

## **Изменения в Российском законодательстве в отношении страхования ответственности перевозчиков перед пассажирами на воздушном транспорте.**

Обратимся к истории вопроса.

Надо сказать, что отношение к защите интересов авиаперевозчиков и пассажиров в мире менялось.

На заре становления гражданской авиации государства на первое место ставили защиту интересов своих национальных авиакомпаний.

Это выразилось в т.ч. и в положениях Варшавской конвенции, согласно которой ответственность авиаперевозчика ограничивалась суммой, которая в настоящее время считается эквивалентной 20 тыс. долларов США.

При этом фактически применялся принцип презумпции невиновности авиакомпании, когда её ответственность становилась неограниченной только при наличии вины авиаперевозчика, а бремя доказательства такой вины возлагалось на сторону потерпевших в авиапроисшествии.

По мере развития общества, роста благосостояния людей и увеличения значимости гуманитарных ценностей во всем мире, акценты смещались в сторону преимущественной защиты интересов пассажира, что, в частности, выразилось и в положениях Монреальской конвенции.

Согласно этим положениям ответственность авиаперевозчика в случае его невиновности ограничивалась суммой в 100 тыс. СПЗ (SDR), в противном случае ответственность становится неограниченной.

Но главное отличие в том, что бремя доказывания своей невиновности возлагается на авиакомпанию, т.е., если выражаться не строгим юридическим языком, применяется принцип «презумпции виновности» авиаперевозчика.

Здесь надо понимать, что как доказательство чьей-либо вины, так и в ещё большей степени доказательство невиновности реализуется на практике с трудом.

И ещё один важный момент - как в Варшавской, так и в Монреальской конвенциях речь не ведётся о каких-либо минимальных фиксированных гарантированных выплатах.

Выплата возмещения производится в размере причиненного вреда, размер которого должен быть обоснован.

Такова международная практика.

Что же происходило в этом плане у нас?

И в Советском Союзе и в России всегда была не лимитированная ответственность авиаперевозчика перед пассажирами, но на практике из-за небольших доходов населения суммы выплат возмещения были незначительными.

Российская Федерация, как правопреемница СССР, применяет Варшавскую конвенцию, а также - принятый в 1997 году Воздушный Кодекс.

И хотя этими документами определялись некие минимальные предельные суммы в отношении ответственности перед пассажирами, серьёзные авиакомпании страховали свои риски ответственности с большими комбинированными лимитами и, учитывая большой размер этих лимитов, защищали себя от любых самых крупных возможных претензий.

Ответственность авиаперевозчика согласно Гражданскому Кодексу не ограничивалась, а авиакомпании обязаны были возмещать пассажиру причиненный вред в обоснованном размере.

В 2007 году был принят Федеральный закон № 331-ФЗ.

Согласно этому закону ответственность авиаперевозчика осталась не лимитированной, но была установлена минимальная «планка» в отношении размера ответственности перевозчика перед пассажиром.

В случае смерти пассажира обязательной выплате подлежала минимальная фиксированной сумма в размере 2 млн. рублей, а в случае ранения - определенная доля такой же суммы в зависимости от тяжести травмы.

При этом изменился сам принцип выплат, т.к. начиная с этого момента российские законодатели пошли, что называется, «своим путем».

Вместо увеличения лимитов гражданской ответственности авиаперевозчика перед пассажирами, когда возмещению подлежит документально обоснованный материальный ущерб (от потери кормильца в случае гибели или затраты на лечение и потери заработной платы при ранении), был создан инструмент, представляющий собой некую смесь двух видов страхования - страхования гражданской ответственности и страхования от несчастных случаев.

Выплата полагалась не только иждивенцам и лицам, понесшим конкретные расходы в связи с гибелью или травмой пассажира, как это предусмотрено ГК РФ, а определенному кругу лиц (т.н. выгодоприобретателей), в том числе и тем, кому вообще не был причинен материальный ущерб.

Был нарушен один из важных принципов страхования гражданской ответственности – компенсационный – выплата страхового возмещения не должна приносить доход.

