

Ковалевский С.М. Правовые вопросы возмещения вреда в порядке суброгации по договорам страхования гражданской ответственности авиаперевозчиков/ ЧЕТВЕРТАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ. Научно-практическая конференция, 23-24 октября 2014 года, Санкт-Петербург: Сборник докладов/ Университет ГА. С.-Петербург, 2014. - С.71-76.

Вопрос о теоретической возможности суброгации при страховании ответственности до сих пор вызывает дискуссии в научном мире. Источником споров служит конструкция ст. 965 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ), которая регламентирует переход от страхователя или выгодоприобретателя к страховщику прав на возмещение убытков в имущественном страховании. Однако не все ученые допускают суброгацию при страховании ответственности, являющемся подотраслью имущественного страхования. Термин "суброгация" (subrogatio) от латинского subrogare - заменять, восполнять, также ранее термин суброгация обозначал дополнение старого закона¹ - один из случаев уступки права, возникающий в силу закона. В настоящее время оно получило теперь иное значение: платежа со вступлением в права кредитора или - более широко - замены в правоотношении между двумя участниками одного из них без изменения самого правоотношения.

В ст. 965 ГК РФ предусмотрено, что к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования (суброгация). Сущность суброгации раскрыта в ст. 387 ГК РФ, рассматривающей суброгацию как частный случай перемены лица в обязательстве на основании закона и определяющей суброгацию как переход прав кредитора к должнику, ответственному за наступление страхового случая, т.е. права кредитора переходят к страховщику.

Проблема осуществимости суброгации при страховании ответственности поднималась учеными неоднократно. При этом больше внимания уделяется страхованию ответственности за причинение вреда (ст. 931 ГК РФ) как более "сложному" виду страхования. В самом деле, страхователь (застрахованное лицо) при страховании ответственности за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу других лиц может понести ответственность перед неограниченным кругом лиц. Особенно это актуально для страхователя - авиаперевозчика страхующего свою ответственность перед пассажирами воздушного судна, поскольку самолётами как средствами транспорта каждый день в России пользуются сотни тысяч, а в летнее время - миллионы людей.

В соответствии со ст.131 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК РФ) страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным. При этом, в отличие от многих других перевозчиков, авиаперевозчики несут повышенную ответственность, поскольку согласно ст. 117 ВК РФ период перевозки включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром. Поскольку авиаперевозчики к процессу обслуживания пассажиров всегда привлекают иные организации (в частности, при осуществлении перевозки от здания

¹ Большой словарь иностранных слов. М., 2004. С. 755. Цит. по: Шац Б.С. О суброгации при страховании ответственности // <http://www.yurclub.ru/docs/insurance/article10.html>.

терминала аэропорта до трапа самолёта, при перемещении по трапу в салон самолёта) фактически в силу ст. 313 ГК РФ они несут ответственность не только за свои действия, но и за действия привлечённых ими третьих лиц. По этой причине и институт суброгации применительно к страхованию гражданской ответственности авиаперевозчиков следует рассматривать в том числе с точки зрения возмещения вреда потерпевшим за счёт страховых выплат, причинённого не столько самим авиаперевозчиком, сколько состоящих с ним в договорных отношениях третьих лиц. К тому же признание *суброгации* по отношению к страхователю по *договору страхования гражданской ответственности* выхолащивает экономическую суть страхования, по существу, нивелирует страхование как таковое - вместо защиты имущественных интересов страхователя страховщик фактически превратился бы в транзитного плательщика. Это также означало бы отсутствие у страховщика риска, связанного с выплатой страхового возмещения, что не соответствует правовой природе страхования.

