими лицами и ответственности за груз имеет смысл пересмотреть.

В июле этого года в Минфине России по его инициативе прошло совещание по вопросу определения подходов к установлению в Статьях 131 и 134 Воздушного кодекса РФ минимальных размеров страховых сумм по страхованию ответственности владельца воздушного судна, перевозчика перед третьими лицами, а также перед грузовладельцем и грузоотправителем.

Это совещание было создано потому что проектом Плана-графика о внесении изменений в нормативные правовые акты, в которых имеются ссылки на минимальный размер оплаты труда в целях приведения их в соответствие со Статьей 3 Закона о МРОТ, представленным письмом Минтруда России от 22.05.2018 № 14-1/10/П-3390, предлагается внести изменения и в Статьи 131 и 134 Воздушного кодекса РФ.

На совещании обсуждались предложения по новому порядку определения размера страховых сумм и замене МРОТ на фиксированные размеры страховых сумм.

Присутствовавшие на совещании представители страховых компаний предложили зафиксировать страховые суммы (лимиты ответственности) в рублях с одновременным их увеличением.

Лимит ответственности за груз по аналогии с лимитом ответственности за багаж пассажиров, предусмотренный Федеральным законом № 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», было предложено увеличить до 600 рублей за 1 кг. груза (сейчас он составляет 200 рублей).

Лимит ответственности перед третьими лицами предложили увеличить в 50 раз, доведя до 10 тыс. рублей за 1 кг. максимальной взлётной массы воздушного судна, что немного меньше действующего сегодня МРОТ.

Исходя из того, что даже небольшое воздушное судно (в т.ч. беспилотное) может причинить значительный вред третьим лицам, одновременно было предложено зафиксировать минимальную страховую сумму не только за килограмм взлётной массы, но и по воздушному судну; а учитывая, что наиболее социально значимым является вред, причиненный жизни человека, сложившуюся в России практику выплат в связи с гибелью людей во время различных катастроф по миллиону рублей по погибшему, предложили установить минимальную страховую сумму по воздушному судну в размере 1 миллиона рублей.

Кстати, такие же суммы выплачиваются наследникам погибших членов экипажей воздушных судов и по социальному страхованию.

Если оценивать экономические последствия такого увеличения страховых сумм (лимитов ответственности), то надо учитывать, что основная часть российских авиакомпаний, осуществляющих наряду с внутренними и международные полёты, в настоящее время эксплуатирует взятые в лизинг воздушные суда зарубежного и отечественного производства, при страховании которых уже применяются высокие лимиты ответственности, соответствующие международным требованиям.

Также с высокими лимитами уже сегодня страхуется часть региональных перевозчиков, эксплуатирующих «лизинговые» воздушные суда.

Этих авиакомпаний возможные изменения не коснутся совершенно.

Но для российских авиакомпаний, специализирующихся исключительно на внутренних рейсах, применение повышенных лимитов ответственности может оказаться чрезмерно затратным, т.к. увеличение лимитов повлечёт определенное увеличение взимаемой страховщиками страховой премии; конечно не пропорциональное, увеличение.

Поэтому вопрос подходов к определению конкретного размера минимальных страховых сумм (лимитов ответственности) по всей видимости будет ещё достаточно подробно рассматриваться и обсуждаться.

Присутствовавшие на совещании представители Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта возразили против увеличения применяемых страховых сумм.

Приглашенные Минфином России представители Минтранса России на совещание не пришли.

Полагаю, что здесь надо попытаться найти такую «золотую середину», чтобы повышение минимальных страховых сумм с одной стороны не привело бы к чрезмерному росту размера уплачиваемых авиакомпаниями страховых премий, а с другой – обеспечило бы владельцев воздушных судов страховой защитой, позволяющей в значительно большей степени защитить их имущественные интересы, а пострадавшие третьи лица при этом смогли бы получить более существенные по размеру компенсации.

Так как вышеуказанное увеличение размера страховой премии может оказаться существенным для небольших авиакомпаний и частных собственников воздушных судов, можно предусмотреть плавный (поэтапный) переход к новым увеличенным минимальным страховым суммам (лимитам ответственности) в течение нескольких лет.

В общем, тут есть над чем всем нам подумать, что обсудить.

Очень может быть, что предложения авиационных страховщиков не будут приняты; что же, так уже было в истории РААКС.

24 августа 2004 года после вылета из Домодедова из-за взрыва бомб на борту при выполнении полёта потерпели катастрофу самолёт Ту-134 авиакомпании «Волга-Авиаэкспресс», на котором погибли 44 человека и самолёт Ту-154 авиакомпании «Сибирь», на котором погибли 46 человек.

После этого началась законодательная работа по повышению минимальных страховых сумм по пассажирам, которая завершилась принятием в 2007 году Федерального закона № 331-ФЗ с установлением минимальной выплаты в случае смерти пассажира в 2 млн. рублей.

Наша ассоциация принимала участие в этой работе и предлагала одновременно увеличить и лимиты ответственности перед третьими лицами и за груз, ведь к тому времени прошло больше 10 лет с момента принятия Воздушного кодекса РФ, и соотношение курса рубля к иностранным валютам, на суммы в которых ориентировались создатели кодекса, уже тогда сильно изменилось.

Но нам в вышестоящих структурах тогда дали понять, что «проблемы будут решаться по мере их возникновения».

Хотелось бы всем пожелать, чтобы нам не пришлось в авральном порядке расхлёбывать «проблему», которая может «возникнуть» в случае авиапроисшествия с причинением более чем серьёзного вреда третьим лицам.

Лучше бы, конечно, чтобы такое и вовсе не случилось.

В завершение хочу поблагодарить всех за внимание, а нашей конференции и Центру Стратегических Разработок в Гражданской Авиации пожелать дальнейших успехов.

Готов ответить на Ваши вопросы.