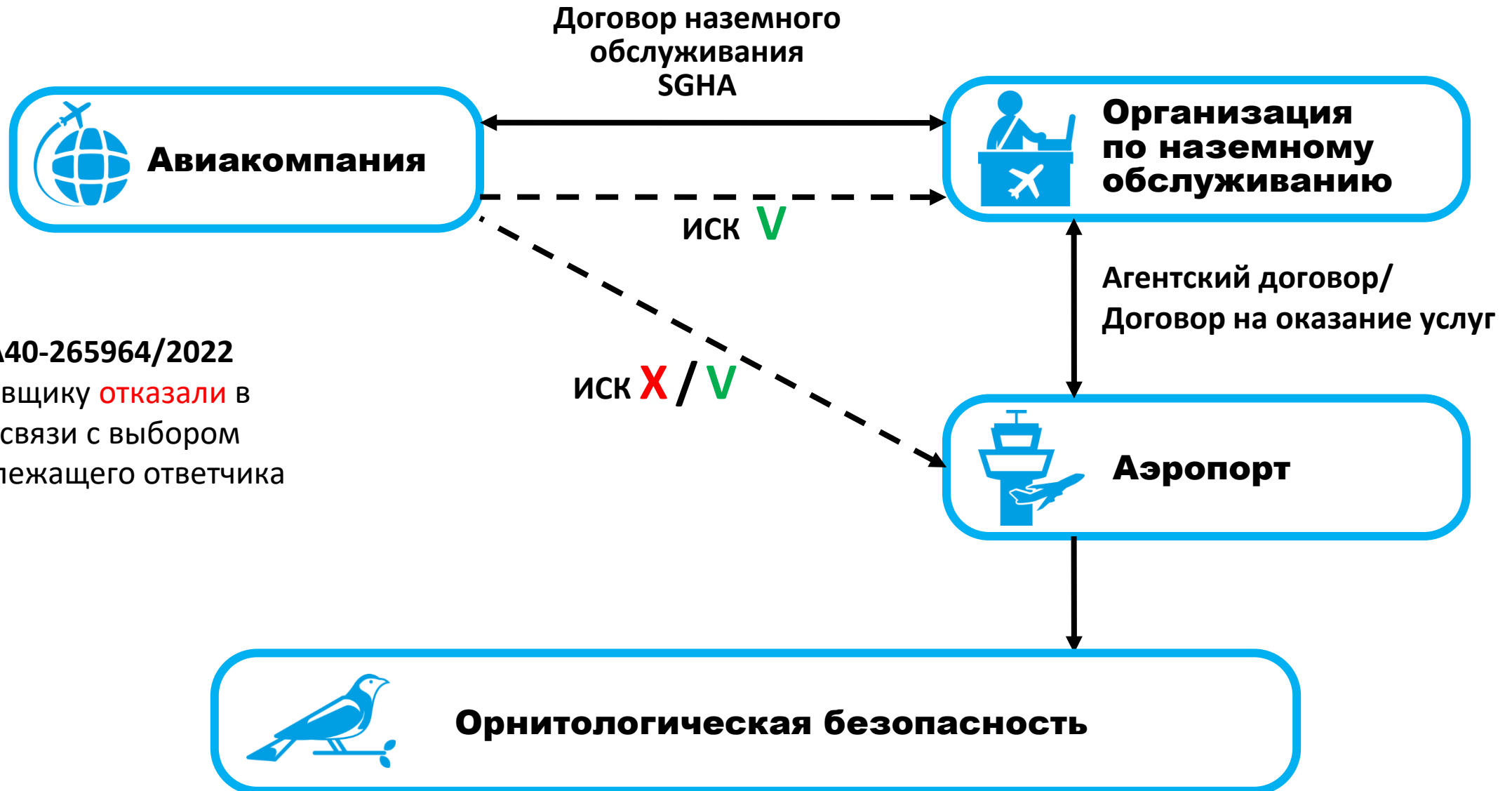




Обзор суброгационной практики в авиационном страховании
Всеволод Кривоносов, старший юрист, «Соколов, Маслов и Партнеры»

Выбор надлежащего ответчика



Дело А40-265964/2022
Страховщику **отказали** в
иске в связи с выбором
ненадлежащего ответчика

Зона «ответственности» - ИКАО Doc № 9332:

- от 0 до 200 футов (60,98 м) - посадка;
- от 0 до 500 футов (152,4 м) - взлёт.

КОНКРЕТНЫЕ ВЫВОДЫ СУДОВ

(по материалам судебных решений, вынесенных в 2022 – 2023 годах):

- **Исключение фактов** столкновения воздушного судна с птицами является критерием качества (дело A08-8573/2020)
- Аэропорт **должен исключить** возможность повреждения воздушного судна попаданием птицы (дело A07-7019/2022)
- Столкновение даже с одиночной, случайной птицей – это **НЕ** обстоятельство непреодолимой силы (дело A60-35179/2018)
- Аэропорт принял недостаточно эффективные меры **«по регулированию живой природы»** (дело A41-86985/2020)



INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

**Стандартное соглашение о наземном
обслуживании
(SGHA) – ред. 2013**

Пункт 1.1:

- Услуги оказываются «в пределах
возможностей»

(limits of the capabilities)

- Обязанность приложить «все усилия»
(deploy best efforts)

Пункт 8.5:

Утрата / повреждение ВС вызваны
небрежными действиями или
бездействием организации по НО
(negligent act or omission)

Аргументы аэропорта со ссылками на стандартное соглашение **HE сработали в деле А60-35179/2018
(Арбитражный суд Свердловской области)**

ВОЗМОЖНЫЕ ПРИЧИНЫ ЖЕСТКОЙ ПОЗИЦИИ СУДОВ К АЭРОПОРТАМ:

РООП ГА-89 - Приказа Министерства гражданской авиации СССР от 26 декабря 1988 г. N 209
«Об утверждении Руководства по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской авиации»

«На аэродромах должны приниматься все возможные меры по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами вплоть до временного прекращения полетов».

