

Баканова И.Б., Чаус И.Э. Страхование гражданской ответственности авиаперевозчика. Статья из книги: Страхование от А до Я (книга для страхователя). Под ред. Л.И. Корчевской и к.э.н. К.Е. Турбиной. М.: ИНФРА-М, 1996. С.426-447.

Страхование гражданской ответственности авиаперевозчика в отечественной страховой практике получило развитие сравнительно недавно, что обусловлено необходимостью соблюдать требования международного законодательства и законодательства ряда стран к авиаперевозчикам при осуществлении международных полетов.

Страхование гражданской ответственности авиаперевозчика – вид страхования ответственности, в котором объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с ответственностью страхователя за вред, причиненный пассажирам, грузовладельцам и иным третьим лицам.

При страховании гражданской ответственности потерпевшим (физическим и юридическим лицам) выплачивается денежное возмещение в суммах, которые были взысканы по гражданскому иску в пользу потерпевших в случае причинения им увечья или смерти и (или) гибели или повреждения их имущества в результате страхового события.

В ряде стран мира страхование гражданской ответственности авиаперевозчика перед третьими лицами носит обязательный характер. Например, в большинстве стран, подписавших и ратифицировавших Римскую конвенцию о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности [1], в которой участвует и Россия, эксплуатация иностранных воздушных судов без страхования, покрывающего гражданскую ответственность авиаперевозчика за причинение вреда третьим лицам на поверхности земли, не допускается [2]. В соответствии с Конвенцией каждое государство – ее участник, территорией которого осуществляется полет, вправе требовать от эксплуатанта воздушного судна обеспечения возмещения возможного ущерба в форме страхования ответственности, гарантии банка либо органа государства или депозита соответствующей суммы (ст. 15 Конвенции). Государство – участник Конвенции, над территорией которого осуществляют полеты иностранные суда, также имеет право требовать от эксплуатантов воздушных судов, а в некоторых случаях от Международной организации гражданской авиации (ИКАО) представления документов, удостоверяющих платежеспособность страховщика или гаранта. Эксплуатанты должны иметь надлежащим образом оформленные страховые документы, причем страховой полис (сертификат) должен находиться на борту воздушного судна или его копия должна быть представлена в государственные органы управления гражданской авиации страны, над территорией которой они осуществляют полеты [3].

Субъектом ответственности перед третьими лицами является владелец воздушного судна, использующий его в момент причинения вреда (далее – эксплуатант воздушного судна). Страхователями при страховании гражданской ответственности авиаперевозчика являются лица, эксплуатирующие воздушные суда в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения либо эксплуатирующие воздушные суда на других законных основаниях.

Под вредом понимают смерть, телесное повреждение или ущерб, нанесенный имуществу третьих лиц на поверхности земли и вне воздушного судна в результате физического воздействия корпуса судна или выпавшего из него лица или предмета. Конвенция предусматривает ответственность за вред, причиненный третьим лицам только на поверхности земли.

Обычно из страхового покрытия исключается ответственности за вред, причиненный вследствие воздействия шума авиадвигателей, последствий ядерного взрыва и

загрязнения окружающей среды. Исключаются также и военные риски, однако могут быть застрахованы по дополнительным условиям.

Обязательства страховщиков ограничиваются определенными суммами выплат, оговоренными в полисе по каждому страховому случаю, происшедшему с воздушным судном.

Римская конвенция ограничивает размер ответственности эксплуатанта воздушного судна за такой вред в зависимости от веса воздушного судна:

Максимальный взлетный вес воздушного судна	Лимит ответственности (в золотых франках) на каждое воздушное судно
До 1000 кг	500 000
От 1001 кг до 6000 кг	5 000 000 плюс 400 за каждый 1 кг свыше 1000 кг
От 6000 кг до 20 000 кг	2 500 000 плюс 250 за каждый 1 кг свыше 20 000 кг
От 20 001 кг до 50 000 кг	6 000 000 плюс 150 за каждый 1 кг свыше 20 000
Свыше 50 000 кг	10 500 000 плюс 100 за каждый 1кг свыше 50 000

Причем под весом воздушного судна понимают максимальный взлетный вес (вместе с топливом), подтвержденный сертификатом летной годности судна, за исключением влияния на него газа, используемого для подъема воздушного судна, если он применяется.

