

О некоторых изменениях в российском законодательстве, касающихся страхования авиационных рисков.

Уважаемые коллеги!

Хочу обратиться к важному для всех нас вопросу – к недавним изменениям в авиационном и страховом законодательстве, непосредственно влияющим как на российскую гражданскую авиацию, так и на российский рынок страхования авиационных рисков.

Это – недавно принятые изменения в Федеральный закон Российской Федерации от 14 июня 2012 года № 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» (сокращенно – «ОСГОП») и вступление в силу в нашей стране Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года, часто именуемой «Монреальской конвенцией».

Для начала краткий экскурс в историю.

Отношение к защите интересов авиаперевозчиков и пассажиров в мире в разные времена менялось.

На заре становления гражданской авиации государства на первое место ставили защиту интересов своих национальных авиакомпаний, что нашло своё отражение и в положениях Варшавской конвенции, согласно которой ответственность авиаперевозчика ограничивалась суммой, которая в настоящее время считается эквивалентной 20.000,00 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 авиaproисшествии.

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 сегодня ограничивается суммой в 113.100,00 SDR (СПЗ) за гибель пассажира и 1.131,00 SDR (СПЗ) за багаж в случае невиновности авиакомпании, 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.

И ещё один важный момент - ни в Варшавской, ни в Монреальской конвенциях речь не идёт о каких-либо минимальных фиксированных гарантированных выплатах, но такие решения могут приниматься на уровне национальных законодательств стран–участников.

Выплата возмещения производится в размере причиненного вреда, при этом размер этот должен быть обоснован.

Что же происходило у нас?

И в Советском Союзе и в России долгие годы 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, применяла Варшавскую конвенцию, а также принятый в 1997 году Воздушный Кодекс.

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 об обязательном страховании ответственности авиаперевозчика перед авиапассажирами, а на смену ему в 2012 году пришел Федеральный закон № 67-ФЗ об обязательном страховании ответственности перевозчика перед

пассажирами, перевозимыми всеми видами транспорта (кроме такси и метрополитена), впитавший в себя почти все недостатки и экстравагантные новации своего предшественника.

Несмотря на все усилия РААКСа воспрепятствовать распространению действия Федерального закона № 67-ФЗ на воздушный транспорт, помешать включению в него авиации не удалось.

Согласно этим законам 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 фиксированная 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.е., начиная с 2007 года, российские законодатели пошли, что называется, «своим путем».

Вместо увеличения лимитов гражданской ответственности авиаперевозчика перед пассажирами, когда возмещению подлежит документально обоснованный материальный ущерб (компенсация потери кормильца в случае гибели или затрат на лечение и потерю 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 убытки в связи с гибелью или травмой пассажира, как это предусмотрено ГК РФ, а определенному кругу выгодоприобретателей, в том числе и тем, кому вообще не был причинен материальный ущерб.

Авиаперевозчики при этом не получили полноценную защиту от претензий иждивенцев в случае гибели пассажира, потому что в случае задержки подачи претензии иждивенцами обязательная страховая выплата в сумме 2 млн. руб. (которая должна быть произведена в течение 30 дней с даты подачи документов) распределяется между выгодоприобретателями второй очереди, а реальные убытки иждивенцев оказываются не возмещенными; также убытки иждивенцев могут оказаться не возмещенными полностью в случае высокого имущественного статуса погибшего кормильца.

Федеральным законом № 67-ФЗ страховая компания была наделена правом предъявления регрессного иска авиаперевозчику - если в ходе расследования катастрофы выясняется вина перевозчика, страховая компания сначала выплачивает деньги пассажирам или их выгодоприобретателям, а потом предъявляет иск к этому перевозчику с требованием возместить понесенные расходы – своеобразная получилась страховая защита!

С момента вступления Федерального закона № 67-ФЗ в силу прошло более 4-х лет.

Оглядываясь назад, стоит признать, что введение ОСГОП выполнило социальную функцию обеспечения относительно быстрой и практически гарантированной защиты имущественных интересов пострадавших и родственников погибших на наземном транспорте в размере, ограниченном суммой в 2 млн. рублей, а также снизило риск роста социальной напряженности, возникающей при резонансных катастрофах.

Авиаперевозчиков же ОСГОП в полной мере не защитил, о чем и предостерегала наша Ассоциация (РААКС), призывая воздержаться от распространения действия Федерального закона № 67-ФЗ на воздушные перевозки ещё на стадии работы над этим законом.

В итоге страховые компании на практике реализуют своё право предъявления регрессных исков авиаперевозчику после выплаты возмещения потерпевшим в случае выявления непредумышленного нарушения режима труда и отдыха и т.п., при добровольном страховании такого бы не случилось.

