

**Ковалевский С.М. Правовые проблемы страхования гражданской ответственности авиоперевозчиков за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров/ ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ. Научно-практическая конференция, 1 марта 2013 года, Санкт-Петербург: Сборник докладов/ Университет ГА. С.-Петербург, 2013. - С.97-101.**

Авиационный транспорт, как и любой другой, относится к источникам повышенной опасности для жизни и здоровья пассажиров. Однако по сравнению с наземными видами транспорта в связи со спецификой авиоперевозки (путём перемещения по воздуху на высоте 5-10 тыс. метров от поверхности земли) катастрофы на авиатранспорте являются более трагичными по своим последствиям.

С началом эры массовых авиоперевозок во второй половине 1940-х число авиакатастроф и количество жертв начали стремительно расти. Увеличение надежности самолетов и повышение стандартов безопасности привели к снижению этих показателей в первой половине 1950-х годов. Однако начало реактивной эры и экспансия авиатранспорта в страны третьего мира привели к новому росту числа катастроф, который прекратился лишь к середине 1960-х. К этому времени на рынок были выведены новые, более надежные реактивные лайнеры, налажена относительно безопасная работа авиации во всех странах мира<sup>1</sup>.

Своего пика ежегодное число авиакатастроф достигло в середине 1970-х (наибольшее количество погибших пришлось на 1972 год). Связано это было как с ростом числа авиоперевозок, так и с увеличением средней вместимости авиалайнеров. Новым фактором снижения авиационной безопасности в 1970-е годы стал терроризм. После серии крупных авиакатастроф началось планомерное ужесточение стандартов контроля за состоянием воздушных судов, их обслуживанием, подготовкой экипажей и досмотром пассажиров. В результате среднее число погибших в авиакатастрофах к середине 1980-х сократилось более чем вдвое. В последующие полтора десятилетия, однако, оно снова выросло — от 1000 до 1500 людей ежегодно лишались жизни в результате авиакатастроф. Это было связано не столько с увеличением их числа, сколько с увеличением средней пассажировместимости авиалайнеров, массовым распространением широкофюзеляжных самолетов.

Статистика авиакатастроф в гражданской авиации за последние шесть десятилетий показывает тенденцию к понижению от пика в 616 катастроф с 15 689 погибших в 1970-е до чуть более 300 катастроф и немногим более 8000 погибших в 2000-х годах.

В 2010 году произошло 28 авиакатастроф, в которых погибло 828 человек. По этой причине нормы российского законодательства и международного права устанавливают более жесткие требования как к основаниям возникновения гражданской ответственности авиоперевозчиков (по сравнению с иными причинителями вреда), так и к условиям её страхования

Обязанность по возмещению вреда, причиненного авиоперевозчиком жизни, здоровью либо имуществу пассажира воздушного судна при воздушной перевозке, лежит на владельце воздушного судна. Порядок возмещения убытков авиоперевозчиком регулируется положениями главы XVII Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК РФ). Общие принципы ответственности авиоперевозчика установлены **ст. 116 ВК РФ**, в соответствии с

---

<sup>1</sup>[http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F\\_%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D1%84%D0%B0](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D1%84%D0%B0)

которой перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

Эксплуатант обязан возместить вред, причиненный при эксплуатации воздушного судна, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Данное положение означает, что ответственность авиаперевозчика наступает и при отсутствии его вины в причинении вреда. В соответствии **п. 1 ст. 130** ВК РФ ответственность за причинение им вреда пассажиру авиаперевозчик несет в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации. Последнее вытекает из **Конституции** Российской Федерации, где установлено, что если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

Общие принципы возмещения убытков определены **п. 1 ст. 15** ГК РФ: лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере. Интересы авиаперевозчика на случай возникновения его ответственности защищены с использованием механизмов страхования. Данное страхование защищает также интересы пассажиров, гарантируя возмещение вреда. Вред пассажиру возмещается за счет страховых выплат по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна (далее - страхование ответственности авиаперевозчика), которое установлено **133** ВК РФ.

