

**Рыжков А.В. Страхование воздушных судов. Статья из книги: Страхование от А до Я (книга для страхователя). Под ред. Л.И. Корчевской и к.э.н. К.Е. Турбиной. М.: ИНФРА-М, 1996. С.338-348.**

Страхование воздушных судов – это вид авиационного страхования, осуществляющийся наряду со страхованием различных видов ответственности эксплуатантов воздушных судов и других летательных аппаратов перед третьими лицами на земле и в полете, перед пассажирами на случай смерти или телесных повреждений, за их багаж и ручную кладь, за груз общегражданской ответственности.

Международная практика относит к сфере авиационного страхования также многие другие виды страхования, в том числе страхование авиазапчастей и двигателей, пассажиров от несчастных случаев, членов экипажей, авиадиспетчеров и других специалистов от риска утраты возможности заниматься их профессиональной деятельностью, страхование ответственности аэропортов и владельцев/операторов ангаров, ответственности производителей летательных аппаратов и другой продукции авиационно-промышленного комплекса и связанных с авиацией отраслей.

Чикагская конвенция 1944 г. [1], регулирующая вопросы деятельности гражданской авиации, рассматривает термины «воздушные суда» и «летательные аппараты» как синонимы. Поэтому представляется правильным говорить о страховании воздушных судов, имея в виду основные виды летательных аппаратов (кроме космических) — любые аппараты тяжелее и легче воздуха независимо от их конструкции и назначения, предназначенные для полетов в воздушном пространстве, поддерживаемые в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом и/или тяги двигателей, т.е. как «классические» самолеты и вертолеты, так и аэростатические, аэродинамические, газодинамические составные летательные аппараты, планеры, воздушные шары и монгольфьеры, авиамодели и другие беспилотные аппараты, воздушные змеи, а также ракетопланы, аппараты, взаимодействующие с воздухом, отраженным от подстилающей поверхности, и др.

Воздушные суда подразделяются на гражданские и не относящиеся к гражданским (по Чикагской конвенции – государственные). Крупнейшие из современных гражданских воздушных судов стоят более 100 млн. долл. США, а самый дорогой – «Боинг-747», изготовленный для короля Саудовской Аравии – 250 млн. долл. США. Однако опытные образцы и экспериментальные аппараты могут стоить еще дороже. Таким образом, существенные убытки в случае гибели или повреждения такого дорогостоящего оборудования бывают очень большими и страхование является одним из лучших способов возмещения случайного ущерба и сохранения непрерывности «производственного цикла».

Один из первых полисов по страхованию воздушных судов на случай авиакатастрофы был выдан еще перед первой мировой войной в Лондоне. Лондонский страховой рынок продолжает оставаться одним из основных центров авиационного страхования и перестрахования, на котором представлено подавляющее большинство страховых компаний, объединений, пулов, а также брокеров, сюрвейеров и других юридических и физических лиц, связанных со страхованием авиационных рисков во многих странах мира.

Страхование воздушных судов и других авиационных рисков, в первую очередь ответственности, связанной с их коммерческой эксплуатацией, возникло на базе морского страхования. Условия авиационного страхования составлялись с учетом опыта страхования судов и грузов. При страховании крупных авиационных рисков используется общая емкость (финансовые средства, обеспечивающие возможность страховой выплаты) универсальных и специализированных страховых организаций, андеррайтеров Ллойда, объединенных в синдикаты, в первую очередь морских страховщиков.

Однако с самого начала выявилась специфика авиационного страхования – его катастрофическая природа. В отличие от страхования морских и речных судов, в котором случаев частных аварий намного больше, чем случаев полной гибели судов, в авиационном страховании сначала наблюдалась обратная тенденция.

По мере совершенствования конструкций воздушных судов и всей инфраструктуры, оказывающей влияние на эффективность и безопасность полетов, картина менялась в лучшую сторону, однако и в настоящее время страхование воздушных судов и других авиационных рисков сохраняет свою крайне рисковую природу, несбалансированность и нередко убыточность для большинства страховщиков.

