

Пернатая проблема

РОССИЙСКИЙ ОПЫТ СУДЕБНЫХ РАЗБИРАТЕЛЬСТВ ПО ВОПРОСУ О СТОЛКНОВЕНИИ САМОЛЕТОВ С ПТИЦАМИ

Роман МАРЧЕНКО, старший партнер юридической фирмы «Ильяшев и партнеры», магистр международного права, адвокат

В РОССИИ ЕЖЕГОДНО ФИКСИРУЕТСЯ ПРИМЕРНО 50–70 СТОЛКНОВЕНИЙ САМОЛЕТОВ С ПТИЦАМИ. ПРИ ЭТОМ МНОГИЕ «БЕСКРОВНЫЕ» ПРОИСШЕСТВИЯ, КОТОРЫЕ НЕ ПРИВЕЛИ К ПОВРЕЖДЕНИЮ ВС, ОСТАЮТСЯ ЗА РАМКАМИ СТАТИСТИЧЕСКОГО УЧЕТА. АВИАКОМПАНИИ НЕСУТ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ УБЫТКИ. ФЕДЕРАЛЬНАЯ АВИАЦИОННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ США УТВЕРЖДАЕТ, ЧТО ЕЖЕГОДНО ПОДОБНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ МИРОВОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОБОХОДЯТСЯ В 1 МЛРД ДОЛЛ. ТОЧНЫЕ ЦИФРЫ ПО РОССИИ НЕИЗВЕСТНЫ, НО МОЖНО НЕ СОМНЕВАТЬСЯ, ЧТО ОНИ ДОВОЛЬНО ВЕЛИКИ. В СВЯЗИ С ЭТИМ ВОПРОС О ТОМ, КТО ДОЛЖЕН КОМПЕНСИРОВАТЬ УБЫТКИ — АЭРОПОРТ ИЛИ ВЛАДЕЛЕЦ ВС — ОКАЗЫВАЕТСЯ ВЕСЬМА ОСТРЫМ. ПРАКТИКА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО СУДЕБНЫЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВА (В ТОМ ЧИСЛЕ НА ТЕРРИТОРИИ РФ) ВСЕ ЧАЩЕ ЗАВЕРШАЮТСЯ РЕШЕНИЕМ В ПОЛЬЗУ АВИАВЛАДЕЛЬЦЕВ. МЕЖДУ ТЕМ АЭРОПОРТЫ ВЫНУЖДЕНЫ УДЕЛЯТЬ ПОВЫШЕННОЕ ВНИМАНИЕ ПРОБЛЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.

www.ato.ru

Столкновение ВС с птицами относится к числу наиболее опасных типов воздушных инцидентов, ответственных за огромный материальный ущерб, причиняемый самолетам, и порой за потери человеческих жизней. Международная организация гражданской авиации (ICAO) ежегодно регистрирует около 5400 подобных инцидентов.

Зачастую пострадавшие авиакомпании и страховщики, выплатившие ущербы, не обращаются за компенсациями, считая, что дело будет тяжелым, длительным, дорогостоящим и неперспективным. Подобные разбирательства действительно трудные, однако с их малой перспективностью согласиться нельзя.

Большие авиакомпании давно и успешно ведут такие процессы. Среди прочих можно выделить прецедентные дела по искам «Аэрофлота» и его страховой компании «Москва» к ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» по фактам столкновений с птицами самолетов Ил-96-300 в 2000 г., Boeing 737-400 в 2002 г., Boeing 767-300 в 2004 г.

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНЫХ СУДОВ Обычная защита, к которой прибегают ответчики при выяснении вопроса кто виноват, — попытка представить ситуацию как непредвиденный случай, форс-мажор. Дескать, птицы — это божьи твари, соответственно, контролировать их в полной мере не представляется возможным.

Ярким примером тому является дело по иску «Аэрофлота», который обратился в арбитражный суд Калининградской области с требованием о взыскании с ГУАП «Калининградвиа» убытков после столкновения ВС с птицей в 2003 г. Тогда ответчик ссылаясь на то, что в Руководстве по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской

АТО | СЕНТЯБРЬ 2009 | 29

АЭРОПОРТЫ ТЕМАТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

авиации (РООП ГА) идет речь о скоплениях (концентрации) птиц и нигде не вменяется в обязанность обслуживающей стороне обеспечить стопроцентное отсутствие даже одиночной птицы в районе аэродрома.

