

Ковалевский С.М. Правовые проблемы страхования гражданской ответственности аэропортов/ ПЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ. Научно-практическая конференция, 16 октября 2015 года, Санкт-Петербург: Сборник докладов/ Университет ГА. С.-Петербург, 2015. - С.45-49.

Как всякое предприятие авиационной отрасли, аэропорт находится в зоне высокого риска, более того, от работы его служб: аэродромной, диспетчерской, технической, топливозаправочной, пассажирской, грузовой, безопасности и других напрямую зависит безопасность и на земле и в воздухе, а это значит, и всей авиатранспортной отрасли в целом. По этой причине, вопрос ответственности аэропорта представляется достаточно значимым ибо аэропорт несёт её за все, что происходит не только на его территории, но и далеко за ее пределами, в том числе и в воздушном пространстве.

Однако, говоря об ответственности, мы чаще имеем ввиду лишь возможность указать на виновного в том или ином авиационном происшествии. Но есть и другая сторона ответственности, о которой не всегда вспоминали раньше, но на которую теперь все чаще обращают внимание, а именно – финансовая. Известно, что убытки в результате авиационных происшествий весьма велики, а в случае катастроф – просто огромны, и если во времена существования СССР все убытки возмещались из госбюджета, то есть из кармана налогоплательщика, то теперь в соответствии с законодательством убытки должны оплачивать виновные в их причинении. Не только случайные ошибки диспетчерских служб аэропорта, а и другие факторы могут стать причиной авиационных происшествий по вине аэропортов. Так отсутствие концевых полос безопасности, неудовлетворительная подготовка взлетно-посадочной полосы явились дополнительными факторами, спровоцировавшими тяжелые последствия авиационных происшествий в 1994 г. в аэропортах Омсукчан в Магаданской области, г. Бома в Заире, г. Сараева. Высокий риск ошибок и особую ответственность наземных служб и служб управления воздушным движением (далее – УВД) за безопасность при полетах в районе аэропорта подтверждает и мировая статистика авиационных происшествий, вновь указывая на определяющее влияние “человеческого фактора” на безопасность в авиации. В целом по всему миру за последние 10 лет 4.1% всех авиационных происшествий с воздушными судами западного производства произошло по вине служб аэропортов и УВД, причем по статистике катастроф, сопряженных с гибелью воздушного судна, вина аэропорта и УВД оказалась определяющей в 4.4% случаев, а в катастрофах, повлекших гибель людей, вина наземных служб и УВД оказалась основной в 5.8% случаев. В то же время, аэропорты, даже имеющие высокий грузо- и пассажирооборот зачастую не в состоянии изыскать собственные средства на покрытие убытков, возникающих при наступлении их гражданской ответственности, а наступление катастроф (учитывая, что ответственность аэропортов основывается на началах риска) может привести к их банкротству и как следствие – к нарушению основополагающего права человека и гражданина на свободу передвижения. По этой причине, развитие и внедрение страхования гражданской ответственности аэропортов являются достаточно актуальными.

Как показывает имеющаяся практика страховые компании в основном достаточно эффективно могут защитить экономические интересы предприятий - операторов аэропортов. Страхование гражданской ответственности аэропортов по своей сути не отличается от страхования гражданской ответственности любого предприятия - источника повышенной опасности и является разновидностью страхования гражданской ответственности за причинение вреда. Однако в силу

технической специфики этот вид страхования выделяется в отдельное направление и осуществляется, как правило, компаниями, которые специализируются в авиационном страховании.

Действующими нормами Воздушного кодекса Российской Федерации страхование гражданской ответственности аэропортов не предусмотрено в качестве его обязательного вида и более того, никак не выделяется среди отдельных видов страхования, предусмотренных данным документом. Поэтому в России в настоящее время этот вид страхования осуществляется на сугубо добровольных началах. К сожалению, в настоящее время со стороны предприятий – операторов аэропортов данный вид страхования явно недооценён и не пользуется большой популярностью среди данных организаций. По оценкам специалистов Российской ассоциации аэропортов, не более 10% предприятий – операторов аэропортов России заключает договоры страхования своей гражданской ответственности, в то время как в странах Западной и Центральной Европы и Северной Америки этот вид страхования достаточно популярен. Некоторые эксперты в области страхования предлагают придать данному виду обязательный характер. Однако с нашей точки зрения решение этого вопроса в настоящее время является преждевременным, поскольку в отличие от вышеупомянутых стран авиатранспорт не достиг в Российской Федерации высокого уровня популярности. Более целесообразным представляется введение налоговых льгот для аэропортов, страхующих свою гражданскую ответственность и ввиду отнесения сумм уплачиваемых страховых премий на себестоимость.

Практика реализации данного вида страхования в России показывает, что стандартным набором страховых рисков в договорах страхования гражданской ответственности аэропортов являются следующие:

1. Риск гражданской ответственности вследствие ошибок, допущенных службами аэропорта (в частности, топливозаправочной, орнитологической службой по содержанию и очистке взлетно-посадочных полос), которые могут привести к повреждению авиационной техники, принимаемой аэропортом, к травмам или гибели пассажиров, других лиц.