Наибольшего развития страхование воздушных судов получило после второй мировой войны в связи с широким распространением коммерческой эксплуатации гражданских воздушных судов, началом серийного выпуска многоместных пассажирских лайнеров и грузовых воздушных судов, расширением регулярных перевозок.

Практика страхования воздушных судов постоянно совершенствуется с учетом изменений международного и национального законодательства и технического прогресса в авиации.

Основными страхователями воздушных судов в настоящее время являются коммерческие авиаперевозчики. Крупнейшие авиакомпании владеют парками воздушных судов суммарной стоимостью в сотни миллионов и миллиарды долл. США. Многие авиакомпании имеют департаменты, занимающиеся заключением договоров страхования авиационных рисков, нанимают квалифицированных брокеров, сюрвейеров и других экспертов. Однако страховые кэптивы (т.е. компании, созданные для страхования интересов своих учредителей) при авиакомпаниях не получили в международной

практике большого распространения, как и отраслевые страховые компании (в отличие от России, где многие отрасли имеют собственные страховые компании, которые аккумулируют средства учредителей – отраслевых предприятий, часто вынуждаемых там же и страховать свои интересы).

Кроме того, страхуют свои воздушные суда промышленные и коммерческие компании, имеющие собственные авиатранспортные службы для перевозки персонала и грузов, а также различные эксплуатанты, занимающиеся многими видами воздушных работ – сельскохозяйственными, патрульными, аэрофотосъемочными, строительно-монтажными и другими, объединенные в нашей практике под общим названием ПАНХ (применение авиации в народном хозяйстве).

Страхователями воздушных судов выступают также операторы воздушных такси, аэроклубы, авиазаводы, различные организации, фирмы, занимающиеся продажей и перепродажей авиатехники, частные владельцы воздушных судов и т.д.

Объектом страхования является имущественный интерес страхователя, связанный с сохранностью воздушного судна: его корпуса, включая крылья и хвостовую часть, шасси, электрических, гидравлических систем, навигационного и радиооборудования, установленного внутри или на корпусе воздушного судна, а также частей, снятых с воздушного судна, на то время, пока на нем не установлены аналогичные части взамен снятых.

Договор страхования воздушных судов – это соглашение о возмещении страховщиком ущерба, нанесенного застрахованному имуществу страхователя при наступлении страхового случая. Цель соглашения – восстановить финансовое положение страхователя после наступления страхового случая, но не улучшить его по сравнению с тем положением, в котором он находился в момент заключения договора страхования.

В большинстве стран при страховании воздушных судов применяются полисы, разработанные на Лондонском страховом рынке (формы Ассоциации авиационных андеррайтеров Ллойда (L.A.U.A.), в первую очередь – классические формы AVN1 [2], AVN1A [3]), а также полисы Цюрихского перестраховочного общества и некоторые другие.

В странах с развитой системой авиaperевозок, большим количеством авиакомпаний, частных, корпоративных и других воздушных судов авиации «общего назначения», в первую очередь в США, иногда применяются более подробные тексты полисов, условия которых составлены с учетом местной практики и законодательства. [4]

В мировой практике наиболее распространены комбинированные полисы по страхованию как воздушных судов (так называемое «авиакаско»), так и различных видов ответственности, связанных с их эксплуатацией. Такие полисы содержат условия, общие для всех разделов договора страхования, и частные условия, относящиеся к каждому разделу.

Основной раздел полиса по страхованию воздушных судов (или соответствующей секции комбинированного полиса), так называемая шедула (schedule), содержит информацию, полученную от страхователя и (или) согласованную с ним при заключении договора страхования, в том числе данные о страхователе, со-страхователях, эксплуатантах, выгодоприобретателях, воздушных судах, принимаемых на страхование, периоде страхования, Страховых суммах и франшизах по воздушным судам и запасным частям, географических пределах эксплуатации воздушных судов, характере их использования, квалификации экипажей и пр. Иногда в качестве шедулы используется заполненное страхователем стандартное заявление о страховании.