Конвенцией предусматриваются специальные пределы ответственности эксплуатанта в размере 500 000 золотых франков на одного пострадавшего. Ответственность эксплуатанта воздушного судна становится неограниченной, если пострадавший докажет, что ущерб был нанесен эксплуатантом умышленно. Согласно Конвенции лицо, которому нанесен ущерб, при определенных обстоятельствах имеет право предъявить иск непосредственно к страховщику, причем устанавливается преимущественное право потерпевшего перед любыми другими кредиторами эксплуатанта требовать удовлетворения предъявленного им иска из любых сумм страхового возмещения, которые причитаются страхователю от страховщика.

Страховая сумма (лимит ответственности страховщика), установленная в договоре страхования, не должна быть ниже лимитов, оговоренных Римской конвенцией.

Однако некоторые страны и территории, а также отдельные аэропорты устанавливают свои повышенные по сравнению с Конвенцией лимиты ответственности и выставляют соответствующие требования к эксплуатантам воздушных судов при страховании гражданской ответственности перед третьими лицами[4].

Повышенные требования предъявляются органами государственного управления гражданской авиации этих стран к иностранным авиакомпаниям и не всегда действуют для национальных авиакомпаний.

Проектом Воздушного кодекса Российской Федерации предусматривается введение обязательного страхования авиаперевозчика (ст.133-136 проекта). Требования по страхованию гражданской ответственности авиаперевозчика перед третьими лицами предписываются российским эксплуатантам воздушных судов при сертификации (Руководство по процедурам сертификации эксплуатантов воздушного транспорта в Российской Федерации, 1994 г.). Законодательство Российской Федерации не устанавливает конкретных лимитов ответственности авиаперевозчика перед третьими лицами при полетах над территорией России. Однако, определяя страховую сумму при страховании ответственности перевозчика перед третьими лицами, авиакомпании должны соизмерять ее с возможным размером ущерба, который может возникнуть при

эксплуатации данного типа воздушного судна как на поверхности земли, так и при столкновении с другим воздушным судном.

Точно также западные авиакомпании, заключая договор страхования своей ответственности перед третьими лицами, выбирают не минимальный размер страховой суммы, соответствующий лимиту, предусмотренному Конвенцией, а стремятся к заключению договора страхования на максимальную страховую сумму исходя из своих финансовых возможностей.

Как правило, западные авиакомпании заключают договоры страхования ответственности, связанной с эксплуатацией не отдельного воздушного судна, а с деятельностью авиакомпании в целом, устанавливая лимит на один страховой случай в размере от 500 млн. до 1,5 млрд. долл. США и иногда выше.

Авиаперевозчик несет гражданскую ответственность за вред, причиненный также пассажиру, его имуществу или имуществу грузовладельца.

Согласно Варшавской конвенции 1929 г. [5], участником которой в настоящее время является Россия, перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров (смерть и телесные повреждения), багажу и/или грузу (гибель, утрата или повреждение), а также за опоздания при перевозке. На российском рынке страхование ответственности авиаперевозчика за качество предоставляемых услуг при перевозке, за опоздания не практикуется.

Первоначально Варшавская конвенция устанавливала ответственность перед пассажирами на лимит 125 тыс. золотых франков, или приблизительно 10 тыс. долл. США, в соответствии с Гаагским протоколом 1955 г. [6] были вдвое повышены максимальные размеры выплат пассажирам и составили 250 тыс. долл. США.