При этом закон № 331-ФЗ не защитил авиаперевозчиков от претензий иждивенцев в случае гибели пассажира, потому что обязательная страховая выплата в сумме 2 млн. руб. распределялась между выгодоприобретателями, а реальные убытки иждивенцев, если доходы погибшего пассажира были значительны, оказывались полностью не возмещенными.

Таким образом, если до введения закона № 331-ФЗ авиакомпания покупали добровольное страхование в большинстве случаев с большими лимитами, обеспечивающими полноценную защиту их интересов, то после принятия закона для многих стало практикой покупать страхование с лимитом 2 млн. рублей, что зачастую оказывалось недостаточным.

Что же происходит у нас сегодня?

Принят и вступил в силу Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»

Одновременно был принят и вступил в силу и второй Федеральный закон N 78-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона № 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».

Хотя эти законы касаются всех видов транспорта (тут и морской и речной транспорт, и воздушный, и железнодорожный, и наземный городской и междугородний), мы рассмотрим ситуацию применительно к авиации.

Зададимся такими тремя главными вопросами в отношении закона № 67-ФЗ:

1. Что новый закон дал страховщикам?
2. Что он дает авиакомпаниям?
3. Что дал новый закон пассажирам?

Попробуем ответить по порядку.

1. И так, что дает закон страховщикам?

Для реализации закона российские страховщики должны объединиться в некое профессиональное объединение.

Предполагается, что это будет Национальный союз страховщиков ответственности (НССО).

В качестве такого профессионального объединения этот союз пока не утвержден, но соответствующие изменения в устав внесены и должны быть зарегистрированы в Минюсте РФ в конце февраля, ожидается, что «заработает» вся эта система примерно в середине марта.

Страховщики обязаны будут передавать 100% собираемой премии в пул НССО, при этом будут лишены права перестраховывать риски самостоятельно как на внутреннем, так и на зарубежном рынке.

Предполагается, что ёмкость пула должна обеспечить выплаты по всем случаям на всех видах транспорта, если же ёмкости хватать не будет, пул вправе часть рисков перестраховать сам.

Страховщик при этом фактически работает только как агент, хотя и предполагается, что он получает какую-то долю риска из пула.

Благодаря требованиям об обязательном членстве в профессиональном объединении вводятся конкурентные ограничения на рынке на этот вид деятельности, чего не было в законе № 331-ФЗ.

Изменяется порядок урегулирования убытков - потерпевшие смогут обратиться за возмещением к любому члену профобъединения.

Вообще-то не совсем понятно, как это будет реализовано на практике.

Какова экономическая перспектива?

Тарифы установлены Правительством и оказались в большинстве случаев ниже тех, на которых подобное страхование осуществляется сейчас.

Исходя из статистики авиапроисшествий и инцидентов, можно ожидать, что с такими тарифами данное страхование скорее всего будет убыточным.

**2. Что дает закон авиаперевозчикам?**

Для мелких авиакомпаний он может дать значительное снижение стоимости страхования.

Что он даст крупным – пока не ясно, т.к. на данный момент ни один из российских авиационных страховщиков ещё не вёл основательных переговоров с международным перестраховочным рынком по этому вопросу.

Трудно сказать, на сколько именно снизится премия, если 2 млн. рублей как приоритет будут перестрахованы в пуле.

По всей видимости, снижение быть должно, но его размер покажут только переговоры с международным рынком.

Какие принципиальные неудобства несет новый закон авиакомпаниям?

Во-первых, остается прежняя проблема с незащищенностью авиаперевозчика от претензий свыше 2-х млн. рублей, в случае гибели пассажира с хорошим заработком платить суммы превышения придется самой авиакомпании.

Наш опыт показывает, что вопрос весьма серьезный!

Во-вторых, авиакомпаниям придется платить страховую премию вперед, квартальные платежи правилами страхования не предусмотрены.

По-прежнему не решен вопрос с код-шеринговыми соглашениями.

Не понятно, кто и сколько будет платить за «международного пассажира» на внутреннем рейсе.

