

Пресненский суд Москвы назначил на 29 февраля заседание по иску пассажира к «Аэрофлоту». Купив билет в Молдавию, мужчина узнал, что она вошла в список стран, куда полеты должны выполняться с повышенными мерами безопасности. И захотел узнать, какие гарантии существуют для его семьи, если с ним что-то случится. «Банки.ру» выяснил, как оценивается «стоимость» потери родственника при авиапроисшествиях.

Иск о беспокойстве

Пресненский районный суд Москвы назначил на 29 февраля основное заседание по гражданскому иску пассажира Виталия Иванова к авиакомпании «Аэрофлот», сообщил «Банки.ру» адвокат истца Марат Аманлиев. Предварительное рассмотрение иска прошло 21 января.

С заявлением о защите прав потребителя на предмет предоставления полной информации об оказываемых услугах адвокаты Марат Аманлиев и Николай Максимов обратились в связи с претензией клиента, который купил билет на рейс Москва – Кишинев. Поездка должна состояться в августе.

«Купив билет, наш доверитель узнал, что Молдавия вошла в список стран, полеты в которые должны осуществляться с повышенными мерами безопасности. Это его обеспокоило, и он решил узнать у авиакомпании, какие гарантии существуют для его семьи, если с ним что-то произойдет. Ответа на претензию пассажир так и не получил», – рассказал Марат Аманлиев.

Напомним, 17 ноября 2015 года стало известно о том, что Росавиация распространила список из 47 стран, полеты в которые должны осуществляться с повышенными мерами безопасности. Как сообщило РИА «Новости», письмо со списком ведомство разослало руководителям авиакомпаний.

Адвокат ориентируется на положения Варшавской конвенции 1929 года, участницей которой является и Россия. Согласно документу, при перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в

250 тыс. французских франков. Один франк приравнивается к 0,065 мг золота. Адвокаты подсчитали, что в рублевом эквиваленте эта сумма составляет более 35 млн рублей (16,250 кг золота из расчета 2200 рублей за грамм).

«Даже согласно конвенции 1929 года размер ответственности на одного пассажира колоссальный. Но авиаперевозчики рассказывают историю про 2 миллиона рублей», – говорит адвокат. Напомним, согласно 67-му федеральному закону, перевозчики обязаны страховать свою ответственность не менее чем на 2 млн рублей за вред жизни одного пассажира. (В частности, на 2 млн рублей была застрахована жизнь каждого пассажира самолета А321, разбившегося в Египте.)

Также Виталий Иванов потребовал представить для ознакомления договор страхования гражданской ответственности авиаперевозчика, раскрыть информацию о сумме страхового возмещения и обязать «Аэрофлот» застраховать гражданскую ответственность согласно современным стандартам.

По словам заместителя генерального директора по авиастрахованию компании «АльфаСтрахование» Ильи Кабачника, гражданин Иванов и его адвокаты, подавшие иск, понапрасну тратят время. «Страхование «Аэрофлота», национального перевозчика Российской Федерации, отвечает современным стандартам и обеспечивает полноценную защиту авиакомпании и ее пассажирам, – заявил Кабачник. – Обеспечивает страхование группы «Аэрофлот» наша компания «АльфаСтрахование» совместно с компанией «СОГАЗ», и, учитывая размер ответственности, риск обеспечен перестрахованием в международных компаниях с наивысшим рейтингом надежности».

Как рассчитывается компенсация

«Споры вокруг лимитов ответственности авиаперевозчиков за вред, причиненный пассажиру, и страхования ответственности за причинение вреда чаще всего объясняются непониманием сути вопроса», – говорит Илья Кабачник. По просьбе «Банки.ру» он подробно разъяснил, по каким стандартам рассчитываются компенсации и как различаются лимиты ответственности при внутренних и международных перелетах.

Как рассказал эксперт, при гибели пассажира в авиaproисшествии перевозчик обязан компенсировать вред в денежной форме. Причем эта обязанность существует независимо от наличия или отсутствия вины перевозчика. «Для того чтобы снять с себя ответственность, перевозчик должен доказать, что вред причинен по вине самого потерпевшего либо в результате действия непреодолимой силы. А перевозчик при этом принял все возможные меры для того, чтобы избежать причинения вреда», – пояснил Илья Кабачник.

Если же у перевозчика есть страховка (а страхование ответственности покупают все коммерческие перевозчики), то подлежащую возмещению сумму выплачивает не он сам, а его страховщик.