В случае нарушения условий, закрепленных в шедуле (изменение характера использования воздушного судна, географических пределов его эксплуатации и нарушение некоторых других условий полиса, например пилотирование воздушного судна лицом, не имеющим на то права, нарушение установленных правил его эксплуатации и т.п.), страховое возмещение не выплачивается, если нарушение не было связано с непреодолимой силой.

Обязательства страховщика по договору страхования воздушных судов отражены в условии: «возместить в денежной или в натуральной форме или уменьшить размер ущерба», нанесенного по любым причинам (помимо оговоренных в полисе) в течение периода страхования во время нахождения воздушного судна в полете, при рулении, на стоянке с выключенными двигателями – на земле или на воде (для гидропланов и других воздушных судов с поплавковым шасси). Такое подразделение необходимо для того чтобы установить отдельный размер франшизы по каждому периоду.

Воздушные суда могут быть застрахованы на условиях «только от полной гибели» и «от всех рисков». При страховании на условии «только от полной гибели» страхователю при наступлении страхового случая (т.е. полное разрушение, конструктивная [5] или согласованная [6] гибель воздушного судна) выплачивается страховое возмещение в размере полной страховой суммы. [7]

Обычно воздушное судно признается полностью погибшим, если стоимость его восстановления или спасания, включая сопутствующие расходы, превышает 75 процентов согласованной страховой суммы.

При страховании воздушных судов «от всех рисков» страхователю выплачивается страховое возмещение не только при гибели судна, но и при его повреждениях, возникших по любым причинам, кроме специально установленных как исключения (оговорки) в полисе. Такие условия страхования называются также страхованием от гибели и повреждений.

В международной практике применяется полис по страхованию воздушных судов от гибели и повреждений, который не содержит подробного перечисления всех покрываемых страхованием рисков. В нем после утверждения о страховании воздушных судов «от всех рисков» и достаточно кратких общих условий дается перечень исключений, дополнений и специальных условий.

Эти исключения и дополнения (расширяющие или сужающие страховое покрытие) могут быть введены в текст условий страхования или даны как дополнительные приложения в виде стандартных оговорок L.A.U.A, Неморской ассоциации андеррайтеров Ллойда (N.M.A.) и других оговорок, применяемых на международном страховом рынке. [8]

Как общее условие не покрывается ущерб вследствие износа, коррозии, конструктивных дефектов, поломки электрооборудования или механической поломки отдельных механизмов, деталей и частей, если такой ущерб не явился следствием гибели или повреждений, вызванных пожаром, молнией, взрывом, ударом, столкновением воздушного судна с другим воздушным судном или с прочими объектами, злоумышленных действий третьих лиц. При этом, если в результате естественного износа какой-либо детали повреждается воздушное судно, возмещается ущерб, причиненный объекту страхования, за вычетом стоимости этой детали.

В полисы по страхованию воздушных судов (в первую очередь с реактивными двигателями) часто включается условие о возмещении ущерба, который может быть нанесен в результате *единовременно зарегистрированного попадания* (всасывания) в двигатель постороннего предмета (птицы, камня и пр.). В этих случаях обычно повреждаются лопатки компрессора турбины и другие элементы турбореактивных, турбовинтовых, турбовентиляторных, винтовентиляторных двигателей.

Повреждение или поломка двигателя в результате постепенного или кумулятивного воздействия на его детали вследствие попадания в воздухозаборник пыли, песка, гравия, льда и любого другого коррозионного или абразивного материала или вещества страхованием не покрываются.

