



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 35 повестки дня. Помощь в области авиационного страхования от военных рисков

ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ СТРАХОВАНИЯ ОТ ВОЕННЫХ РИСКОВ

(Представлено Международной организацией воздушного транспорта (ИАТА))

АННОТАЦИЯ

Сообщество авиационного страхования официально подтвердило, что оно намеревается исключить из объема страховой защиты претензии о выплате страхового возмещения в связи с юридической ответственностью страхователя за ущерб, причиненный фюзеляжу, запасным частям, пассажирам и третьей стороне в результате враждебного использования «грязных бомб», электромагнитных импульсных устройств или биохимических материалов. В перспективе такие исключения могут поставить авиакомпанию в положение, вынуждающее ее нарушать нормативные требования своего государства. Более того, в связи с неспособностью рынка обеспечить надлежащее страхование, авиакомпания может принять решение о том, что с финансовой точки зрения нецелесообразно и безответственно продолжать выполнение полетов. В настоящем документе государствам убедительно предлагается предоставить правительственные гарантии, обеспечивающие покрытие убытков за ущерб, который причиняется фюзеляжу, запасным частям, пассажирам и третьей стороне в результате актов терроризма, совершенных против государства. Кроме того, в нем предлагается приступить к разработке проекта режима лимита страхования ответственности в случаях убытков, нанесенных в результате военных действий и актов терроризма.

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Сообщество авиационного страхования официально подтвердило, что оно намеревается исключить из объема страховой защиты все претензии о выплате страхового возмещения в связи с юридической ответственностью страхователя за ущерб, причиненный

¹ Перевод на все языки выполнен в ИАТА.

фюзеляжу, запасным частям, пассажирам и третьей стороне в результате применением следующих видов оружия массового уничтожения:

- a) любое враждебное использование средств радиоактивного заражения или радиоактивных материалов (например, «грязных бомб»);
- b) любое враждебное использование электромагнитного импульсного устройства;
- c) любое использование химических или биологических материалов, являющихся отравляющими или болезнетворными, в связи с войной, вторжением, актами иностранных врагов, враждебными действиями (независимо от того, объявлена война или нет), гражданской войной, восстанием, революцией и т. д.

1.2 Новые исключения будут предусмотрены в подпунктах ii) - iv) пункта b) пересмотренного варианта стандартных положений об исключениях в отношении военных действий, угонов воздушных судов и других рисков, которые будут определены в AVN48C. Когда эти новые положения будут опубликованы для занесения в документ, их будут вносить во все договоры по авиационному страхованию по мере их обновления в течение последующих двенадцати месяцев. Однако существующее покрытие по военным рискам может быть аннулировано в любое время при условии уведомления об этом за семь дней. Судя по предварительным признакам, страховое покрытие вышеупомянутых трех рисков не будет, по всей вероятности, восстановлено после такого, как оно будет изъято индустрией страхования.

1.3 Все договоры по авиационному страхованию также исключают иски в отношении убытков, повреждений или ответственности, вызванных **«враждебной детонацией любого устройства в результате расщепления атома или ядра и/или синтеза ядра атома или другой подобной реакции»**. Это исключение появилось в эпоху холодной войны, когда возникновение ядерной катастрофы в результате войны между крупными державами было осознанной угрозой. После событий 9/11 угрозой является не ядерная катастрофа, а ядерный терроризм, обладающий способностью нанесения ограниченного удара. Кроме защиты от других вышеперечисленных видов оружия массового уничтожения, отрасль и ее клиенты нуждаются также в защите от актов ядерного терроризма, направленных против государств.

1.4 Совершенно ясно, что страховые компании не готовы взять на себя риска совокупных убытков, которые могут иметь место, например, в случае, когда любое из средств нападения, перечисленных выше, в пунктах 1.1 и 1.3, будет использовано в аэропорту. Поэтому вполне реальна возможность того, что эти исключения поставят авиакомпанию в положение, когда она будет вынуждена нарушать нормативные требования государства регистрации и тех государств, в которые она выполняет полеты.

2. СОБЛЮДЕНИЕ УСТАНОВЛЕННЫХ НОРМАТИВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

2.1 Судя по некоторым признакам, большинство государственных полномочных органов будут требовать наличия у авиаперевозчика надлежащего страхового покрытия ответственности для продления его лицензии на выполнение полетов. Кроме того, в Монреальской конвенции 1999 года не определяются какие-либо риски, за которые авиаперевозчик не нес бы ответственности в отношении пассажиров, и не предусматривается ограничения ответственности. Государства обязаны (статья 50) «... требовать, чтобы их перевозчики обеспечили надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с [настоящей] Конвенцией». Более того, в

соответствие с новым Постановлением Европейского сообщества 785/2004 требуется, чтобы авиаперевозчики и эксплуатанты воздушных судов выполняли минимальные требования к страхованию для покрытия своей ответственности в отношении пассажиров и третьих сторон в связи с рисками войны и терроризма.

2.2 Независимо от действующих нормативных требований, с точки зрения корпоративного управления авиакомпания могут при отсутствии действующего страхового покрытия прийти к финансовому краху в случае, если произойдут события, перечисленные в пунктах 1.1 и 1.3, и поэтому они могут решить свернуть свою деятельность. В результате этого, если рынок будет не в состоянии обеспечивать нужного страхования, может произойти существенное снижение объема выполняемых авиакомпаниями полетов.

3. ПОЗИЦИЯ ИАТА

3.1 ИАТА считает, что террористические акты направлены против государств, а авиакомпании и инфраструктура воздушного транспорта просто используется в качестве средства. Поэтому правительства должны обеспечивать необходимые гарантии страхового покрытия и/или возмещения убытков во всех случаях террористических актов, независимо от того, может ли рынок страхования обеспечивать такое покрытие или нет.

3.2 ИАТА и ее авиакомпании-члены, а также страховые и брокерские сообщества, уже в течение определенного времени предупреждают правительства об этой проблеме. Сейчас пришло время и правительства должны принять меры для решения данного вопроса, так как от этого в значительной мере зависит развитие и финансовая устойчивость деятельности международной гражданской авиации.

4. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

4.1 Исходя из того, что в этой области существует на данном этапе неопределенность, ИАТА предлагает Ассамблее следующее:

- a) настоятельно предложить государствам предоставлять как на индивидуальной, так и/или коллективной основе правительственные гарантии обеспечения страхового покрытия за ущерб, причиненный фюзеляжу, запасным частям, пассажирам и третьей стороне в результате направленных против государств актов террора, которые рассматривались в упомянутых выше исключениях;
- b) поручить Совету ИКАО в срочном порядке заняться подготовкой проекта режима ограничения ответственности за рассматриваемые убытки, нанесенные в результате войны и актов терроризма. Этого можно добиться либо посредством переговоров о модернизации Римской конвенции, которые в настоящее время проводит Юридический комитет, или путем ускоренного заключения отдельной Конвенции, если это окажется более целесообразным.