При этом безусловной является лишь обязанность перевозчика выплатить возмещение, но не размер компенсации. Доказать размер вреда обязан сам потерпевший, говорит Илья Кабачник. В соответствии с действующим законодательством России в случае гибели человека размер причиненного его родным вреда может складываться из трех составляющих: прямые расходы (на репатриацию тела и похороны), моральный вред и утрата кормильца. Причем последняя часть в случае гибели человека является основной частью компенсации.

«Рассчитывается такая компенсация достаточно просто. Если взять пример женщины, в одиночку воспитывающей ребенка 11 лет и имеющей ежемесячный доход в 50 тысяч рублей, то для расчета компенсации будет принято, что на ребенка приходилась половина дохода погибшей, то есть 25 тысяч рублей в месяц, – приводит пример замглавы «АльфаСтрахования». – Ребенок (его опекуны) вправе получить компенсацию до достижения совершеннолетия либо до окончания дневного отделения вуза. Приняв возраст окончания вуза за 22 года, мы получим 11 лет и 3,3 миллиона рублей». В дополнение к этой сумме может быть выплачена компенсация морального вреда, размер которой устанавливается исключительно решением суда (либо мировым соглашением сторон, утвержденным судом).

«Для граждан с доходом выше среднего сумма компенсации в случае смерти обычно превышает минимальный уровень в 2 миллиона рублей, – указывает Илья Кабачник. – И перевозчик (либо его страховщик) выплачивает именно эту сумму, а не 2 миллиона». При этом он обращает внимание, что наличие или отсутствие страховки никак не меняет ситуацию с обязанностью перевозчика выплатить компенсацию: страхование лишь дает потерпевшим дополнительную гарантию, а перевозчику дает возможность продолжать деятельность даже после тяжелой катастрофы.

Как различаются правила при внутрироссийских и международных перелетах

С 2008 года в России (в соответствии с Воздушным кодексом, а затем в соответствии с федеральным законом №67-ФЗ) действует норма, обеспечивающая родственникам погибшего пассажира фиксированную минимальную компенсацию в размере 2 млн 25 тысяч рублей – без необходимости доказывать размер причиненного вреда. Введение минимально гарантированной суммы компенсации является редкостью в мире, напоминает Илья Кабачник.

«Таким образом, 2,025 миллиона рублей выплачивается во всех случаях, а компенсация сверх этого уровня требует обоснования суммы причиненного вреда», – говорит он. Причем «сверху» размер ответственности перевозчика при внутренних перевозках по России никакими пределами не ограничен.

При международных перевозках ситуация прямо противоположная: никакой минимально гарантированной суммы компенсации не существует, а ответственность перевозчика лимитирована, поясняет заместитель генерального директора по авиастрахованию «АльфаСтрахования».

«Такая система была введена в 1929 году с принятием Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, – рассказывает Кабачник. – Предел ответственности перевозчика устанавливался в золотых франках. Со временем конвенция многократно модифицировалась, каждый раз в сторону повышения лимита ответственности (до тех самых нынешних 250 тысяч франков. – Прим. ред.)».

В 1999 году Варшавская конвенция была заменена Монреальской конвенцией, к которой присоединилось подавляющее большинство авиационных стран мира. «Россия до сих пор по неясным причинам не ратифицировала Монреальскую конвенцию, хотя была участником разработки, обсуждения и принятия ее в ИКАО (Международная организация гражданской авиации, являющаяся специализированным учреждением ООН. – Прим. ред.), – сетует авиастроитель. – Это несколько ущемляет интересы пассажиров, отправляющихся в международное путешествие из России, по сравнению с пассажирами из других стран».

Положения Монреальской конвенции регулируют только перевозки между государствами-участниками. Таким образом, полет из России куда-либо не подпадает под действие Монреальской конвенции, также как и перелет из России в третью страну и обратно, объясняет эксперт. А вот перелет из страны-участника в Россию и обратно (в рамках одного билета) будет регулироваться Монреальской конвенцией. «Поэтому на борту одного и того же самолета могут находиться (и обычно находятся) пассажиры, в отношении которых ответственность перевозчика регулируется по-разному!» – обращает внимание Илья Кабачник.

При этом он признает, что потерпевшие при авиапроисшествиях в Европе и США, как правило, получают более высокую компенсацию, чем в России. «Но авиация и страхование здесь вообще ни при чем. По решению суда человек, получивший травму в ДТП, точно так же получит в США компенсацию во много раз выше, чем в России. И зарплаты с пенсиями в Европе выше, чем в России. Дело тут не в нормах воздушного права и тем более не в страховании», – подытоживает эксперт.

Источник: Banki.ru , 25.01.16

Автор: Петешова Е.