В 2020 году РООП ГА-89 утратило силу.

Существует проект Приказа Минтранса России «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила эксплуатации аэродромов гражданской авиации. Борьба с опасностью, создаваемой живой природой».

Движение проекта можно посмотреть здесь:

<https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=98836>

В марте 2021 года проект получил отрицательную оценку экспертного сообщества. Судьба проекта пока не определена.

Дело аэропорта «Жуковский» - дело № А41-37897/2022 в Арбитражном суде Московской области

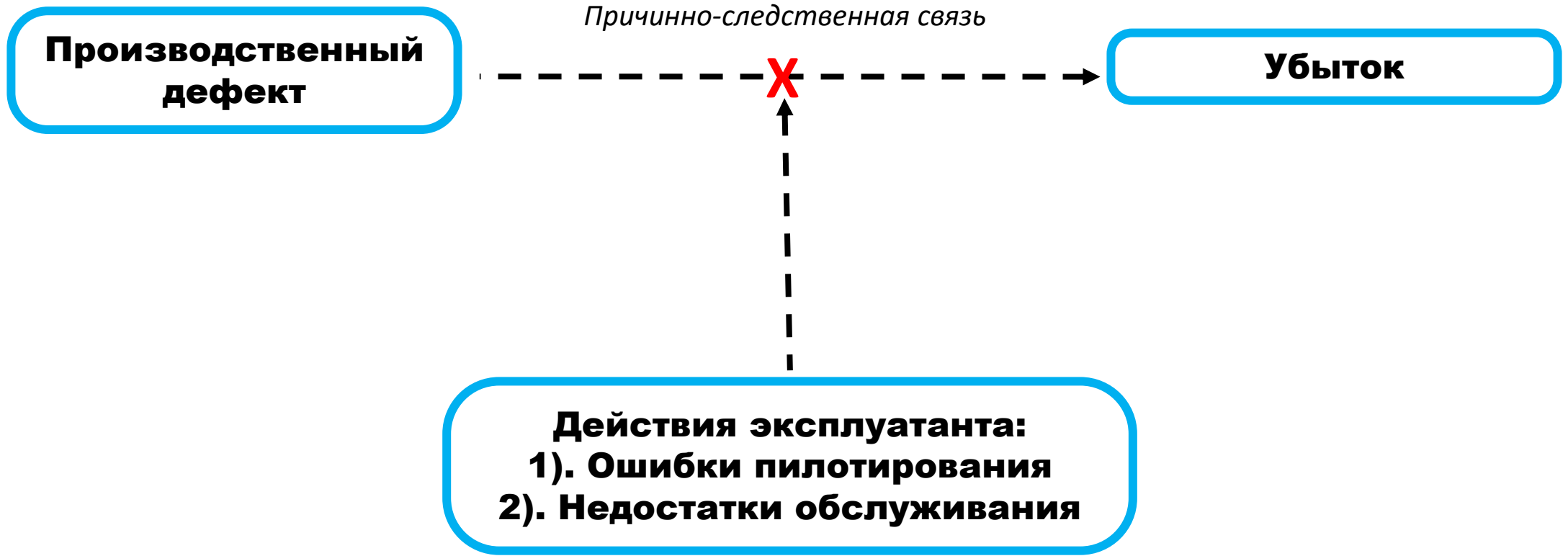
В чём особенности этого дела?

- 1) **Не встречается категоричная** позиция о том, что аэропорт должен полностью исключить возможность повреждения воздушного судна попаданием птицы. Почему?
- 2) Выводы МАК в окончательном Отчёте **являются общими, не конкретными**: конкретные нарушения аэропорта в плане орнитологической безопасности в Отчёте не обозначены. Отчёт МАК / Росавиации больше не «царица доказательств»?
- 3) **Недостаточная законодательная база**: невозможно точно установить, какое количество оборудования, его режимы работы и место расположения необходимо для защиты аэродрома:

Очень важный вывод, который делает суд: аэропорт не может нести ответственность за недостатки правового регулирования. Вывод, по сути верный, но почему другие российские суды в других делах его не делали?

- 4) Современные подходы ИКАО (например Doc № 9137) **не являются обязательными**. Почему в других делах российские суды ссылаются на практику ИКАО?

Авиакомпании (страховщики) vs производители авиационной техники



Решения в пользу страховщика Дела А46-21344/2021; А46-17417/2020 Арбитражный суд Омской области	Решение НЕ в пользу страховщика: Дело А40-133031/2021 Арбитражный суд города Москвы	Как делать не стоит: Дело А40-230287/2022 Арбитражный суд города Москвы
---	--	--



Всеволод Кривоносов,

старший юрист

vk@smplawyers.ru

**Юридическая фирма
«Соколов, Маслов и
Партнеры»**

121309, Москва, ул. Баркляя, 17

+7 (499) 145-21-30,

+7 (499) 145-33-79

mail@smplawyers.ru

www.smplawyers.ru