В то же время доля авиапассажиров, застрахованных по ОСГОП, сегодня относительно не велика, что объясняется тем, что авиаперевозчики, выполняющие наряду с внутренними и международные перевозки, имеют право страховать свои риски по договорам добровольного страхования с страховыми суммами не ниже предусмотренных упомянутым законом.

Им удастся реализовать это право благодаря положениям закона и разъяснительному письму Минтранса России от 14 декабря 2012 года № 01-01-02/4847; таким образом, имея надежную перестраховочную защиту, размещенную на международном рынке, они не платят дважды.

Но, в то время как российские авиакомпании, выполняющие международные рейсы, таким правом активно пользуются и застрахованы от вышеупомянутых ситуаций, региональные авиаперевозчики, сосредоточенные исключительно на внутренних авиаперевозках, лишены права выбора между обязательным страхованием и добровольным и вынуждены страховаться только по ОСГОП.

РААКС на протяжении нескольких лет последовательно проводил работу по совершенствованию российского законодательства в части внесения изменений в Федеральный закон № 67-ФЗ.

С удовлетворением докладываю, что подготовленный с нашим участием Федеральный закон от 29 июля 2017 года № 277, вносящий в Федеральный закон № 67-ФЗ положение, предоставляющее и внутренним авиаперевозчикам право выбора между обязательным страхованием и добровольным, принят и вступает в силу 27 января 2018 года.

Перечень внесенных изменений, конечно, не ограничивается упомянутым важным для всех нас положением, хотя большая часть изменений касается не воздушного, а других видов транспорта и взаимоотношений страховщиков–членов НССО.

Из числа изменений, относящихся к авиации, я бы упомянул, что в новой редакции уточнены основные понятия, применяемые в законе: например, в понятие "пассажир" включены дети, перевозимые бесплатно или по льготному тарифу.

Помимо этого в целях повышения доступности информации о страховщике уточнены и ужесточены требования к порядку размещения перевозчиком информации об имеющейся у него страховой защите.

Законом также установлено, что к страховщику, выплатившему страховое возмещение, или к перевозчику, ответственность которого застрахована, не могут быть предъявлены регрессные требования в части выплат по обязательному социальному страхованию и стоимости медицинских услуг, оказанных медицинскими организациями.

К сожалению, многие вопросы остались не решенными – это проблема, касающаяся специфического «набора» выгодоприобретателей, когда выплату надо осуществить в течение 30 дней с даты подачи заявления, а после выплаты родственникам, не являющимся иждивенцами, такой иждивенец вдруг объявляется, а если размер претензии превышает определенные законом 2 млн. рублей, проблема усугубляется.

Остается и вопрос взыскания возмещения расходов с причинителя вреда после выплаты страхового возмещения – выплата-то для скорости производится в упрощенном порядке, на основании ограниченного перечня документов, не позволяющего впоследствии ни страховщику, ни страхователю взыскать свои потери по закону.

По-прежнему никак в законе не защищены интересы т.н. «дополнительных страхователей», например, лизингодателей, к которым согласно мировой практике часто предъявляются претензии в случае авиакатастрофы.

Но теперь они в полной мере смогут обеспечить защиту своих имущественных интересов, настаивая на замене обязательного страхования добровольным, где такая опция является практически стандартной.

Кстати, мы, к сожалению, никак не почувствовали поддержки лизинговых компаний в нашей борьбе за внесение изменений в ОСГОП (в отличие от ряда авиаперевозчиков и Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, за что мы им благодарны); ну что ж, пусть пользуются результатами нашей работы, нам не жалко.

Хотелось бы, конечно, чтобы как можно реже приходилось проверять действенность и эффективность положений этого закона на практике.

Тем не менее, повторяюсь - наша цель достигнута, и, начиная с 27 января 2018 года поправки к Федеральному закон № 67-ФЗ вступят в силу, а региональные перевозчики смогут выбирать, какую им приобретать страховую защиту.

Теперь – о ратификации Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года, или так называемой Монреальской конвенции.

Закон о присоединении России к Монреальской конвенции был подписан Президентом Российской Федерации 03 апреля 2017 года и она вступила в силу для нашей страны 21 августа 2017 года.

О Монреальской конвенции достаточно полно и интересно рассказали на нашей конференции предыдущие докладчики – господа Lazar Vrbaski (Clyde&Co.) и Илья Кабачник (АльфаСтрахование).

Однако, хочу заострить внимание на некоторых аспектах.

Зададимся вопросом, может ли каким-то образом ратификация конвенции коснуться региональных перевозчиков, которые получают право выбора между добровольным и обязательным страхованием своей ответственности перед пассажирами с 27 января 2018 года?

