

На заседании Комитета по страхованию АЭВТ 17 ноября с.г. обсуждались проекты создания системы гарантирования исполнения авиаперевозчиками своих обязательств перед пассажирами по договорам воздушной перевозки. В связи с этим я хотел бы сформулировать точку зрения страховщиков.

1. При постановке задачи о создании системы гарантирования исполнения договоров воздушной перевозки без использования бюджетных средств единственным возможным вариантом работоспособного решения является создание единого компенсационного фонда.

2. Очевидно, что при таком решении сильные компании будут платить за умирающие. Вариант, когда умирающие компании будут платить сами за себя, невозможен: банкротство и заключается в невозможности выполнить свои обязательства.

3. Если создание компенсационного фонда под управлением Минтранса либо под управлением специально созданной структуры оказывается невозможным либо слишком сложным, такой фонд может быть создан под управлением страховщиков. Но суть дела от этого не поменяется: по-прежнему фонд должен будет пополняться исключительно за счет взносов авиакомпаний (пассажиров); изменится только сторона, управляющая фондом.

4. Ряд авиакомпаний, в том числе «Аэрофлот» (письмо в АЭВТ от 4 марта 2011 г.), предлагали в качестве решения проблемы использовать механизмы рыночного страхования со свободным ценообразованием, по аналогии с обязательным страхованием ответственности туроператоров, введенным Законом РФ «Об организации туристской деятельности».

По мнению РААКС, такой вариант не может быть осуществлен по следующим причинам:

а) объем обязательств для авиакомпаний во много раз выше; ссылаясь на ситуацию в туризме, нужно отдавать себе отчет, что для страхования ответственности туроператоров установлены достаточно низкие лимиты, эти лимиты ни в коей мере не обеспечивают полного покрытия убытков; даже при действующих лимитах уже имели место случаи, когда страховщики не выполнили своих обязательств;

б) для покрытия потенциальных убытков потребуются консолидация средств страховщиков (то есть опять же создание единого фонда, что неминуемо означает единую тарификацию);

с) страховщики не обладают возможностями для оценки финансовой устойчивости авиакомпаний, в то время как органы исполнительной власти в области гражданской авиации обладают соответствующими полномочиями и должны обладать соответствующей компетенцией;

д) непонятно, как страховщики могут оценивать риск прекращения деятельности авиакомпании в современной ситуации, когда Росавиацией заявлено о намерении закрыть существенное количество авиакомпаний, отзыв лицензии не может рассматриваться как страховой риск в рамках действующего законодательства о страховании, поскольку событие, рассматриваемое в качестве страхового риска, должно обладать признаками вероятности и случайности (статья 9 ФЗ «Об организации страхового дела в Российской Федерации»), а отзыв лицензии государственным органом в рамках объявленной кампании вряд ли подходит под такое определение.

5. И последнее: несмотря на то что вопрос о гарантиях для авиапассажиров активно обсуждается уже три года, я не считаю создание всеобъемлющей гарантийной системы насущной задачей. С точки зрения государственной политики непонятно, почему защита финансовых интересов авиапассажиров должна получать приоритет по сравнению с другими группами потребителей. Конечно, обидно заблаговременно купить авиабилет, а потом выяснить, что авиакомпания перестала существовать и рейс не состоится. Но это не катастрофа, и непонятно, почему такое событие требует особого внимания государства и принятия особых законодательных актов. Исключение составляют случаи, когда в результате неисполнения авиакомпанией своих обязательств пассажиры оказываются вдали от дома и не могут вернуться назад. Но в такой ситуации при банкротстве авиаперевозчика оказывается небольшой процент от общего числа пассажиров, купивших билеты; именно этим пассажирам действительно требуется помощь, и такую помощь можно и целесообразно оказать с участием

государства и за счет бюджетных средств, причем потребность в бюджетных средствах будет очень ограниченной – полагаю, что потребный объем финансирования не превысит нескольких десятков миллионов рублей.

Президент РААКС Кабачник И.Н.

Источник: raaks.ru, 06.12.11