

*Работа над проектом Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам» сейчас возобновилась в Госдуме; документ готовят ко второму чтению. Не исключена вероятность того, что его примут до выборов в ГД. Законопроект должен ввести обязательное страхование на всех видах транспорта. Рассмотрение документа было приостановлено осенью прошлого года, однако за прошедшее время недостатки проекта, на которые указывали авиационные страховщики, так и не были исправлены. Помимо этого к ним добавились некоторые спорные моменты. Об этом в комментарии «Авиатранспортному обозрению» рассказывает заместитель генерального директора страхового общества «Лексгарант» Михаил Шелюбский.*

– Меня волнуют несколько эпизодов. Прежде всего, у законопроекта по-прежнему сохранена монопольная сущность. Одно из его положений гласит, что для осуществления данного вида страхования у страховщика должны быть филиалы во всех субъектах федерации. Спрашивается, какое отношение имеет такое требование к урегулированию убытков? Когда отсутствие филиала мешало страховщику выплатить возмещение? Ведь если довести это требование до логического конца, филиалы страховщиков должны быть во всех пунктах, куда летит или едет перевозчик, – по всему миру, от Анадыря до Нью-Йорка. К тому же такая сеть есть у немногих компаний: у «Росгосстраха», РОСНО, «АльфаСтрахования» и нескольких других. Для них появляется шанс дополнительного развития бизнеса за счет серьезного передела рынка. При этом авиационное страхование – не самый лакомый кусочек; очевидно, им должны быть наиболее интересны железнодорожные перевозки. Требование о наличии филиалов было в первой редакции закона, есть и сейчас. И оно ударит не только по страховщикам, но и по всем транспортникам, так как ограничивает право выбора, а чем уже выбор – тем выше стоимость страхования.

Кстати, сохраняется требование о страховании по фиксированным ставкам, которые будут утверждаться для каждого вида транспорта с определением неких минимума и максимума. Как известно на примере ОСАГО, это приводит к повышению ставок по сравнению с добровольным страхованием.

Помимо сохранившихся спорных моментов появились новые. В частности, теперь страховщик наделен правом предъявления регрессного иска к авиаперевозчику.

Получается, что если в ходе расследования катастрофы будет доказана вина перевозчика, то страховая компания выплатит деньги пассажирам, а потом в порядке суброгации предъявит иск к перевозчику. Подобного нет в международной практике. Страховщик не может предъявлять регрессный иск компании, которую он застраховал. Если Россия всерьез хочет вступить в ВТО, то наши законы не должны противоречить международным. Это касается перевозок всеми видами транспорта. Если же говорить об авиаперевозчиках, то известно, что даже у самых крупных из них нет свободных средств для выплат по таким регрессным претензиям.

Изначально закон был призван защитить интересы и пассажиров, и перевозчиков, но на деле вторые могут оказаться без должной защиты. Страхованием будет обеспечена выплата возмещения в размере все тех же двух миллионов рублей, а от перевозчика может потребоваться значительно большая выплата – в сумме доказанного ущерба плюс моральный вред, который по новому закону, так же как и прежде, не страхуется.

Одно хорошо: если у перевозчика есть альтернативное добровольное страхование, которое по суммам перекрывает обязательное, то можно будет считать, что свои обязательства по закону он выполнил. Хотя и здесь остаются вопросы: что такое «страховая сумма» при страховании ответственности (с точки зрения международного законодательства) и как при этом должны урегулироваться убытки?

**Источник: Авиатранспортное обозрение, 27.11.11**