Вопросы уступки права требования выгодоприобретателем как третьим лицом, в пользу которого заключен договор страхования, затрагивают основополагающие положения о субъектах гражданско-правовых отношений, об их правах и обязанностях. Кроме того, данная тематика осложнена противоречивой практикой судов. Одним из самых спорных вопросов в области правоприменения является вопрос передачи страховщику права требования выгодоприобретателя к третьим лицам по договору страхования гражданской ответственности. Единой правоприменительной практики здесь не сложилось. Если по вопросу уступки права требования по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств суды признают передачу прав потерпевшего возможной и не противоречащей законодательству, то по отношению к остальным разновидностям страхования ответственности правоприменительная практика неоднозначна.

Таким образом, трактуя во взаимосвязи положения п. 4 ст. 931 ГК РФ и ч. 2 п. 1 ст. 1064 ГК РФ, можно прийти к выводу о том, что в случае, если гражданская ответственность лица, причинившего вред, застрахована в порядке обязательного страхования, потерпевший, являющийся выгодоприобретателем по договору страхования, является одновременно третьим лицом по договору страхования, имеющим право требования страхового возмещения, и кредитором страховщика в рамках права требования возмещения вреда.

Если придерживаться этой позиции, то при выплате потерпевшему страхового возмещения по договору страхования поврежденного имущества к страховщику, выплатившему страховое возмещение в порядке, предусмотренном ст. 965 ГК РФ, переходит право требования возмещения вреда как к лицу, причинившему вред, так и к страховщику причинителя вреда. Обоснованность указанной позиции косвенно подтверждается применяемым в настоящее время толкованием ст. 1072 ГК РФ, предусматривающим ограничение ответственности причинителя вреда суммой, превышающей причитающееся потерпевшему страховое возмещение², которое дано в Обзоре законодательства и судебной практики Верховного суда Российской Федерации за I квартал 2007 года.

Анализ вышеизложенных позиций позволяет сделать вывод о том, что уступка права требования как страхователя, так и выгодоприобретателя не увеличивает объема выплат страхового возмещения страховщика гражданской ответственности, не сокращает сроков

² Обзор законодательства и судебной практики Верховного суда Российской Федерации за I квартал 2007 года, вопрос 11/ Опубликовано в информационно-правовой системе «Консультант плюс».

рассмотрения заявления о выплате страхового возмещения, поступившего от правопреемника, по сравнению со сроками рассмотрения заявления выгодоприобретателя, не ущемляет иных прав страховщика гражданской ответственности, поскольку уступка права требования приводит к замене лица в обязательстве, что предусматривает передачу не только прав, но и обязанностей. Таким образом, для страховщика личность получателя страхового возмещения не может являться существенной, в связи с чем, передача права требования от выгодоприобретателя к третьему лицу не ущемляет прав страховщика гражданской ответственности. С другой стороны, право уступить требование является дополнительной гарантией потерпевшего на возмещение убытков в размере и сроки, которые максимально соответствуют его интересам. По этой причине, запрет на подобную передачу права требования не соответствует общедозволительному принципу гражданских правоотношений.

Рассматривая вопрос о возможности суброгации при страховании ответственности, в том числе при страховании гражданской ответственности авиаперевозчиков, косвенный ответ можно найти все в той же ст. 965 ГК РФ, предусматривающей, что перешедшее к страховщику право требования осуществляется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем (выгодоприобретателем) и лицом, ответственным за убытки, и тем самым противопоставляющей страхователя и виновное лицо. Более конкретно на этот счёт высказался Президиум Высшего арбитражного суда Российской Федерации в п.18 письма которого от 28.11.2003 г. № 75з было указано, что:

- в силу статьи 965 ГК РФ к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные страховщиком;

- следовательно, при суброгации к страховщику переходит только часть требования, имеющаяся у страхователя к причинителю вреда, равная по размеру страховому возмещению. Размер страхового возмещения, в свою очередь, должен определяться по правилам, установленным в договоре страхования;

- если расчет выплаченного страхового возмещения производился по иным правилам, чем указано в договоре страхования, то при определении размера подлежащего удовлетворению требования страховщика к причинителю вреда из суммы, выплаченной страховщиком страхователю, исключается выплата, не предусмотренная договором;

- по этой причине, страховщик не вправе требовать от причинителя вреда сумму, которую он выплатил страхователю с нарушением условий договора страхования.