Может оказаться, что ответственность при международной перевозке застрахована одним страховщиком, а при внутренней – другим.

И как тогда это надо будет урегулировать?

Не хочу «отбивать хлеб» у коллег по секции, которые, возможно, осветят эту тему подробнее, но вопрос есть.

Во всяком случае, в рамках пула и закона № 67-ФЗ эта тема однозначно не урегулирована, и ситуация тревожная!

А учитывая ожидаемое присоединение России к «Монреальской» конвенции, предусматривающей солидарную ответственность перевозчиков, как будут урегулироваться убытки, тем более не ясно.

И самое замечательное - страховая компания теперь наделяется правом предъявления регрессного иска авиаперевозчику.

То есть, если в ходе расследования катастрофы будет доказана вина перевозчика, то страховая компания сначала выплатит деньги пассажирам или их выгодоприобретателям, а потом предъявит иск к этому перевозчику с требованием возместить понесенные расходы.

Экономические последствия такой новации для авиакомпаний, по-моему, очевидны.

Кстати, ещё хочу отметить, что закон № 67-ФЗ, так же, как и Федеральный закон № 331-ФЗ, не предъявил никаких требований по страхованию к иностранным авиаперевозчикам.

То есть, не было сделано даже попытки создать хоть какие-то равные конкурентные условия для наших авиаперевозчиков по сравнению с зарубежными.

И это на фоне вступления в ВТО.

### 3. Теперь посмотрим, что дает новый закон авиапассажирам?

Пострадавший пассажир или выгодоприобретатель погибшего пассажира теперь могут обратиться за выплатой возмещения в любую из страховых компаний – членов профессионального объединения.

И, пожалуй, это единственное положительное для авиапассажиров новшество.

Все остальные новшества скорее отрицательные.

Согласно Воздушному кодексу ответственность за причинение вреда здоровью пассажира должна была быть застрахована на 2 млн. рублей, на столько же – за причинение вреда жизни (т.е. за смерть пассажира).

Судебная практика показала, что сначала выплачивалось возмещение в связи с травмами пострадавшего пассажира (т.е. он получал до 2 млн. руб. на лечение), а затем, если он от полученных травм умирал, его родственники могли получить еще 2 млн. руб., но уже в связи с его смертью.

Согласно новому закону минимальная выплата страховщика ограничивается только суммой в 2 млн. руб., включающей в себя в подобном случае и выплату в связи с полученными при перевозке травмами и выплату в связи со смертью пострадавшего пассажира.

Между прочим, возвращаясь к вопросу о том, что закон № 67-ФЗ дает авиаперевозчикам, должен отметить, что указанное новшество ещё большую часть ответственности перекладывает именно на плечи авиакомпаний.

Есть ещё одна новация, на первый взгляд, вроде бы позитивная для потерпевших, а на деле – не факт, что это так.

Законом предусмотрена предварительная выплата, чего не было раньше, что казалось бы, не плохо.

Однако, как показывает практика урегулирования подобных убытков, отсутствие законодательно регламентированного оформления таких выплат не мешало авиационным страховщикам их проводить в сжатые сроки.

Теперь же оформление такой выплаты законодательно «завязано» на обязанность потерпевших представить такой набор документов, что на его сбор уйдет времени не намного меньше, чем на подготовку документов для основной выплаты.

И в завершение зададимся вопросом, что может произойти с этим законом в случае ратификации Монреальской конвенции?

Подробно этот вопрос рассмотрят другие докладчики, но лично мне не совсем понятно, какова будет судьба закон № 67-ФЗ, если действие Монреальской конвенции будет распространено на все перевозки – и международные и внутренние, а ведь в других государствах, за малым исключением, это реализовано именно так.

Ратификация Монреальской конвенции может произойти уже в ближайшие месяцы.

А с учетом тех темпов, с которыми, как мы все видим, идет реализация оргвопросов по новому закону, не исключено, что для воздушного транспорта закон № 67-ФЗ просуществует очень непродолжительный срок.