Ведь действие Монреальской конвенции распространяется только на международные воздушные перевозки и не касается внутренних.

Но не всё так просто.

В разных странах по-разному осуществлялся процесс имплементации Монреальской конвенции, т.е. фактической реализации международных обязательств на внутригосударственном уровне.

В одних странах никаких дополнительных законов в связи с присоединением к Конвенции не принималось, она становилась законом прямого действия, т.к. именно так действуют нормы международного права, обладая преимуществом над положениями национального законодательства, т.е. действие Монреальской конвенции распространялось исключительно на международные авиаперевозки в четком соответствии со всеми её положениями.

Кстати, именно такая ситуация наблюдается по состоянию на сегодняшний день и у нас в России, хотя разговоры о внесении каких-то изменений в Воздушный Кодекс РФ ведутся.

В других странах действие Монреальской конвенции наряду с международными перевозками было распространено и на внутренние (дабы уровнять в правах пассажиров внутренних и международных рейсов); как в этом аспекте события будут развиваться у нас, покажет время.

При этом, учитывая демонстрируемое большинством средств массовой информации, многими чиновникам и основной частью общественности весьма своеобразное восприятие положений конвенции, на которое обратил внимание уважаемый Илья Кабачник, есть опасность того, что при внесении изменений в российское законодательство может быть сделана попытка превратить лимиты (пределы) ответственности авиаперевозчика в некие фиксированные, обязательные к выплате страховые суммы; и это только часть того, что могут придумать далёкие от авиации и авиационного страхования «специалисты».

Я разделяю опасения, высказанные в этой связи Ильёй Николаевичем, и полагаю, что РААКСу следует «сыграть на опережение» и на всякий случай уже сейчас приступить к подготовке таких формулировок проекта изменений в Воздушный Кодекс РФ, которые позволили бы распространить действие положений Монреальской конвенции, касающихся ответственности авиаперевозчиков, на внутренние перевозки «правильным» образом, соответствующим международным нормам и практике.

Но даже сейчас, без принятия каких-либо дополнительных законов, Конвенция уже действует и может коснуться некоторых региональных перевозок.

Статья 1-я и Глава 5-я Монреальской конвенции дают четкое определение, какая перевозка является международной, а также определяют ответственность фактического перевозчика и перевозчика по договору.

Чтобы не тратить время на цитирование упомянутых положений, приведу несколько примеров.

Если авиакомпания, осуществляющая внутренние перевозки наряду с международными, перевозит пассажира по маршруту, например, Братск – Иркутск – Улан-Батор – Иркутск – Братск или Вилюйск – Якутск – Пекин – Якутск, то перевозки на участках между Братском и Иркутском, или между Вилюйском и Якутском будут иметь статус международных «вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка».

Если первый из двух вышеупомянутых полетов выполняется разными авиакомпаниями – одной, выполняющей вроде бы только внутреннюю перевозку на участке Братск - Иркутск, но связанной соглашением с другой авиакомпанией, выполняющей явно международную перевозку на участке Иркутск – Улан-Батор, то пассажир, перевозимый этими авиаперевозчиками по единому билету (договору перевозки), на казалось бы «внутреннем» этапе полета также станет «международным» пассажиром.

Что это значит?

Во-первых, то, что если на рассматриваемом участке полета случится авиапроисшествие, повлекшее травмы или смерть пассажира, авиакомпания будет нести ответственность в соответствии с нормами Монреальской конвенции, и выплатами в размере и порядке, предусмотренном ОСГОПом, здесь не обойдешься.

А во-вторых, задержка в перевозке такого пассажира, не вызванная авиапроисшествием или инцидентом с воздушным судном, и нас, страховщиков, далеко не всегда касающаяся, может обернуться для региональной авиакомпании большими финансовыми потерями, ведь согласно Монреальской конвенции за задержку рейса придется заплатить до 4.694,00 SDR (Специальных Прав Заимствования).

Не удивлюсь, если в дополнение к т.н. «автоюристам», орудующим на полях ОСАГО, в скором времени появится не меньшее количество «авиаюристов», предлагающих свои услуги по добыванию денег из авиакомпаний в связи с задержками рейсов и потерями багажа.

Поэтому рекомендую всем присутствующим авиационным страховщикам в работе с клиентами - региональными авиаперевозчиками советовать им внимательно изучить Монреальскую конвенцию, дабы избежать неприятностей и успешно работать в новых условиях, попутно решая, что для них выгоднее – по-прежнему страховаться по классическому ОСГОПу, или предпочесть добровольное страхование.

В завершение хочу поблагодарить всех за внимание, а нашей конференции и РААКСу пожелать дальнейших успехов.

Готов ответить на Ваши вопросы.