



## Страховые компании по вопросу о мониторинге местоположения вертолетов

Есть задача оснащения вертолетов трекинговыми системами, соответствующими современным требованиям.

Такое оснащение является весьма затратной процедурой.

**Чем могут в этой ситуации помочь страховые компании?**

Рассмотрим два варианта:

1. Профинансировать работы по установке этих систем.
2. Помочь сэкономить на страховании путем снижения ставок страховых премий для вертолетов, оснащенных современными трекинговыми системами.

1. Что касается первого варианта, то еще совсем недавно страховые компании могли эффективно влиять на безопасность полетов не только через тарификацию, но и путем формирования и использования резерва предупредительных мероприятий (РПМ), средства которого использовались непосредственно для проведения мероприятий, направленных на повышение безопасности полетов.

Авиакомпании и аэропорты приобретали за счет этих средств необходимую технику.

Чуть более десяти лет назад страховые компании, входящие в Российскую Ассоциацию Авиационных и Космических Страховщиков (РААКС), адресно финансировали мероприятия по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации по плану работ, согласованному с УГНБП.

САО «ЛЕКСГАРАНТ», в частности, за счет РПМ финансировал установку TCASов на АН-12 «Ермолинских авиалиний», приобретение спасательных жилетов для авиакомпаний «Донавиа» и «Татарстан», оплачивал и другие важные мероприятия.

Но, после принятия в 2000 году 2-й части Налогового кодекса РФ, согласно соответствующим указаниям Росстрахнадзора, страховые компании утратили право относить на себестоимость расходы на формирование РПМ, и теперь могут формировать такой резерв только из прибыли, оставшейся после налогообложения, что не стимулирует их к созданию РПМ.

А вступление в силу два года назад Федерального закона № 67-ФЗ об обязательном страховании ответственности перевозчика перед пассажирами сопровождалось отменой обязательного страхования пассажиров от несчастных

случаев по Указу президента, по которому формировался РПМ в размере 80% от уплаченной страховой премии.

Таким образом, к сожалению, сегодня массового непосредственного финансирования установки трекинговых систем на воздушные суда со стороны страховщиков ждать не приходится.

Возможно, имеет смысл вернуться к практике формирования страховыми компаниями РПМ с отнесением расходов на себестоимость, как по обязательным, так и по добровольным видам страхования.

Но я бы не стал ждать от наших законодателей внесения в Налоговый кодекс изменений подобного рода, во всяком случае, в ближайшие годы.

### Рассмотрим второй вариант.

Зададимся вопросом, насколько важно для страховой компании, чтобы пропавшее воздушное судно было как можно быстрее обнаружено?

Не будем сейчас обсуждать очевидных нематериальных аспектов, касающихся важности срочного спасения жизней людей.

Обратим внимание на финансовую сторону вопроса.

2.1. Выплата полной суммы страхового возмещения производится в т.ч. и в случае т.н. «полной гибели» воздушного судна.

Согласно условиям полиса формы AVN1D под полной гибелью Воздушного судна (ВС) в т.ч. понимается и пропажа ВС без вести, когда оно не обнаружено в течение 30 дней после начала полета; или даты сообщения о его хищении.

В то же время вертолет может оказаться в ремонтпригодном и транспортабельном состоянии и его своевременное обнаружение позволит сэкономить страховой компании значительные средства, выплатив возмещение только в связи с транспортировкой и аварийным ремонтом ВС.

В частности, получивший повреждения и завязший в болоте пару лет назад вертолет Ми-8МТВ авиакомпании «Алроса» был благополучно эвакуирован с помощью Ми-26 и отремонтирован.

2.2. В том случае, если в отношении пропавшего ВС были дополнительно застрахованы военные риски каско и использована Оговорка AVS103, то до выяснения причин возможной гибели ВС перестраховщики по «военным» и «не военным» рискам производят выплату всей суммы возмещения в соотношении 50% на 50% в течение 30 дней с даты пропажи, а после обнаружения ВС и выяснения причин гибели одна из сторон в зависимости от установленной причины возмещает другой стороне ранее выплаченную сумму.

В случае быстрого обнаружения ВС упрощается задача расследователей и не отвлекаются средства перестраховщиков, которых не будет касаться происшедшее событие.

2.3. В договор страхования за дополнительную страховую премию может быть включена Оговорка AVN62, согласно которой страховая компания должна

возместить страхователю любые обоснованные расходы, понесенные с целью проведения поисково-спасательных операций в отношении застрахованного ВС, объявленного пропавшим без вести и от которого нет сообщений по истечении максимально возможного расчетного времени полета.