«Варшавская система» ограничивает ответственность авиаперевозчика, предусматривая максимальные лимиты выплат пострадавшим пассажирам [7].

Вскоре ограничения по Гаагскому протоколу также были признаны недостаточными, и следующее повышение произошло в 1966 г.: авиакомпании, осуществляющие рейсы в США и обратно и через США, с целью повышения уровня своей ответственности по 75 тыс. долл. США разработали специальное соглашение, которое было заключено между Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Управлением гражданской авиации США (СAB/ИАТА 18900) [8]. Эта поправка была закреплена в ст. 22(1) Варшавской конвенции.

В соответствии с Мальтийским соглашением 1976 г. [8] авиакомпании большинства стран Западной Европы увеличили лимиты своей ответственности при международных перевозках, на которых не распространяется действие специального контракта САВ/ИАТА 18900, до сумм, эквивалентных 100 тыс. единиц СПЗ [9].

Попытки увеличить размер максимальной ответственности по выплатам пассажирам предпринимаются в основном американскими авиакомпаниями. В соответствии с директивой САВ 12600 в США приняты лимиты ответственности перед пассажирами до 300 тыс. долл. США.

В 1992 г. японским авиакомпаниям решением правительства было отказано в установлении ограничения максимального размера выплат пассажирам, и они несут неограниченную ответственность перед пострадавшими. Некоторые авиакомпании и правительства рассматривают возможность принятия аналогичных мер.

Перевозчики ИАТА активно пересматривают вопрос об увеличении лимитов ответственности перед пассажирами, установленных ст. 22 Варшавской конвенции. На ежегодном Генеральном совещании в Куала-Лумпуре, которое состоялось 31 октября 1995

г., было принято Соглашение перевозчиков-членов ИАТА, подписанное 12 ведущими авиакомпаниями мира (в настоящее время к нему присоединилось еще около 20 авиакомпаний). Цель соглашения, ратификация которого предусмотрена до 1 ноября 1996 г., – отказ от принятых ранее ограничений ответственности перед пассажирами по ст. 22 Варшавской конвенции со всеми поправками и признание обязанности возместить вред, причиненный жизни и здоровью пассажира в соответствии с законодательством страны – домицилия пассажира [10].

В настоящее время Европейская конференция по гражданской авиации (ЕСАС), объединяющая 32 государства Западной Европы, рассматривает предложения по повышению пределов ответственности своих авиакомпаний перед пассажирами до уровня 340 тыс. единиц СПЗ. Предполагается, что на этой основе будет заключено международное соглашение.

Обычно лимиты ответственности авиаперевозчика перед пассажирами определяются в зависимости от того, между какими странами происходит перелет и являются ли страны участницами Конвенции или дополнительных протоколов и соглашений к ней.

«Варшавская система» распространяется на все международные воздушные перевозки по найму, включая чартерные. В настоящее время лимиты ответственности перед пассажирами, при» применяемые при международных перевозках в ряде стран, соответствуют лимитам Конвенции (10 тыс., 20 тыс. или 75 тыс. долл. США).

Конвенция не распространяется на внутренние перевозки в пределах какого-либо одного государства, и поэтому условия «становления и размер ответственности, определенные порядком внутренних перевозок в тех или иных странах, существенно различаются: с одной стороны, известны государства, в которых отсутствуют ограничения ответственности при осуществлении внутренних перевозок (например, США, Япония), а с другой – государства, которые приняли в отношении внутренних перевозок положения, идентичные положениям Варшавской конвенции или сходные с ними. Промежуточное положение занимает ряд государств (например, Великобритания, Германия, Италия), которые приняли «Варшавскую систему», но установили при этом более высокий уровень ответственности.

При полетах между республиками бывшего СССР действует «Варшавская система». С сентября 1995 г. полеты между государствами-членами СНГ признаны международными, поэтому на эти полеты распространяется действие Варшавской конвенции.