Исходя из изложенного полагаем, что суброгация при страховании гражданской ответственности авиаперевозчика может действовать, но весьма ограниченно. Одним из таких примеров является возможность суброгации к лицу, ответственному за причинение вреда жизни и здоровью потерпевших по его вине, поскольку согласно п.2 ст. 963 ГК РФ страховщик не освобождается от выплаты страхового возмещения по договору страхования гражданской ответственности за причинение вреда жизни или здоровью, если вред причинен по вине ответственного за него лица. Если допустить неограниченную возможность перехода к страховщику от выгодоприобретателя права требования к

з Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 28.11.2003 г. № 75 «Обзор практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования» / Опубликовано в информационно-правовой системе «Консультант плюс».

страхователю или застрахованному лицу во всех случаях, то при такой конструкции страхование утратило бы всякий экономический смысл, ведь оно уже не защищало бы имущественные интересы указанных лиц, поскольку после реализации страховщиком суброгационных прав они понесли бы те же материальные потери, какие несли бы в случае самостоятельного возмещения причиненных потерпевшему убытков. Кроме того, нынешнее законодательство при его системном толковании также исключает подобную возможность для абсолютного большинства случаев, а против возможности суброгации в данном случае выступает и здравый смысл, поскольку возможность суброгации означала бы экономическую бессмысленность страхования ответственности: в конечном счете помимо страховой премии страхователь бы оплачивал еще и возмещение убытков.

Данное утверждение подтверждает также и немногочисленная имеющаяся судебная практика по вопросу суброгации по договорам страхования гражданской ответственности авиаперевозчиков. По рассмотренным судами случаям решения, которые опубликованы в информационно-правовых системах (в частности, в информационно-правовой системе «Консультант плюс»), посвящены в основном спорам о суброгации, вытекающим из договоров страхования гражданской ответственности авиаперевозчиков в случаях, когда выплаты были обусловлены ненадлежащим исполнением обязательств по оказанию услуг пассажирам со стороны привлеченных авиаперевозчиками организаций. Особенно показательны случаи, когда страховщик осуществивший страховые выплаты по случаям возмещения вреда, причиненного пассажирам при посадке на самолёт, впоследствии взыскивал суммы страховых выплат в счёт возмещения вреда, причиненного здоровью пассажиров в порядке суброгации с организации, эксплуатировавшей передвижной трап и состоявшей в договорных отношениях с авиаперевозчиком⁴. При этом суды, в качестве основания удовлетворяя исковых требований страховщиков к организациям, эксплуатирующим вспомогательную аэропортовую технику безусловно указывают не только положения статьи 965 ГК РФ, но также и нормы статьи 1081 ГК РФ, которая предоставляет лицу, возместившему вред, причиненный другим лицом (работником при исполнении им служебных, должностных или иных трудовых обязанностей, лицом, управляющим транспортным средством, и т.п.), право обратного требования (регресса) к этому лицу в размере выплаченного возмещения. С указанной позицией трудно не согласиться. Поэтому позиция некоторых авторов о том, что если Потерпевшему выплачено страховое возмещение, то все обязательства прекращаются их исполнением, поэтому если обязательства прекратились, то и никто никому ничего не должен и раз так, суброгация, в том числе, к лицу, непосредственно отвечающему за причиненный вред, так же невозможна.

Вопрос суброгации при страховании гражданской ответственности авиаперевозчиков во многом определяется не только общими положениями, касающимися суброгации и нормами, регламентирующими данный вид страхования, но также и самими пределами страхования ответственности авиаперевозчика. Как уже отмечалось выше, ст. 117 ВК РФ период перевозки определен как период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром. Следует однако отметить, что имеются определенные сложности в определении как самого момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра, так и проблемы связанные с ответственностью авиаперевозчика при пребывании им в зонах терминала после прохождения пограничного и таможенного досмотра.