Размер таких дополнительных расходов обычно составляет до 10 % от страховой суммы по воздушному судну, а в случае быстрого обнаружения пропавшего вертолета, естественно, происходит экономия средств, затрачиваемых на его поиски, что оказывается выгодным страховщикам.

2.4. Как известно, также подлежат обязательному страхованию ответственность авиаперевозчика перед пассажирами, жизнь и здоровье членов экипажей от несчастных случаев.

Согласно Федеральному закону № 67-ФЗ размер сумм, подлежащих выплате, зависит от тяжести травм, полученных пассажирами, а максимальная выплата в размере 2 млн. рублей выплачивается в случае гибели пассажира (+ 25 тыс. руб. расходов на погребение).

Члены экипажей должны быть застрахованы от несчастных случаев на сумму не менее 100 тыс. рублей каждый (что, на мой взгляд, несоизмеримо мало с суммами, выплачиваемыми пассажирам или их родственникам, и являет собой вопиющую социальную несправедливость, но это не является темой нашей сегодняшней конференции).

Очевидно, что чем быстрее будут обнаружены пострадавшие в авиaproисшествии, тем выше шансы на их спасение, а у страховых компаний (как бы цинично это не звучало) - на снижение своих расходов, связанных с выплатой страховых возмещений.

2.5. Есть и ещё один важный для страховщиков аспект применения систем мониторинга местонахождения вертолета.

Мало кому нравится, когда каждый его шаг контролируется кем-то извне.

Но вертолеты, как все мы знаем, к сожалению, не всегда эксплуатируются в строгом соответствии с действующими нормативными документами, велика роль т.н. «человеческого» фактора.

А страховые компании при определении размера страховой премии производят оценку риска.

И описание того, как именно будет использоваться ВС, является важной частью договора страхования

Ясно, что вертолет, выполняющий облет нефтепровода с посадками на подготовленных площадках, и другой, выполняющий пожаротушение с применением внешней подвески и посадками на площадки, подобранные с воздуха, должны страховаться по разным тарифам.

Что уж говорить о несанкционированных охотах и других полетах за гранью здравого смысла.

Если на вертолеты будут устанавливаться трекинговые системы, позволяющие осуществлять контроль за местонахождением ВС в режиме реального времени и вести запись маршрута с сохранением информации в каком-то центре, то это с одной стороны будет дисциплинировать пилотов, а с другой - придаст страховым компаниям уверенность, что вертолет эксплуатируется без нарушений и в соответствии с произведенной оценкой степени риска.

Да и при расследовании авиапроисшествий, если таковые, к сожалению, случатся, рассматриваемые системы будут безусловно полезны.

Так что здесь заинтересованность страховых компаний в оснащении вертолетов трекинговыми системами также несомненна.

Суммируя вышеизложенное, следует отметить, что страховщики могут влиять на уровень безопасности полетов, стимулируя владельцев к установке на вертолетах трекинговых систем, применяя при страховании таких ВС пониженные ставки премии, т.е. учитывая это при проведении своей тарифной политики.

Но вот реализация этой возможности, к сожалению, скорее теоретическая.

Почему?

Нарастающая концентрация рынка авиаперевозок и рынка страхования авиационных рисков у нас в стране привели к беспрецедентному обострению конкурентной борьбы за клиента среди авиационных страховщиков и, как следствие, к демпингу, активно и широко практикуемому не только малоизвестными страховыми компаниями, но и крупнейшими, названия которых у всех на слуху.

Таким образом, на практике часто оказывается, что конкурентная борьба подталкивает страховщиков к применению минимальных тарифов вне зависимости от уровня обеспечиваемой страхователями безопасности полетов.

Что можно в такой ситуации посоветовать?

При переговорах со страховой компанией риск-менеджерам авиакомпаний или владельцам ВС имеет смысл обращать особое внимание страховщика на оснащенность его вертолета современной трекинговой системой, это может повлиять на размер страховой премии в сторону её уменьшения.

Наша компания, САО «ЛЕКСГАРАНТ», будет это учитывать обязательно.

Я полагаю, что РААКСу также следует рекомендовать своим членам учитывать оснащенность вертолетов указанными системами при расчете тарифов.

*М.М. Шелюбский*

*ЗСАО "ЛЕКСГАРАНТ"*