

## В небесах...

Вскоре после того как взлетел самолет братьев Райт, появились и первые жертвы авиационных катастроф. Однако в начале эры авиации, когда ею занимались исключительно энтузиасты, вполне осознающие степень риска, страхование в авиации было не актуально. Лишь когда в 1932 году в воздух поднялся первый пассажирский самолет Генри Форда с восемью пассажирами на борту, страховой бизнес почувствовал, что на горизонте – новые перспективы. В 1934 году уже восемь компаний на постоянной основе занимались авиационным страхованием. Хотя, конечно, настоящий расцвет этого вида страховой деятельности начался после Второй мировой войны, когда пассажирские авиаперевозки стали массовыми.

Владимир МИХАЙЛОВ



### Дальше, быстрее, выше

Страхование авиационных перевозок началось более 70 лет назад. В западных странах таким видом страхования занимаются десятки различных страховых компаний, причем страхуются как жизни пассажиров, так и сами воздушные суда. Одно время денежных резервов страховщиков вполне хватало, чтобы покрыть любые возможные убытки и выплатить полную страховую сумму и родственникам погибших в авиакатастрофе, и владельцам разбившегося авиалайнера. Но время шло, воздушные суда совершенствовались, делались все крупнее и вмещали все больше пассажиров. С появлением таких лайнеров, как Боинг-707 (140 пассажиров), Боинг-747 (416 пасса-

жиров) или гигантского аэробуса А-380, вмещавшего 850 пассажиров, суммы страхования постоянно возрастали. И если на заре реактивной авиации они составляли всего несколько миллионов долларов, то в XXI веке уже появились страховки в сотни миллионов. Не за горами еще большие суммы, доходящие до миллиарда долларов, а потому самыми актуальными на данный момент являются два вопроса. Какова цена авиастрахования? И откуда брать капитал на страховые выплаты?

Как считают ведущие западные страховщики, нужны новые источники капитала, а в связи с вводом в строй самолетов нового поколения наверняка будут пересмотрены и

методы подсчета убытков и страховых выплат. У авиации имеется огромный потенциал роста, и ее развитие дает новые возможности для страховщиков. Кроме того, эта сфера страхового бизнеса очень привлекательна для перестраховочных компаний.

### Все идет по плану

Весьма перспективен этот сегмент страхового бизнеса и для российских компаний. Но точно так же отечественный страховой рынок ждет и общие для всех проблемы. Российские самолеты (например, Ил-96) – тоже не маленькие, они вмещают большое число пассажиров и стоят немалых денег. Если учесть, что недавно создано

новое авиационное объединение, призванное выпускать авиалайнеры нового поколения, следует ждать появления чего-то подобного А-380 и в российском небе, после чего две



David Boorman, Aviation Risk Managers

вышеуказанные проблемы встанут и перед российскими страховщиками. Пока что наши компании предоставляют сравнительно недорогие

страховые услуги, и суммы выплат, соответственно, тоже при этом занижаются. Но эта ситуация не может продолжаться бесконечно долго, более развитый страховой рынок заставит пересмотреть цены. Те же западные специалисты говорят, что не следует идти по самому легкому пути – по пути оказания дешевых услуг (в частности, об этом говорил на недавно прошедшем пятом страховом и перестраховочном рандеву Дэвид Борман из компании Avation Risk Managers). Дешевизна – не самый лучший вариант развития авиационного страхования, и это должны отчетливо понимать игроки российского страхового рынка, который пока находится только в начале своего развития.



### Склад

У каждого вида груза имеется своя специфика, диктующая способы транспортировки и, соответственно, особые условия страхования. В частности, продукты питания – весьма уязвимый груз, он может получить в пути серьезный ущерб, иногда просто прийти в негодность, поэтому здесь страховщики должны действовать крайне ответственно. Сфера их внимания начинается, как правило, со стадий хранения и пакетирования продуктов питания (если они, конечно, пакетируются, а не перевозятся балкерным способом). По этой причине страховые компании активно сотрудничают с ассоциациями производителей продуктов: сахара, кофе, зерна и пр. Это все весьма специфичные

товары, и в отношении них нужно выработать определенную стратегию. В специальных контрактах оговаривается, кто и что продает, в каком количестве, какого качества, определяются условия по хранению и отгрузке продукта. Так, отгрузку желательно производить только на морские суда, чей срок службы не превышает 20 лет. Кроме того, должно быть обязательно подтверждено, что конкретное судно предназначено именно для перевозки данного груза, а не какого-то иного. Очень важную роль играет при этом контроль и надзор за перевозками. Существует масса рисков и отрицательных факторов, которые могут способствовать порче груза во время морской транспортировки, особенно таких уязвимых грузов, как продукты питания.

### Логистика

В сфере морского страхования весьма важна логистика, предусматривающая управление и контроль грузов, которые перевозятся или пребывают где-то на промежуточных стадиях, например, находятся на складах. Сейчас назрела необходимость максимально эффективно использовать средства, позволяющие отслеживать движение товаров и их качество согласно международным стандартам. Эти средства и предоставляет логистика, которая позволяет управлять перевозимым грузом, что дает возможность сохранить его потребительские качества и минимизировать ущерб. Проблемой является то, что специалистов в области логистики в настоящее время ощутимо не хватает.

аква

## И на море...

Морское страхование – одна из самых серьезных и масштабных составляющих страхового бизнеса. И это естественно, поскольку морским путем перевозятся миллионы тонн различного груза: от нефти и руды до компьютеров и продуктов питания. А поскольку море всегда чревато сюрпризами, перевозчики грузов и судовладельцы, как правило, страхуют вероятные риски.

Михаил СКВОРЦОВ

### Право

Еще одна проблема – правовые аспекты, возникающие в судах при рассмотрении исков, а также некоторые аспекты иностранного права. Как принято считать, страховая стоимость – это действительная стоимость имущества, которое перемещается морским путем. Однако в нашем законодательстве четкого определения действительной стоимости нет. В связи с этим не могут не возникать разночтения и конфликты во время судебных рассмотрений. Не в порядке и нормативная база, регламентирующая перестрахование. Некоторые законы позволяют трактовать отдельные статьи двояко, что сказывается отрицательно на процессе перестрахования. Нормы пока не урегулированы, и потому возникают трудности у работников страхового и перестраховочного бизнеса. Причина трудностей еще и в том, что морское страхование и перестрахование – весьма специфическая тема в рамках общей страховой практики, и суды, имеющие крайне малый опыт в этой области,

склонны трактовать некоторые пункты законодательства как им вздумается. Чтобы преодолеть эти «болезни роста», возможно, имеет смысл обратиться, в том числе, и к некоторым аспектам зарубежного законодательства.

Проблемы морского страхования стали темой специального «круглого стола» на пятом страховом и перестраховочном рандеву,



John Chapman, JDC Consultants

прошедшем недавно в Петербурге. С российской стороны выступали представители компаний «Вегас-Лекс», «Альг-Ассист», страхового общества «Скандинавия». Озвучили свои доклады и представители иностранных страховых компаний, так что в итоге получился полезный и нужный обмен информацией.