Полис может также содержать оговорку, по которой весь двигатель рассматривается как единый узел, поэтому ущерб, нанесенный воздушному судну в результате поломки какого-либо модуля или части двигателя, не возмещается, если не пострадали прочие компоненты (составные части) воздушного судна.

Страховая сумма при страховании воздушного судна может быть установлена в размере, не превышающем его страховой стоимости, т.е. действительной стоимости судна на момент заключения договора страхования.

Установленная договором страхования страховая сумма может быть гораздо меньше страховой (действительной) стоимости воздушного судна. Как правило, по таким договорам воздушные суда страхуются на условиях «только от полной гибели». Если договор страхования воздушного судна с заниженной страховой суммой заключен на условиях «от всех рисков», то в него обычно включается оговорка AVN4 [9] «О составных частях воздушных судов», по которой стоимость расходов в связи с повреждением недострахованного воздушного судна возмещается в долевом порядке в соответствии с предварительно согласованным процентным соотношением стоимости каждого компонента судна и его общей стоимости.

Договором страхования воздушных судов обычно предусматривается франшиза. Франшиза (обычно безусловная) устанавливается в большем размере для периода нахождения судна в полете, его движения к местам стоянки и начала разбега по взлетно-посадочной полосе при взлете по сравнению с периодом нахождения на поверхности земли с выключенными двигателями. Она выше также для вертолетов (особенно для периодов работы ротора) и других летательных аппаратов по сравнению с серийными самолетами.

В случае полной гибели воздушного судна (т.е. его разрушения, конструктивной или согласованной полной гибели) страховщик, как правило, возмещает ущерб в полной сумме без вычета франшизы.

Франшиза устанавливается в процентах от страховой суммы или в фиксированном абсолютном размере.

В связи с тем что по дорогостоящим воздушным судам франшиза составляет значительную сумму (по многоместным лайнерам – до миллиона долл. США и даже выше), страхователи могут быть заинтересованы в ее снижении. Это может быть сделано путем страхования части франшизы [10] по отдельному договору страхования.

В полис по страхованию воздушного судна могут включаться такие важные условия, как: *пропажа воздушного судна* (обычно воздушное судно считается пропавшим без вести и страховое возмещение производится, если о нем после взлета нет сведений в течение 15 дней и более); *вынужденная посадка ирасходы поспасанию* воздушного судна (в случае посадки воздушного судна в связи с форс-мажорными обстоятельствами и невозможности взлета с места такой посадки возмещаются в обусловленных пределах целесообразно произведенные и согласованные со страховщиком расходы по обеспечению взлета или транспортировке воздушного судна); *стоимость ремонта* поврежденного воздушного судна (оговариваются условия и пределы соответствующего возмещения расходов, если признано, что повреждение имело место вследствие страхового случая);

*установление полной гибели воздушного судна;*

*право на абандон* (по условиям договора страхования воздушного судна страхователь обычно не может заявить абандон без согласия страховщика, т.е. отказаться в его пользу от своих прав на застрахованное имущество с целью получения страхового возмещения в размере страховой суммы). В авиации из-за высокой стоимости воздушных судов широко применяются аренда, лизинг, приобретение воздушных судов в кредит и т.п. Если воздушное судно приобретается в кредит, сдается в аренду и т.д., в условия страховых договоров обычно включаются оговорки, защищающие интересы сторон – участников соответствующих (арендных, кредитных и т.п.) правоотношений.

Так, например, оговорка L.A.U.A. 67-A защищает интересы участников лизинговых контрактов: она содержит условие, что при наступлении страхового случая им гарантируется страховое возмещение в части, касающейся их интересов.

Оговорка AVN28 «Дополнение о нарушении гарантий» [11] защищает интересы кредитора-залогодержателя или арендатора. В соответствии с этой оговоркой обязанность страховщика возместить ущерб, нанесенный интересам кредитора (или арендодателя), сохраняется и в случае, если в результате каких-либо действий страхователя, нарушающих условия договора страхования, страховщик освобождается от обязанности по отношению к страхователю.