2. Риск гражданской ответственности вследствие ошибок, допущенных службами аэропорта, которые могут привести к авиационным происшествиям и инцидентам, например – вследствие дефектов, допущенных при техническом обслуживании воздушных судов, заправки воздушного судна некондиционным топливом, небрежности при досмотре пассажиров и пр.

3. Риск гражданской ответственности за причинение вреда пассажирам и сопровождающим их лицам вследствие несчастных случаев на территории аэропорта, в здании аэровокзала и пр., если будет установлено, что они явились результатом недостатков в работе аэропорта, дефектов зданий, сооружений, оборудования и пр.

Из вышеизложенного следует, что в Российской Федерации страхование гражданской ответственности аэропортов осуществляется на условиях «С ответственностью за поименованные риски», и потому страховые выплаты осуществляются выгодоприобретателям только в случаях, когда произошедшее событие прямо предусмотрено в качестве страхового в договоре страхования.

В противовес этому, в международной практике страхование ответственности аэропортов осуществляется в соответствии со стандартными условиями страхования. Существует несколько вариантов таких стандартных условий – для

крупных аэропортов и для аэропортов, обслуживающих авиацию общего назначения. Широко применяются, например, условия страхования ответственности аэропортов синдиката «ARIEL» (Лloydс), относящимся условиям «С ответственностью за все риски», которые предусматривают страховые выплаты на случай наступления гражданской ответственности страхователя вследствие любого, не исключённого данными условиями, договором страхования или законодательством события.

К основным исключениям как в Российской Федерации, так и в международной практике обычно относятся:

1. компенсационные выплаты кому-либо из служащих аэропорта, т.е. Страхователя,

2. ответственность Страхователя, взятая на себя добровольно по каким бы то ни было соглашениям, контрактам и т.д. (т.е. покрывается исключительно только та ответственность, которую Страхователь несет в соответствии с общими нормами законодательства),

3. ущерб любому имуществу, находящемуся в собственности Страхователя, либо в его распоряжении или под его контролем, кроме воздушных судов, принадлежащих третьими лицам и эксплуатируемых третьими лицами, и транспортных средств, не принадлежащих Страхователю и находящихся на территории аэропорта,

4. ущерб, нанесенный морскими, речными, воздушными судами, эксплуатируемыми Страхователем или другими лицами от его имени и по его поручению,

5. ущерб, нанесенный любым транспортным средством, эксплуатируемым Страхователем или другим лицом по его поручению или с его ведома, вне территории аэропорта,

6. любой ущерб, причиненный в ходе работ по строительству, монтажу, демонтажу зданий, сооружений, взлетно-посадочных полос, производимых Страхователем или его подрядчиками (субподрядчиками), за исключением обычных работ по периодическому обслуживанию - кроме случаев, когда это предварительно согласовано со Страховщиком,

7. военные риски,

8. риски, связанные с радиоактивным заражением и ядерными устройствами;

9. риски, связанные с шумовым воздействием и загрязнением окружающей среды.

При этом, как не трудно догадаться, основная проблема широкого внедрения страхования гражданской ответственности аэропортов в Российской Федерации заключается как раз в объеме страхового покрытия (определённом перечнем страховых рисков и исключений из страхования). В частности, правилами большинства российских страховщиков террористические акты предусмотрены в качестве исключения из страхования, несмотря на то, что потребность аэропортов (особенно аэропортов Московского авиаузла и аэропортов городов Юга России) в страховой защите от наступления данных событий чрезвычайно высока. По этой причине, большинство аэропортов, при формировании закупочной документации на право заключения договоров страхования своей гражданской ответственности указывают предоставление защиты по данному риску в договоре в качестве обязательного условия для прохождения предварительного отбора в процедуре

размещения заказа. Правилами российских страховщиков предусмотрена возможность включения страхового риска в качестве дополнительного условия, расширяющего страховое покрытие, однако размер дополнительной премии, которую придётся платить аэропортам за данное расширение, неоправданно высок.

Другой проблемой, особенно для международных аэропортов, является невозможность включения в страховое покрытие риска административной ответственности, а также риска гражданской ответственности за неисполнение/ненадлежащее исполнение договорных обязательств. Отказывая в предоставлении страховой защиты по данным рискам, страховщики ссылаются на положения пп.1 и 4 ст. 928 ГК РФ, которой не допускается страхование противоправных интересов. Однако с нашей точки зрения нельзя не учитывать специфику деятельности международных аэропортов, которые несут ответственность не только перед своими контрагентами на территории России, но и перед организациями, созданными в соответствии с законодательством других государств, а также то обстоятельство, что возможность или невозможность страхования какого-либо интереса не тождественна правомерности/противоправности этого интереса. Например, в ст. 928 ГК РФ установлен запрет страхования расходов, к которым лицо может быть принуждено в целях освобождения заложников. Очевидна цель этой нормы: избежать массового появления страховых мошенников, желающих получить страховую выплату путем захвата заложников. Между тем интерес лица, принуждаемого к таким расходам, правомерен. Нормы ст. 928 ГК РФ как раз и рассчитаны на тот случай, когда какой-либо вид страхования считается законодателем общественно вредным. Законодатель в этом случае его позитивно запрещает. Так же следует поступить и с административными штрафами. Однако административная ответственность не всегда связана с наказанием, особенно это касается таможенной ответственности. Интересы в приведенных выше примерах страхования таможенной ответственности правомерны, и их страхование, на мой взгляд, полностью лишено общественной опасности. Недостаточное продумывание данной проблемы как законодателем, так и судами привело в данном случае к тому, что в России, по существу, оказался под запретом вид страхования, остро необходимый не только аэропортам, но и морским портам, таможенным перевозчикам и широко практикуемый во всем мире¹. В этой связи, представляется целесообразным сделать исключение для указанных субъектов и разрешить страхование вышеупомянутых интересов внося соответствующие изменения в статьи 929 и 931 Гражданского кодекса Российской Федерации, а также в статьи 4 и 9 Закона Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации».