Однако суды не относятся благосклонно к такой логике защиты. Так, из последних примеров можно привести решение арбитражного суда Новосибирской области, вынесенное в марте прошлого года по иску ОСАО «Ингосстрах» к аэропорту Толмачево. В указанном деле, невзирая на факт столкновения с единичным черным коршуном самолета Ил-86 авиакомпании «Сибирь» на взлете, иск о возмещении убытков был удовлетворен.

Самое сложное в судебных разбирательствах такого типа — доказать, что служба аэропорта не сделала все возможное для предотвращения столкновения ВС с птицей. Хотя при профессиональном отстаивании интересов пострадавшей авиакомпании виновные все же могут быть идентифицированы, а убытки — компенсированы.

Помощь в формировании доказательной базы исков о компенсации ущерба пострадавшим от столкновения с птицами могут оказать и проверяющие госорганы.

Так, например, в 2007 г. транспортным прокурором Новороссийска в ходе проверки соблюдения правил безопасности полетов в аэропорту Анапы было установлено, что «на территории Анапского района, в районе хутора Красный, городская свалка расположена на расстоянии 4–5 км от аэродрома Анапа (Витязево). И на протяжении семи лет подряд в ОАО «Аэропорт Анапа» фиксируются многочисленные столкновения самолетов, взлетающих и садящихся в аэропорту Анапа, с птицами, которые летят к городской свалке».

В данном случае имело место прямое нарушение п. 4.2 РООП ГА. Данная статья предполагает устранение причин концентрации птиц на приаэродромной территории, включая ликвидацию свалок пищевых отходов в радиусе 15 км от аэродрома.

Естественно, что подобное заключение органов прокурорского надзора о несоблюдении норм орнитологической безопасности может быть использовано в качестве доказательства в судебном процессе.

НЮАНСЫ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА Зарубежный опыт разбирательства исков по столкновениям с птицами богаче российского и может служить хорошим ориентиром, указывающим, в какую сторону стоило бы двигаться и судопроизводству РФ.

В этой связи представляется полезным опыт Турции, где в случае столкновения с птицей пострадавшая сторона вправе обратиться в суд с ходатайством о назначении независимого исследования. При осуществлении такого исследования в случае необходимости аэропорт может быть даже закрыт для авиасообщения на некоторое время. Полученные результаты становятся весомым доказательством в процессе об убытках.

Интересна позиция итальянских судов по искам TNT и «Авиалиний Антонова» по фактам столкновений с птицами в аэропорту Генуи. Среди ответчиков фигурировали и гос-

органы (Министерство транспорта Италии и Портовая администрация Генуи), которые формально не являлись лицами, виновными в инциденте. Взыскивая с них часть ущерба, суд сослался на понятие culpa in vigilando (небрежности в надзоре). Было отмечено, что именно госорганы должны обладать полномочиями и особым профессионализмом в области авианавигации и предупреждения воздушных инцидентов. Вот почему полномочия контроля должны выполняться «безусловно». Привлечение к ответственности госорганов в то же время не означает, что мера ответственности органов, контролирующей деятельность аэропорта, может быть равной или превышающей ответственность непосредственных виновников (аэропорта и центра обслуживания полетов), которые не выполнили свои прямые обязанности.

К сожалению, судебная практика стран СНГ пока не идет по пути привлечения к ответственности государственных органов, не осуществляющих надлежащим образом надзор за аэропортовыми службами орнитологии.

Еще одно существенное отличие российской ситуации, скажем, от ситуации в США — почти полное отсутствие практики завершения дел миром. В США такие случаи являются очень частыми — все же правовая культура и понимание рисков многолетних судебных процессов там выше. Так, например, в 1985 г. было достигнуто мировое соглашение о выплате 15 млн долл. по делу о столкновении в 1975 г. в Нью-Йорке самолета DC-10-30 с чайками. Аналогично урегулирован за 5,3 млн долл. спор о попадании птиц в двигатель самолета Concorde компании Air France в том же Нью-Йорке в 1995 г.

Так или иначе, практика позволяет утверждать, что в СНГ в целом, и в России в частности, есть все возможности эффективно защищать интересы лиц, пострадавших от столкновений ВС с птицами. Естественно, такая категория дел является крайне непростой и обычно требует привлечения мощных экспертных учреждений, высококвалифицированных специалистов в области авиации и опытных юристов. АТО