Авиаперевозчики должны уведомлять пассажиров об условиях применения Конвенции в билете с указанием соответствующих лимитов ответственности согласно статьям Конвенции.

Если договор авиаперевозки действует, то независимо от того, отсутствует ли у пассажира билет или он оформлен ненадлежащим образом либо утерян, на такую авиаперевозку распространяются положения Конвенции.

Если пассажир с разрешения авиаперевозчика находится на борту воздушного судна без билета или в билете не содержится указание на ограничение ответственности перевозчика в соответствии с «Варшавской системой», авиаперевозчик не может рассчитывать на эти ограничения и понесет при наступлении страхового события неограниченную ответственность, а страховщики в свою очередь могут отказать в страховой выплате.

Авиаперевозчики могут страховать свою ответственность на сумму, не превышающую пределы ответственности, указанные в их перевозочных документах в

отношении ответственности перед пассажирами. Поэтому при заключении договора страхования страховщики должны потребовать у авиаперевозчиков представить копии бланков билетов.

Пределы **ответственности авиаперевозчика за повреждение багажа** и груза определяются на основании договора о перевозке и регулируются либо законодательством страны, в которой

осуществляется перевозка груза, либо при международных перевозках соответствующими международными соглашениями (Варшавская конвенция 1929 г. и дополнительные протоколы к ней).

В соответствии с Конвенцией ответственность за багаж или груз составляет 250 золотых франков за 1 кг, или 17 единиц СПЗ, или приблизительно 20 долл. США, за предметы, находящиеся у пассажира, 5 тыс. золотых франков, или 332 единицы СПЗ, или приблизительно 400 долл. США на пассажира.

Перевозчик может заключить с грузоотправителем соглашение об установлении более высоких лимитов ответственности, однако они не могут быть ниже лимитов, установленных Варшавской конвенцией.

Перевозчик несет ответственность в пределах указанных размеров, если заранее не была объявлена повышенная ценность багажа. Повышенная ценность багажа не может быть заявлена на определенные виды предметов. Некоторые перевозчики не несут ответственность за хрупкие, ценные или скоропортящиеся предметы (информация такого рода может быть получена у авиаперевозчика).

При полетах между пунктами на территории США согласно федеральным правилам требуется, чтобы ответственность авиаперевозчика за багаж составляла не менее 1250 долл. США на одного пассажира.

Ответственность российских авиаперевозчиков за багаж при перевозках на внутренних воздушных линиях России определяется в соответствии с приказом Департамента воздушного транспорта Минтранса России от 9 июня 1994 г. № ДВ-52 в размере двух минимальных размеров месячной заработной платы за 1 кг багажа. Однако в бланках билетов, которые применяются в настоящее время российскими авиакомпаниями на внутренних перевозках, не имеется ссылок на ограничения их ответственности за причинение вреда принятому к перевозке багажу.

При страховании гражданской ответственности авиаперевозчика страховые организации принимают обязательства возместить убытки, которые страхователь в силу закона обязан компенсировать:

а) третьим лицам (гражданам и юридическим лицам) – вследствие причинения им увечья или смерти, уничтожения или повреждения их имущества (включая животных), если указанный вред причинен непосредственно застрахованным воздушным судном или каким-либо лицом либо предметом, выпавшим из него;

б) пассажирам – в случае телесного повреждения (включая смерть), причиненного любому пассажиру, как во время нахождения на борту воздушного судна, так и при посадке или выходе из него, а также в случае гибели или повреждения багажа и личных вещей пассажира в результате авиационного происшествия или инцидента с воздушным судном;

в) владельцам груза – в случае гибели, недостачи или повреждения зарегистрированного груза в период перевозки на борту воздушного судна.

