Катастрофа российского авиалайнера Sukhoi SuperJet-100 в Индонезии не приведет к росту стоимости страхования для российских авиаперевозчиков, но может привести к удорожанию страховых услуг для производителя самолета – компании «Сухой».

Катастрофа российского авиалайнера Sukhoi SuperJet-100 в Индонезии не приведет к росту стоимости страхования для российских авиаперевозчиков, но может привести к удорожанию страховых услуг для производителя самолета – компании «Сухой», сообщил агентству «Прайм» руководитель практики по маркетингу и развитию бизнеса в СНГ международного страхового брокера Marsh Армен Гюлумян.

SSJ-100 стал первой российской разработкой в сфере гражданской авиации за последние 20 лет. Он впервые совершал зарубежное турне – по шести странам Азии, а трагедия произошла 9 мая во время демонстрационного полета. Лайнер врезался в вулкан Салак в нескольких десятках километров от Джакарты.

Ответственность компании «Сухой» перед третьими лицами, включая ответственность перед служебными пассажирами и экипажем, при эксплуатации разбившегося в Индонезии Sukhoi SuperJet-100 застрахована на 300 миллионов долларов в компании «Капитал страхование», в том числе, в рамках этого лимита страховая сумма на каждого пассажира составляла 50 тысяч долларов. Сам самолет был также застрахован по полису авиакаско.

«В случае с катастрофой SSJ-100 полис был выписан не на авиакомпанию, а, скорее всего, на авиапроизводителя, поэтому эта катастрофа не должна иметь последствий для российских авиакомпаний в части стоимости полисов страхования ответственности. С другой стороны, для самого авиапроизводителя стоимость страхования может значительно возрасти. Все будет зависеть, в первую очередь, от суммы компенсированного убытка и от причин аварии. Если будет установлено, что эта катастрофа произошла из-за брака производителя, то рост стоимости страхования для “Сухого” может оказаться более серьезным, чем если авария произошла по иной

причине», – сказал Гюлумян.

Тонкости страхования

Компаний – производителей самолетов не так много в мире, но большинство из них предпочитают иметь страхование ответственности авиапроизводителя. При этом, ответственность при страховании демонстрационных полетов является расширением основного полиса. «Практика такова, что просьбы о таком расширении поступают достаточно часто и не являются какой-то экзотикой. За сравнительно небольшую премию страховое покрытие расширяется», – говорит представитель Marsh.

Он также отмечает, что собственное удержание российских страховщиков обычно находится в пределах 0,5-1 миллиона долларов. Таким образом, при крупных убытках все бремя выплаты в основном приходится на перестраховщиков.

Лимиты страхования

Демонстрационные полеты не регулируются международными конвенциями. «На такие полеты не продаются билеты, и присутствующие на борту люди формально не являются авиапассажирами», – отмечает Гюлумян.

«Лимиты ответственности обычно устанавливаются в соответствии с законодательством государства, где выполняется полёт», – говорит заместитель начальника управления космических и авиационных рисков «Ингосстраха» Виталий Костюков. По его мнению, в данном конкретном случае требования авиационных властей Индонезии в отношении страхования ответственности перед пассажирами и третьими лицами не столь высоки как в Еврозоне или в США, и скорее всего действующий по полису страхования всей программы SSJ лимит ответственности будет достаточным, чтобы осуществить все необходимые выплаты.

Однако представитель Marsh считает, что лимита в 50 тысяч долларов на каждого служебного пассажира может и не хватить для компенсации убытков родственникам

погибших. «Если на борту находились высокопоставленные люди, то лимита в 50 тысяч может быть недостаточно, и тогда компенсацию придется выплачивать самому авиапроизводителю», – отметил он.

Крупные выплаты

Российские страховщики имеют опыт страхования и урегулирования убытков при выполнении демонстрационных полетов.

«Мы не раз страховали воздушные суда на период выполнения демонстрационных полётов, на различных шоу и других мероприятиях. Имеется также и опыт оплаты убытков, случившихся в период таких полётов: это и Бе-103 на авиасалоне МАКС, Су-30 в Ле-Бурже, а также Ан-148 в 2011 году, который, правда, выполнял не демонстрационный, а тренировочный полёт, но суть дела от этого не меняется», – говорит Костюков.

Страховая выплата за гибель самолета Су-30 в Ле-Бурже, осуществленная «Ингосстрахом», составила 5 миллионов долларов, а по факту катастрофы АН-148 страховщик в 2011 году выплатил 800 миллионов рублей.

Источник: news.mail.ru , 12.05.12