Среди прочих основных оговорок, которые могут быть включены в условия страхования воздушных судов, часто применяются следующие:

оговорка AVN 17A [12], регулирующая порядок включения и исключения из страхового покрытия воздушного судна того же типа и той же стоимости, как уже застрахованные, и порядок расчетов по этому страхованию;

редко применяемая в настоящее время на международном страховом рынке оговорка AVN26 [13], предусматривающая частичный возврат страховой премии при простое воздушного судна сверх обусловленного количества последовательных дней.

В условиях страхования воздушных судов, как правило, применяется оговорка AVN48B [14] «Об исключении военных рисков, рисков угона и др.», в соответствии с которой страховой защите подлежит ущерб, нанесенный в результате военных действий, забастовок и гражданских волнений, терроризма, саботажа, конфискации, а также угона или попытки угона либо иного незаконного захвата или противоправного осуществления контроля над воздушным судном или его экипажем.

Полномасштабное страховое покрытие «военных» рисков может быть оформлено на условиях специального полиса, основу которого составляет форма R.J.M. [15]

В авиационном страховании в отличие от некоторых других видов страхования ставки страховой премии, как правило, устанавливаются индивидуально, с учетом множества факторов, определяющих степень риска, принимаемого на страхование: тип воздушного судна, год производства и техническое состояние планера и двигателей, в том числе остаток ресурса, сведения о существенных доработках различных компонентов и деталей судна с учетом выявленных в процессе эксплуатации дефектов, явившихся причиной или вызвавших предпосылки к наступлению страхового случая. Во внимание принимаются квалификация пилотов, характер, географические пределы и интенсивность эксплуатации воздушного судна, информация об аэродромах базирования и предстоящих посадок, условиях эксплуатации, техобслуживания и ремонта судна, характере перевозимых грузов и ряд других факторов.

По оценкам специалистов, общая сумма убытков по страхованию воздушных судов и других авиационных рисков во всем мире за 1994 г. превысила 2 млрд. долл. США при общем сборе страховой премии до 1,76 млрд. долл. США. Это вынуждает международный страховой рынок повышать уровень ставок страховой премии, несмотря на конкуренцию среди страховщиков.

В настоящее время стоимость страхования на международном страховом рынке повышается особенно заметно при страховании авиаперевозчиков с более низким уровнем безопасности полетов, профессионализма летного и летно-технического состава, управленческого и другого наземного персонала, обеспечивающего подготовку, эксплуатацию, техобслуживание воздушных судов, у которых хуже организовано обслуживание пассажиров на земле и на борту воздушных судов, межполетный отдых и бытовые условия членов экипажей не обеспечивают их нормальную работоспособность. Учитываются и другие факторы, в конечном счете влияющие на безопасность и эффективность эксплуатации воздушных судов.

При страховании воздушных судов, изготовленных в странах – членах СНГ, ставки страховой премии, устанавливаемые "Идерами международного страхового рынка, зачастую необоснованно завышаются даже для авиапредприятий с относительно высокими показателями работы и современным парком воздушных судов, так как иностранные страховщики, учитывая вышеперечисленные факторы, к тому же объективно действуют в интересах иностранных авиакомпаний, не желающих иметь в лице российских эксплуатантов воздушных судов сильных конкурентов в различных отраслях авиационных работ и перевозок.

Несмотря на неблагоприятные для страховщиков условия страхования авиационных рисков, емкость международного рынка авиационного страхования остается довольно большой. Однако риск, принимаемый на страхование каждым отдельным страховщиком, весьма невелик – от долей процента до нескольких процентов от страховых сумм и лимитов ответственности по дорогостоящим воздушным

судам, большим авиапаркам, потому что в договоре сострахования или перестрахования участвуют сотни страховщиков из многих стран, используя также возможности страховщиков, не специализирующихся на авиастраховании.

