

Минтранс РФ в рамках поручения правительства предложил нестандартный способ финансирования перевозок по обязательствам неплатежеспособных пассажирских авиаперевозчиков. Как сообщил "Интерфаксу" источник на отраслевом рынке, "ведомство предложило изъять 20% страховых премий, полученных от заключения договоров обязательного страхования ответственности всех перевозчиков" (ОСГОП).

"Согласно предварительным расчетам, ведомство предполагает в перспективе сформировать денежный фонд в объеме 4 млрд рублей за 4 года. На период, когда фонд накапливается, предложено использовать свободные средства "Аэрофлота" в размере 2 млрд рублей", — отметил источник. При этом собеседник агентства не смог ответить на вопрос, предполагается ли в этом сценарии возврат израсходованных средств на спасение пассажиров других перевозчиков из создаваемого фонда.

В ходе предварительных консультаций, по его словам, также обсуждалась возможность финансирования переобучения водителей определенных типов автотранспорта за счет средств, накопленных фондом. Такие мероприятия могут квалифицироваться Минтрансом как программа в рамках борьбы за безопасность дорожного движения.

Изъятие части премий в ОСГОП, по словам собеседника агентства, второе предложение Минтранса, связанное со страховщиками. Первое предусматривало изъятие средств гарантийного фонда Национального союза страховщиков ответственности (НССО) в пользу нового обособленного фонда (компенсационный фонд НССО формируется по закону об обязательном страховании ответственности перевозчиков, его средства предназначены для выплат по договорам страхования ответственности перевозчиков всех типов, если заключивший договор страховщик теряет способность исполнять свои обязательства по договорам страхования ответственности перед пассажирами; аналогичная система солидарной ответственности страховщиков действует в ОСАГО — ИФ).

По словам источника, 8 ноября на заседании правительства обсуждался вопрос создания системы, которая помогла бы пассажирам, попавшим в трудную ситуацию из-за приостановки деятельности авиакомпаний, вылететь к месту назначения, для чего потребуется найти источники финансирования такой помощи авиаперевозчиков, способных прийти на выручку. Один из рассматриваемых вариантов предполагал использование отчислений от транзитных пролетов над территорией РФ иностранных судов, второй — использование средств компенсационного фонда НССО, третий — аккумуляция минимальных отчислений от продаваемых авиабилетов. Идея изъятия части премий по договорам ОСГОП в новый фонд родилась позднее.

Противоречит всему

Идея Минтранса о получении источников финансирования для решения проблем одного из сегментов экономики за счет другого сегмента финансового рынка противоречит законодательным нормам, духу предпринимательства, принципам защиты интересов

пассажиров и основам страхового дела, заявил "Интерфаксу" эксперт страхового рынка, знакомый с темой.

"Согласно предложенной тарифами в ОСГОП структуре, до 80% полученной премии идет на формирование резерва выплат, причем выплаты из резерва предусмотрены пассажирам по всем видам транспорта. Если допустить, что 20% в тарифной ставке произвольно изымается на иные цели, для выплат остается 60% в структуре тарифной ставки. Ставка рассчитывается актуариями на основании математической модели. Произвольно деформировать тарифы без проведения расчетов недопустимо. Как невозможно, "на глазок" "подкручивать" банковские ставки для получения дополнительных источников финансирования проблем в тех или иных сегментах экономики", — отметил эксперт.

"Обращает на себя внимание тот факт, что в настоящее время именно авиаперевозчики минимально участвуют в уплате премий по закону об ОСГОП, поскольку используют международную оговорку. Именно этот тип перевозчиков вносит минимальный вклад и в формирование гарантийного фонда НССО. Поэтому предложение использовать средства фонда преимущественно для решения финансовых проблем авиаперевозчиков выглядит, мягко говоря, несправедливым по отношению к другим транспортникам-коллегам по цеху", — считает эксперт.

Как пояснила "Интерфаксу" вице-президент НССО Светлана Гусар, законодательство действительно позволяет авиаперевозчикам заключать договоры добровольного страхования ответственности, руководствуясь международными нормами законодательства, если лимиты ответственности перед пассажирами выше установленных национальным законом, то есть лимиты выплат за вред жизни и здоровью пассажиров не могут быть по добровольному договору менее 2 млн рублей. Если договор добровольный, естественно, по ОСГОП премии не учитываются, и отчисления в компенсационный фонд союза с премий не осуществляются.

По данным НССО, приведенным С.Гусар, в 2016 году по национальному законодательству застраховали ответственность 70 юридических лиц, в структуре авиапарка насчитывалось 396 самолетов (в основном осуществляющих перевозки внутри страны) и 872 вертолета. При этом за весь период действия закона с 2013 года общие сборы воздушных перевозчиков составили 107 млн рублей, за 2016 год — 28,4 млн рублей, или 0,8% от общих сборов по этому виду страхования, свыше 70% в сборах приходится на автотранспортных пассажирских перевозчиков. Одновременно, оценивая уровень убыточности по группе воздушных перевозчиков, С.Гусар подчеркнула, что вертолетные перевозки — одни из самых убыточных с точки зрения ОСГОП для страховщиков.

Уровень выплат по воздушным перевозкам в ОСГОП составляет 87%, с учетом заявленных, но еще не урегулированных убытков он достигает 101%. Размер фактических отчислений в гарантийный фонд со стороны воздушных перевозчиков составляет 3,2 млн рублей.