Третья проблема, связанная с реализацией данного вида страхования, связана с определением размера страховой суммы по договорам страхования гражданской ответственности аэропортов. В соответствии с общепринятой международной практикой, страховая сумма (лимит ответственности) определяется исходя из возможного ущерба при серьезной катастрофе и составляет для крупных аэропортов несколько сот миллионов долларов. Для международных аэропортов стран СНГ, по-видимому, целесообразно рассматривать лимит ответственности 100,000,000 долларов США.

Следует обратить внимание, на то, что в Договоре страхования могут указываться два лимита ответственности: лимит на одно происшествие и лимит на страховые выплаты в течение всего периода страхования. В международной

¹ Страхование: учебник. Под ред. Л.А.Орланюк-Малицкой, С.Ю.Яновой. М. : 2014. С.23

практике страхования ответственности аэропортов нередко общий лимит ответственности не устанавливается. Это означает, что если в течение страхового периода происходит несколько страховых случаев, то страховая компания несет обязанность осуществить страховую выплату выгодоприобретателям по каждому из них независимо от их количества. С нашей точки зрения, в случае положительного решения вопроса о введении обязательного страхования гражданской ответственности аэропортов страховая сумма по договору страхования данного вида должна быть неагрегатной.

Договор страхования заключается на основании разносторонней информации, предоставляемой Страховщику Страхователем или, в международной практике чаще всего, брокером от имени Страхователя. Обычно при страховании ответственности аэропорта, но чаще при заключении Договора с новым клиентом, требуется сюрвейерский осмотр предприятия, который лучше всего поручить фирме, специализирующейся в этом. При сюрвейерском осмотре основное внимание обращается на соответствие аэропорта международным стандартам и требованиям безопасности. Основным вопросом, которым задается Страхователь при заключении Договора - сколько будет стоить для аэропорта безопасность, предоставляемая страховым полисом и соответственно - размер страховой премии?

Если вообразить себе катастрофу, в которой по вине аэропорта столкнутся самолеты типа Боинг-747" или Ил-86 с полной пассажирозагрузкой, то можно сказать сразу, что аэропорту, который принимает и отправляет такие воздушные суда, необходимо иметь страховой полис на несколько сотен миллионов долларов США. Большие аэропорты Европы и США как правило имеют страховой Полис на сумму не менее чем в 500 миллионов долларов США, а максимальное покрытие, доступное в настоящее время на рынке составляет 1 миллиард 250 миллионов долларов США. Сумма страховых взносов для таких аэропортов составляет сотни тысяч долларов США.

Для большинства аэропортов РФ и стран СНГ, принимающих в основном воздушные суда производства стран СНГ и обеспечивающих главным образом внутренние перевозки, лимит ответственности может быть в несколько раз ниже, а страховые взносы, соответственно, также будут ниже и вполне приемлемыми.

И наконец последняя проблема которой хотелось бы уделить внимание - это отсутствие законодательного регулирования данного вида страхования в России. Стратегия развития страхования до 2020 года, утверждённая распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.07.2013 г. №1293-р (в п.11 Приложения №2) указывает на необходимость обеспечения развития механизмов страхования гражданской ответственности, являющегося обязательным условием осуществления отдельных видов деятельности, в части повышения ответственности владельцев оружия, рестораторов, отельеров, организаторов массовых мероприятий и других лиц за причиненный вред, а также в части закрепления обязанности по страхованию такой ответственности. Однако вероятность принятия закона, регламентирующего страхование гражданской ответственности аэропортов представляется невысокой учитывая, что в условиях экономического кризиса на первый план для законодателя выходит задача по принятию нормативных актов по обеспечению финансовой и социально-экономической стабильности в Российской Федерации.

Хотелось бы также, чтобы законодатель уделит больше внимания разработке единой методики возмещения вреда третьим лицам, отсутствие которой и порождает многочисленные судебные споры.

Сведения об авторе:

Ковалевский Сергей Михайлович. Заместитель начальника Юридического управления Санкт-Петербургского филиала ОАО «СОГАЗ». Доцент кафедры финансового права Юридического факультета ГУ «НИУ-ВШЭ в Санкт-Петербурге», к.ю.н.