Данный договор заключается между авиаперевозчиком (страхователем) и страховой организацией (страховщиком), имеющей лицензию на обязательное страхование гражданской ответственности авиаперевозчика. Общие условия заключения, исполнения и прекращения договора обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика определены Федеральным законом от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», который вступил в силу 01.01.2013 г..

К актам, регламентирующим вопросы обязательного страхования гражданской ответственности авиаперевозчика относится также **постановление** Правительства Российской Федерации от 27.10.2008 г. № 797 "Об утверждении Типовых правил обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна" (далее - Типовые правила), которые действуют в настоящее время и не утратили своей силы в связи со введением в действие Федерального закона от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ. Типовые правила как подзаконный акт должны разъяснять порядок применения норм законов, регулирующих отношения по данному страхованию. Однако Типовые правила охватывают более широкий круг вопросов, регулируя значительную часть отношений по страхованию ответственности авиаперевозчиков. Типовые правила введены в действие со дня официального опубликования, за исключением некоторых пунктов (**пп. 32-34**), которые вступили в силу с 01.01.2010 г., а **п. 31** утратил силу с 01.01.2010 г.

По своей структуре Типовые правила во многом совпадают со структурой правил страхования, которая предусмотрена для добровольного страхования **п. 3 ст. 3** Закона Российской Федерации от 27.11.1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации». Типовые правила содержат следующие разделы: общие положения;

об объекте страхования; страховой случай; минимальный размер страховой суммы; порядок определения страхового тарифа; срок и порядок уплаты страховой премии (страховых взносов); срок действия, досрочное прекращение договора обязательного страхования; права и обязанности сторон договора обязательного страхования; размер страховой выплаты, порядок осуществления страховой выплаты, перечень документов, представляемых выгодоприобретателями для получения страховой выплаты.

Порядок применения **Типовых правил** ни в **ВК РФ** ни в Федеральном законе от 14.06.2012 г. №67-ФЗ не определен, не представлен он и собственно в Правилах. Однако исходя из того, что Типовые правила утверждены постановлением Правительства Российской Федерации, а также отсутствия в самих Типовых правилах указания на то, что они имеют рекомендательный характер, можно сделать вывод о том, что в силу п.1 ст. 422 ГК РФ их применение к отношениям сторон по договору страхования гражданской ответственности авиаперевозчика является обязательным. Его нормы имеют "прямое действие", т.е. применяются как акт, регулирующий отношения. Тексты законов не вручаются стороне договора, и это не препятствует их применению. В связи с этим, позволим себе не согласиться с позицией А.Соловьёва о том, что применение Типовых правил к отношениям по договору страхования гражданской ответственности авиаперевозчика всегда должно быть обусловлено вручением их страхователю<sup>2</sup>.

Общие положения Типовых правил в некоторой степени затронули вопрос о роли правил в оформлении договорных отношений. Кроме того, они также содержат определения ряда понятий, используемых при данном страховании.