Условия страхования гражданской ответственности авиаперевозчика в мировой практике базируются на стандартных условиях так называемого «полиса Ллойда» AVN 1

[11], AVN 1A [12], полиса Цюрихского перестраховочного общества ЕЕ 1993 и стандартных оговорок Ассоциации авиационных андеррайтеров Ллойда (далее – L.A.U.A.). Однако эти условия не имеют принципиальных различий между собой. Российские страховые компании, специализирующиеся на авиационном страховании, также ориентируются на данные стандартные условия при выработке своих условий страхования.

Обычно страхователь получает страховой сертификат (полис), в дополнение к которому прилагаются конкретные условия страхования (в виде приложения, или так называемой шедулы).

Договор страхования может быть заключен на один год, или на определенный срок менее года, или на один перелет.

В стандартных полисах предусматриваются следующие разделы***.

1. Страхование ответственности перед третьими лицами

По договору страхования в соответствии с размером страховой суммы, указанной в полисе, страховщики оплачивают суммы, которые страхователь обязан по закону выплатить в качестве возмещения за нанесение телесных повреждений или причинение ущерба имуществу третьих лиц в результате страхового события, связанного с действием воздушного судна или выпадением какого-либо лица или предмета из него.

Не является страховым случаем и не влечет страховую выплату ответственность страхователя, наступившая за:

1) телесные повреждения, причиненные пассажиру, и/или ущерб нанесенный имуществу любого пассажира, находящегося на борту воздушного судна, эксплуатируемого страхователем;

2) телесные повреждения, причиненные любому члену полетного, кабинного или иного экипажа, и/или ущерб, нанесенный имуществу любого члена полетного, кабинного или иного экипажа в то время, когда они заняты выполнением своих служебных обязанностей на борту воздушного судна, эксплуатируемого страхователем;

3) повреждения имущества, являющегося собственностью страхователя, арендованного, взятого в лизинг, займы страхователем, или находящегося на борту воздушного судна, а также загружаемого или выгружаемого из него.

Не является страховым случаем также:

ответственность страхователя как работодателя (за причинение вреда работникам страхователя);

ответственность, вытекающая из воздействия шумов, вибраций, любых загрязнений, указанных в оговорке AVN 46B [14].

Сумма выплачиваемой страховщиками компенсации ограничивается страховыми суммами (лимитами), установленными в полисе.

В полисе может быть установлен как единый денежный лимит выплат в случае телесных повреждений, причинения вреда имуществу, который называется объединенным разовым лимитом, или общим лимитом по каждому страховому случаю и серии случаев в результате одного происшествия (Combined Single Limit – CSL), так и специальные денежные лимиты.

В рамках общего лимита ответственности перед третьими лицами может быть установлен специальный лимит ответственности страховщика при телесных повреждениях, причиненных одному лицу по каждому страховому случаю или всем лицам по каждому страховому случаю, а также при повреждении имущества всех потерпевших

лиц по каждому страховому случаю. Может быть также установлена франшиза за вред, причиненный имуществу третьих лиц по каждому страховому случаю в абсолютной величине.

ССЫЛКИ

[1] Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Рим, 7 октября 1952 г.) //Ведомости Верховного Совета СССР. 1989. №7. Ст. 3007.

[2] Римская конвенция имеет практическое значение в 38 странах мира (кроме США, Канады, Германии, Франции и Великобритании), в ряде из которых нормы данной конвенции введены в действие внутренними законодательными актами этих стран.

[3] В настоящее время по требованию авиационных властей авиакомпании обязаны предоставлять страховые или иные финансовые гарантии в том, что они могут возместить вред, причиненный третьим лицам, в следующих странах: Аргентина, Бельгия, Бразилия, Германия, Гондурас, Гонконг, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Македония, Марокко, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Сальвадор, США, Финляндия, Чехия, Швейцария и др.

