

# «МЫ ПРИВЕТСТВУЕМ ЛЮБЫЕ ДЕЙСТВИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ»

В докладе президента РААКС Ильи Кабачника на конференции РААКС 21 февраля 2012 г. был дан обзор ситуации на рынке авиационного страхования России. «Авиапанорама» предложила начальнику Отдела страхования малой авиации и местных авиалиний Управления страхования космических и авиационных рисков ОСАО «Ингосстрах» Алексею Архангельскому высказаться в свете основных положений этого доклада, а также на тему профилактики нарушений безопасности полетов.



– Алексей Борисович, без всякого сомнения, Вы отслеживаете, анализируете состояние безопасности полетов, аварийность в малой авиации. На основании этого готовите предложения по изменению тарифной политики ОСАО «Ингосстрах» страхования воздушных судов (ВС) малой авиации. Как она меняется в течение последних лет и как коррелирована с изменением аварийности?

– Отслеживание и анализ безопасности необходимо в работе любой страховой компании. Этот анализ помогает нам выбрать правильную тарифную политику. Хочу сразу оговориться. Под тарифной политикой, в авиационном страховании, нельзя понимать только размеры страховых премий. Это понятие значительно шире. Как я уже говорил в интервью вашему журналу, грамотный авиационный страховщик оценивает каждый авиационный риск индивидуально. Поэтому тарифная политика в авиационном страховании это набор страховых услуг за определенную плату. Казалось бы – очевидное утверждение, но многие про него забывают. При этом следует понимать, что набор страховых услуг не может быть бесконечным. Хотя некоторые «клиенты» убеждены, что весь вопрос в размере страховой премии. К их сожалению, существуют риски, которые не могут быть покрыты полисом авиационного страхования. Хотя некоторые страховые компании готовы подписывать любой риск, лишь бы платили страховую премию. Вопрос в другом. Будет ли после этого произведена выплата страхового возмещения или страховщик будет искать любой предлог для отказа.

– При этом, видимо, учитывается зарубежный опыт страхования ВС малой авиации. Как и почему чувствуют себя страхов-

щики рисков в коммерческой авиации за рубежом и в России, известно из доклада И.Кабачника. В малой авиации ситуация за рубежом и у нас аналогична или же она аналогична ситуации там и там – в коммерческой авиации?

– Естественно, мы учитываем зарубежный опыт страхования. Тем более, что авиационные правила всех ведущих страховых компаний по авиационному страхованию базируются на зарубежных правилах. Однако страхование малой авиации в России имеет свои особенности. Во-первых, это география. У нас очень любят сравнивать Россию и США. Но давайте посмотрим на карту. Посмотрим на параллель, которая проходит через 50 градус северной широты. Она проходит практически по границам и России, и США. Однако мы находимся выше этой параллели, а США – ниже. Штаты находятся значительно южнее нас и им проще развивать малую авиацию. У нас же, в условиях Крайнего Севера, зачастую не могут выполнять полеты большие воздушные суда, что тогда мы можем говорить про небольшое воздушное судно. Кому нужен самолет, который стоит 9 месяцев в году из-за погодных условий?

– Второй вопрос, который затронул И.Кабачник в своем докладе – качество услуг. Получают ли потребители сегодня более качественную услугу от страховщиков, чем 10 лет назад? Опять он не коснулся конкретно малой авиации. Поэтому такой вопрос «Авиапанорама» адресует Вам.

– Давайте внесем ясность. Если владелец обращается в страховую компанию, которая имеет солидный опыт авиационного страхования, то, естественно, качество страхового покрытия ему практически гарантировано. Другой вопрос, что в ряде случаев полис по страхованию воздушного судна малой авиации будет сильно напоминать полис по страхованию воздушного судна коммерческой авиации и не будет учитывать особенности эксплуатации малых воздушных судов. Иногда проблема заключается в том, что владелец ориентируется только на стоимость, а не на надежность и полноту защиты. Здесь всё как в ОСАГО. Можно застраховать в соответствии с минимальными требованиями Воздушного кодекса, а можно

оценить возможные риски и застраховать свою ответственность с лимитом, который гарантированно покроет любой убыток. Здесь мы опять возвращаемся к профессионализму авиационных страховщиков и, что греха таить, неоправданной скупости страхователей (а, как известно, скупой платит дважды). Ведь согласитесь, глупо страховать свою ответственность на минимальный лимит, если вы каждый день ездите рядом с Bentley и Maserati.

– Следующий вопрос касается профилактики нарушений безопасности полетов. Ясно, что посредством отточенного договора и тщательной экспертизы страховщик может отстроиться от выплат страхователям, игнорирующим требования нормативных документов. Но ведь известен и целый ряд мер в сфере обеспечения безопасности, кроме регламентированных. Например, проведение семинаров, конференций по обмену опытом, изучению зарубежной практики. Это несложно и незатратно, достаточно задействовать ресурсы, например, Некоммерческого партнерства «Безопасность полетов». Что в направлении профилактики аварийности ВС малой авиации представляет приоритетным для ОСАО «Ингосстрах»?

– В связи с тем, что каждый риск оценивается в нашей компании индивидуально, мы приветствуем любые действия, направленные на повышение безопасности полетов. Это могут быть как плановые мероприятия, проводимые организацией, владеющей воздушной техникой, так и мероприятия, устраиваемые авиаклубами для своих членов. Не буду называть эти клубы, мы все их прекрасно знаем, но для членов таких клубов ставки страховой премии, естественно, будут ниже. Так как ниже риск возникновения авиационного происшествия. К таким мероприятиям можно также отнести участие в различных семинарах, конференциях и практических занятиях. Так что в интересах пилота не только проходить подобное обучение, но и информировать страховщика о повышении своего профессионального мастерства.

Беседу вел Павел ИВАНОВ,  
кандидат технических наук