⁴ См. в частности постановлением 13 Арбитражного апелляционного суда от 29.09.2014 г. по делу №А56-66066/2013.

В частности, во исполнение требований законодательства о противодействии терроризму, во всех аэропортах России существует двухступенчатая система досмотра – перед входом в здание аэропорта и после прохождения паспортного контроля. Однако понятия «момент прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра» воздушное законодательство не содержит. Представляется также неясным, несёт ли авиаперевозчик ответственность перед пассажиром в момент пребывания его в магазинах duty free или например за отравление вследствие некачественного питания в ресторанах, находящихся в зонах аэропорта, откуда производится непосредственно направление на посадку в самолёт. Указанные обстоятельства могут вызвать как споры при исполнении договора страхования гражданской ответственности авиаперевозчика, так и споры в возможных судебных разбирательствах по искам в возмещение ущерба в порядке суброгации. В этой связи, представляется целесообразным закрепить в ст. 117 ВК РФ положения о том, что зоной предполетного досмотра для посадки на воздушное судно является зона паспортного контроля в аэропорту, а также правило о том, что авиаперевозчик не несёт ответственности за вред, причинённый пассажирам вследствие недостатков товаров работ и услуг, приобретённых им в здании аэропорта по своей личной инициативе.

И наконец последний вопрос, который следует осветить в настоящей статье – это вопрос доказывания страховщиком своего права на возмещение вреда от лица, ответственного за убытки. В соответствии со ст. 56 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации и ст. 65 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации страховщики обязаны представить доказательства, подтверждающие не только факт и размер ущерба, но и неправомерность действий/бездействий причинителя вреда, причинную связь между ущербом и неправомерными действиями/бездействиями причинителя вреда, а в ряде случаев – также наличие вины. В качестве таких доказательств, как правило, выступают постановления компетентных органов, проводящих расследование по уголовным делам и по делам об административных правонарушениях. Судебная практика однако показывает, что данные постановления судами не всегда признаются, поскольку их преюдиционный характер положениями Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации и Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации не установлен. В связи с этим периодически возникает вопрос о придании им такого характера при рассмотрении дел в судах. По нашему мнению, ответ на данный вопрос должен быть отрицательным, поскольку в силу ст. 118 Конституции Российской Федерации правосудие осуществляется только судом, постановления вышеуказанных компетентных органов по юридической силе ниже судебных актов. Однако, вместе с тем, учитывая принцип состязательности процесса, полагаем, что при отсутствии активных действий со стороны ответчика и доказательств в обоснование своей позиции, постановления вышеуказанных компетентных органов должны приниматься в качестве доказательств наличия вины причинителя вреда, а также неправомерности его действий/бездействий.

В заключении необходимо сказать о том, что до сих пор исследование и применение понятия "суброгация" не нашло достойного места в отечественном законодательстве⁵. Этот вывод основан на том, что Гражданский кодекс Российской Федерации оперирует данным термином лишь в рамках института страхования, несмотря на существование в рамках общей части обязательственного права правоотношений, которые по существу представляют собой яркие примеры суброгации, в том числе в сфере страхования гражданской ответственности авиаперевозчиков.

⁵ Щербакова А.Ю. Понятие и природа суброгации. Юрист. 2008, № 9.

Сведения об авторе:

Ковалевский Сергей Михайлович, 1977 г.р., окончил юридический факультет Санкт-Петербургского государственного университета (1999), а затем аспирантуру – кафедра трудового права СПбГУ (2003), Заместитель начальника Юридического управления Санкт-Петербургского филиала ОАО «СОГАЗ», Доцент кафедры финансового права Юридического факультета ГУ «НИУ-ВШЭ в Санкт-Петербурге», к.ю.н.