[4] Повышенные требования предъявляются законодательством ряда стран. Эксплуатанты, осуществляющие полеты над территорией Швейцарии на воздушном судне с максимальным взлетным весом более 200 тыс. кг, должны страховать свою ответственность на сумму не менее 6 млн. швейцарских франков. В Италии ответственность эксплуатантов ограничивается максимальной суммой в 3,1 млрд. итальянских лир. В Германии с учетом последних изменений с 1993 г. действуют требования по обязательному страхованию гражданской ответственности перед третьими лицами, ограниченные лимитами, рассчитываемыми в зависимости от максимального взлетного веса, например для воздушного судна с максимальным взлетным весом свыше 14 тыс. кг лимит ответственности составляет 100 млн. нем. марок. Повышенные требования

выдвигают и государственные органы управления гражданской авиации. В связи с введением в 1993 г. в действие Третьего пакета авиационных норм Европейского Союза Управление гражданской авиации Великобритании требует, чтобы эксплуатанты, базирующиеся в странах Европейского Союза Управление гражданской авиации Великобритании требует, чтобы эксплуатанты, базирующиеся в странах Европейского Союза, страховали гражданскую ответственность авиаперевозчика на лимиты от 15 млн. до 80 млн. фунтов стерлингов в зависимости от количества посадочных мест эксплуатируемых воздушных судов и категорий используемых аэропортов.

[5] Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.). Международное воздушное право. Книга II. – М.: Наука, 1980. С. 336-347

[6] "Протокол о поправках к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955 г.) – Там же. С. 348-356

[7] Предпосылки для применения Конвенции имеются в большинстве случаев при международных перевозках, так как 126 государств ратифицировали Варшавскую конвенцию, 150 – Гаагский протокол к ней.

[8] В соответствии с этим соглашением для пассажиров, перевозка которых имеет пункт отправления, назначения или согласованной остановки на территории США, Конвенция и

специальные договоры, помещенные в тарифных справочниках, предусматривают, что ответственность авиаперевозчиков, являющихся участниками этих специальных договоров, в большинстве случаев ограничивается доказанным ущербом, но не превышает 75 тыс. долл. США на каждого пассажира и что она в указанных пределах наступает независимо от доказательства вины авиаперевозчика, включая судебные расходы и издержки, за исключением расходов и издержек, возмещение которых предусматривается согласно закону страны, в которой предъявляется иск. В этом случае пределом ответственности считается сумма, составляющая 58 тыс. долл. США, исключая судебные расходы и издержки. Участниками этого Специального контракта являются Австрия, Бельгия, Великобритания, Дания, Германия, Греция, Испания, Италия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Россия, Словения, Финляндия, Франция, Чехословакия, Швейцария (см.: Jervis B.G. Aviation Law. Cambridge: CIITS, 1983 P. 8/21).

Такие лимиты применяются авиаперевозчиками Австрии, Бельгии, Великобритании, Дании, Италии, Норвегии, Португалии, Финляндии, Франции, Швеции, Германии (150 тыс. нем. марок), Швейцарии (от 72 тыс. швейцарских франков) (см.: Spurway M.J. Aviation Law and Claims. London: Whiterby & Co/ Ltd., 1992. P.11-28, Jervis B.G. Aviation Law. Cambridge: CIITS, 1983. P.3/1-4/6).

[9] СПЗ (специальные права заимствования) – расчетная единица, принятая международным валютным фондом.

[10] IATA Inter-carrier Agreement. – Aviation Insurance Report. London 1995. Nov. Issue №142. P.213-216.

[11] Lloyd's Aircraft Policy. – Standard Policy Forms, Proposal Forms and Clauses, Etc. London: Lloyd's Aviation Underwriters Association (L.A.U.A.). 4-th Ed. 1989. P.13-15.

[12] Там же. P.16(a)-16(h), 17-19.

[13] Страхователь вправе заключить договор страхования по одному из этих трех разделов или в любой их комбинации.

[14] Noise and Pollution and Other Perils Exclusion Clause. – Standard Policy Forms, Proposal Forms and Clauses, Etc. London. Lloyd's Aviation Underwriters Association (L.A.U.A.). 4th Ed. 1989. P. 13-15.