В частности, согласно **п. 12** Типовых правил порядок и сроки уплаты страховой премии (страховых взносов), а также последствия неуплаты страхователем страховой премии (страховых взносов) в установленные договором обязательного страхования сроки определяются, как указано в п.14 Типовых правилах, договором обязательного страхования. Данная норма, на первый взгляд, является диспозитивной. Однако исходя из **п. 16** Типовых правил можно сделать вывод о том, что права страховщика на отказ в страховой выплате или уменьшения её размера в ситуации, если страховой случай наступил до уплаты очередного страхового взноса, внесение которого просрочено, значительно меньше по объёму чем даже по сравнению с теми, которые ему предоставлены п.4. ст. 954 ГК РФ (согласно упомянутой норме Типовых правил страховщик не вправе отказывать в осуществлении страховой выплаты по договору обязательного страхования в случае неуплаты или неполной уплаты страховой премии не вправе засчитывать сумму просроченного страхового взноса при определении размера страховой выплаты). Логика законодателя была очевидна – обеспечить защиту прав потерпевших на возмещение вреда причинённого их жизни и здоровью. Однако полагаем, что п.16 Типовых правил противоречит не только п.4. ст. 954, но и норме п.1 ст. 929 ГК РФ, провозглашающей абсолютно возмездный характер всех договоров страхования. Страховщик при такой ситуации в лучшем (для него) случае авансирует авиаперевозчика. Однако возможно и иное развитие событий, когда страховая организация так и не получит плату за страхование, и это будет означать, что страховщика вынуждают осуществлять страхование за свой счет, самому оплачивать свои услуги. Считаем, что выйти из данной ситуации можно путём внесения соответствующих изменений в Типовые правила, предусмотрев право страховщика отказаться от договора обязательного страхования при неуплате страховой премии в одностороннем порядке путём направления соответствующего

---

<sup>2</sup> А. Соловьёв. «О типовых правилах страхования гражданской ответственности авиаперевозчика перед пассажиром». Финансовая газета, №№ 14, 15, апрель 2009 г.

письменного уведомления страхователю заказным письмом или телеграммой.

Права и обязанности сторон договора указаны в **разделе VI** Типовых правил, где говорится о действиях страхователя, страховщика как на стадии заключения договора, так при страховом случае. Здесь же указаны также некоторые права и обязанности выгодоприобретателя. Многие положения дублируют соответствующие нормы законов, в частности ГК РФ. Однако в указанном разделе имеются и спорные положения. Например, **п.п. "б" п. 24** Типовых правил определяет, что страхователь имеет право, в случае если выгодоприобретатель обратился к страхователю с заявлением о возмещении вреда, направить в срок, установленный настоящими Типовыми правилами, страховщику копию полученного заявления и обменяться копиями находящихся в распоряжении страховщика и страхователя документов для принятия страховщиком решения об осуществлении страховой выплаты. На наш взгляд, выполнение указанных действий является обязанностью страхователя и должно быть сформулировано не как право, а как обязанность. Вызывает сомнение и **п.п. "в" п. 24** Типовых правил, предусматривающий, что в связи с изменениями условий и объема воздушных перевозок страхователь вправе вносить страховщику предложения об изменении условий договора обязательного страхования. Вряд ли это правильно, поскольку теоретически указанные параметры могут многократно изменяться, а постоянное изменение договора создаст нестабильность отношений. Кроме того, этому праву не корреспондирует обязанность. Вызывает недоумение и **п.п. "б" п. 25** Типовых правил, в соответствии с которым страховщик обязан предоставить страхователю один экземпляр договора обязательного страхования после его подписания и иные документы по заявлению страхователя, подтверждающие страхование им риска своей гражданской ответственности перед пассажиром. Порядок заключения договора страхования определен в **ст. 940** ГК РФ, и непонятно, какие иные "подтверждающие страхование" документы имеются в виду.

Типовые правила имеют ряд иных конструктивных недостатков по сравнению с нормативными актами, регулирующими иные сходные виды обязательного страхования гражданской ответственности за причинение вреда, а именно - Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 07.05.2003 г №263 и Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте, утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 03.11.2011 г №916. К таким недостаткам в частности относится отсутствие:

- перечня событий, не являющихся страховым случаем, а также видов вреда, не возмещаемых страховщиком;
- чёткой регламентации действий сторон договора обязательного страхования при наступлении страхового случая;
- порядка и сроков осуществления страховой выплаты, перечня возможных случаев её приостановления;
- случаев, при которых возможно предъявление страховщиком регрессного требования к страхователю.