Распределением крупных рисков среди страховщиков часто занимаются брокеры, которые в западной практике в отличие от российских брокеров также выполняют расчетную и другую техническую работу по поручению или с согласия страховщика – лидера данного страхования.

Иностранных брокеров, работающих с российскими авиастраховщиками, в настоящее время немного (менее 10). Еще меньше (не более 4) лидеров авиационного страхового рынка, готовых дать котировки по рискам страхователей стран – членов СНГ, причем ставки страховой премии по «восточным» рискам предлагаются практически одинаковые. Надежды некоторых местных авиакомпаний получить преимущества в котировках путем объявления тендера среди российских страховых компаний в отношении одного и того же риска вряд ли оправданы.

Отдельные российские авиаперевозчики в нарушение законодательства страхуют свои интересы через иностранных брокеров непосредственно на Западе. Тем самым они ослабляют контроль за качеством страхового обеспечения и возмещения убытков, в чем им помог бы российский страховщик, а также увеличивают объем утечки иностранной валюты из страны.

К сожалению, некоторые российские страховщики не используют возможности страхового рынка стран – членов СНГ и стран Балтии (пока, правда, довольно скромные – до 5 млн. долл. США; для размещения авиарисков и передают 100 процентов риска на иностранные страховые рынки за комиссию.

В интересах страхователей воздушных судов и других авиационных рисков необходимо объединить отечественных страховщиков в единый российский страховой союз и создать страховые пулы и объединения, в том числе авиационные, с сохранением для страхователей свободы выбора наиболее надежных профессиональных страховых партнеров.

#### ССЫЛКИ

- [1]. Конвенция о международной гражданской авиации: Международное воздушное право. Книга 1. – М.: Наука, 1980. С.280-316.
- [2]. Lloyd's Aircraft Policy. – Standard Policy Forms, Proposal Forms and Clauses, Etc. London: Lloyd's Aviation Underwriters Association (L.A.U.A.). 4-th Ed. 1989. P.13-15.
- [3]. Там же. P.16(a)-16(h), 17-19.
- [4]. Российские страховые компании, перестраховывающие авиационные риски за рубежом, как правило, включают в свои правила страхования условия, позволяющие соотнести риски страхователей с рисками, принимаемыми в перестраховании за рубежом. (Прим. ред.)
- [5]. Конструктивная гибель судна признается, когда стоимость восстановления воздушного судна вместе с сопутствующими расходами превышает оговоренную сторонами сумму.
- [6]. Согласованная полная гибель – признание воздушного судна погибшим при невозможности или нецелесообразности его спасания или восстановления вследствие объективных причин (падение судна в море и т.п.).
- [7]. Франшиза в таком страховании практически не применяется.
- [8]. См.: Standard Policy Forms, Proposal Forms and Clauses, Etc. London: Lloyd's Aviation Underwriters Association (L.A.U.A.). 4-th Ed. 1989 и др.
- [9]. Component Parts Clause. – Standard Policy Forms, Proposal Forms and Clauses, Etc. London: Lloyd's Aviation Underwriters Association (L.A.U.A.). 4-th Ed. 1989. P.83.
- [10]. Страхование части франшизы – это страхование части незастрахованного риска. Таким образом достигается фактическое уменьшение размера франшизы.
- [11]. Breach of Warranty Endorsement. – Standard Policy Forms, Proposal Forms and Clauses, Etc. London: Lloyd's Aviation Underwriters Association (L.A.U.A.). 4-th Ed. 1989. P.89.
- [12]. Additions and Deletions Clause (Hulls). Там же. P.86.
- [13]. Aircraft Laying-up Returns Clause. Там же. P.88.
- [14]. War, Hi-Jacking and Other Perils Exclusion Clause. Там же. P.97.
- [15]. Aircraft Hull Policy – War Risks. Там же. P.117-121.