В настоящее время размер всего компенсационного фонда по ОСГОП составляет примерно 450 млн рублей. Ожидаемый совокупный объем страховых премий после пересмотра тарифов ЦБ РФ в сторону уменьшения в 2018 году по всем видам транспорта в ОСГОП — порядка 2,7 млрд рублей, сказала С.Гусар.

"Таким образом, если пренебречь всеми иными резонами, согласно приведенной статистике НССО, набрать объем в несколько млрд рублей задуманный фонд

Минтранса не сможет ни за счет компенсационного фонда НССО, ни за счет урезанных в пользу авиакомпаний премий", — считает главный эксперт "Интерфакс-ЦЭА" Анжела Долгополова.

По словам вице-президента НССО, особенностью этого вида страхования считается "длительный срок урегулирования убытков, поскольку выплаты связаны с вредом здоровью. На урегулирование одного убытка может уйти 6 месяцев, а некоторые убытки заявляются только спустя несколько лет после самого происшествия. По личным выплатам законодательство не ограничивает сроки исковой давности".

С.Гусар, комментируя инициативу Минтранса о возможном изъятии части премий по ОСГОП, сказала, что "в союз ведомство с подобными предложениями не обращалось". При этом, по ее словам, надо понимать, что любые отчисления из собранной премии "будут давить" на тариф и в конечном итоге окажутся заложенными в него, ведь такие отчисления должны учитывать любые актуарные расчеты. Это означает, что опосредованно в цене, которую за страхование платят все пассажирские перевозчики, появится дополнительная нагрузка.

С.Гусар одновременно признала важность идеи создания системы помощи пострадавшим от неплатежеспособных перевозчиков пассажирам, однако считает спорной "идею создания обособленного фонда или решения финансовых проблем одних коллег по цеху за счет других". Выплаты из компфонда НССО по закону предусмотрены в совершенно конкретных случаях. При этом финансируется возмещение реального ущерба жизни и здоровью людей, но не ущерб в связи с финансовыми потерями, закон об ОСГОП не предполагает страхования финансовых рисков. "Совершенно сознательно законодатель в этот закон заложил скромный лимит по возмещению имущественного вреда — до 23 тыс. рублей", — добавила она.

Вице-президент НССО напомнила, что в ситуациях с неисполнением обязательств авиакомпаниями, как правило, речь идет о помощи пассажирам, вылетающим чартерными рейсами и преимущественно за рубеж, это чаще всего туристы. Таким образом, полагает она, логичнее было бы расширить компетенции фонда "Турпомощь", создав на базе действующего механизма дополнительный за счет отчислений уже не туроператоров, но авиаперевозчиков.

"Практика финансирования предупредительных мероприятий за счет собранных средств по тому или иному виду страхования последние годы не стимулируется российскими законодателями. Нам известен в качестве исключения вариант направления четверти инвестдохода от размещения компенсационного фонда Национального союза агрострахователей (НСА) на программы информирования страхователей и развитие самого агрострахования. Эти программы строятся по нескольким направлениям, утверждаются Банком России, в любом случае они не преследуют глобальных целей и опираются на достаточно скромное финансирование. И уж точно не решают глобальных задач самих сельхозпроизводителей, то есть задач в клиентском сегменте", — добавила она.

"Финансовые потери юрлиц относятся к финансовым рискам, они не могут финансироваться из резервов за счет средств выплат для физлиц", — считает главный эксперт "Интерфакс-ЦЭА" А.Долгополова. Так, АСВ не финансирует убытки юрлиц за счет средств, предназначенных для выплат по вкладам физлиц, а именно это предполагает предложенный вариант — когда деньги гарантийного фонда направляются в оплату перевозок, организованных жизнеспособной авиакомпанией.

Как сообщалось ранее, премьер-министр России Дмитрий Медведев дал ряд поручений, направленных на создание системы финансирования расходов на обеспечение прав пассажиров, чьи авиакомпании прекратили работу, поручения опубликованы на сайте правительства РФ.

В частности, "Минтрансу России (Максиму Соколову), Минфину России (Антону Силуанову) предложено совместно с ПАО "Аэрофлот" (MOEX: AFLT) рассмотреть вопрос о создании системы, позволяющей оперативно осуществлять финансирование расходов, возникающих в связи с необходимостью обеспечения прав пассажиров, заключивших ранее договор перевозки с авиаперевозчиком, допустившим остановку операционной деятельности, с проработкой вариантов использования денежных средств компенсационного фонда, формируемого в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика, или денежных средств, получаемых ПАО "Аэрофлот" от иностранных авиаперевозчиков за пролёт над территорией России, и до 22 ноября 2017 года представить в правительство РФ предложения по созданию указанной системы", — говорится в документе.

Варианты создания и финансирования системы обсуждались 8 декабря на заседании у А.Дворковича.

По итогам заседания Минфину РФ было поручено представить предложения, однако конкретной формулировки о предложениях по использованию средств, аккумулированных страховыми компаниями, там нет, пояснила "Интерфаксу "заместитель руководителя департамента финансовой политики Минфина РФ Вера Балакирева.

Компенсационный фонд НССО в том числе является инструментом стабилизации ситуации на страховом рынке, это гарантия исполнения обязательств в социально чувствительной сфере защиты интересов пассажиров. "Я не вижу препятствий для создания аналогичного механизма в сфере транспортных перевозок силами участников рынка", — заключила В.Балакирева.

Источник: Финмаркет, 01.12.2017