Указанные недостатки не были устранены ни в Федеральном законе от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ, ни в Постановлении Правительства Российской Федерации от 22.12.2012 г. № 1378 "Об утверждении Правил оформления документов для получения страхового возмещения и предварительной выплаты по договору обязательного страхования гражданской

ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу пассажиров". Кроме того, в самом Федеральном законе от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ отсутствует ссылка на возможность применения положений Типовых правил к страхованию гражданской ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров при осуществлении перевозки отдельными видами транспорта. В этой связи, представляется необходимым внесение соответствующих изменений в Типовые правила, а также в Федеральный закон от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ.

Особо следует отметить вопрос о достаточности сумм, причитающихся к выплате потерпевшим, жизни и здоровью которых причинён вред. Размеры страховых сумм при причинении вреда жизни и здоровью пассажиров при осуществлении внутренних перевозок определяются договором обязательного страхования с учётом положений п.2 ст. 8 Федерального закона от 14.06. 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». В отношении же размеров страховых сумм по договору страхования гражданской ответственности авиаперевозчика при осуществлении международной авиаперевозки применяются нормы Варшавской конвенции от 12.10. 1929 г. которая применяется и в отношении Российской Федерации как правопреемника СССР, ратифицировавшего данную конвенцию. Монреальскую конвенцию от 28.05.1999 г. Российская Федерация до настоящего времени не ратифицировала, соответственно, в силу ст. ст. 2, 5 ФЗ "О международных договорах" ее положения не могут быть применимы на территории Российской Федерации. Также следует отметить, что действующие в настоящее время международные соглашения, участником которых является Россия, не устанавливают конкретные размеры страховой суммы и страховых выплат, осуществляемых при причинении вреда жизни и здоровью пассажиров при совершении международных перевозок.

На практике нередко возникают ситуации, когда авиаперевозка осуществляется между городами Российской Федерации транзитом через территорию другого государства. В частности, подобным образом осуществляется 100% авиаперевозок между Калининградом и остальными городами Российской Федерации (через территории Литвы и Белоруссии) и более 80% авиаперевозок между городами Черноморского побережья Кавказа и городами, расположенными в Центральном и Северо-Западном федеральных округах (через территорию Украины). К таким ситуациям нормы Варшавской конвенции от 12.10.1929 г. неприменимы, так как в случае, когда пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации авиаперевозка являлась внутренней воздушной перевозкой. Данный вывод подтверждается, в том числе судебной практикой, имеющейся по данному вопросу<sup>3</sup>. По нашему мнению, стоит согласиться с подобным выводом судебных инстанций, поскольку само по себе причинение вреда над или на территорией другого государства не придаёт такой авиаперевозке международный характер, поскольку при обычном стечении обстоятельств остановки на территории другого государства не потребовалось бы.

И наконец, отдельно стоит осветить вопрос о возможности страхования по договору страхования гражданской ответственности авиаперевозчика риска гражданской

---

<sup>3</sup> Определение Московского городского суда от 28.07.2011 по делу N 33-23522. Взято из ИПС «Консультант плюс».

<sup>4</sup> Определение Московского городского суда от 18.11.2010 по делу N 33-35344.

ответственности за причинение морального вреда. В настоящее время существует ряд договоров страхования гражданской ответственности за причинение вреда (например, договор страхования гражданской ответственности медицинских организаций и медицинских работников) по которым такой риск покрывается страховщиком. Однако учитывая одномоментный характер проявления страховых рисков (когда погибает одновременно большое количество застрахованных лиц), возможность страхования данного риска по договору страхования гражданской ответственности авиаперевозчика не может быть реализована, так как в противном случае это противоречило бы принципу обеспечения финансовой устойчивости страховщиков, установленному ст. 25 Закона Российской Федерации от 27.11.1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации».

### **Сведения об авторе:**

**Ковалевский Сергей Михайлович**, 1977 г.р., заместитель начальника Юридического управления Санкт-Петербургского филиала ОАО «СОГАЗ», доцент кафедры финансового права Юридического факультета ГУ «НИУ-ВШЭ в Санкт-Петербурге», к.ю.н.