

Однако в некоторых ситуациях страховое возмещение не выплачивается. Ущерб воздушному судну не будет компенсирован, если пилот нарушил руководство по летной эксплуатации (например, перегрузил самолет) или условия технической эксплуатации, совершил вылет без разрешения либо лицензии, а также если самолет использовался в учебных целях, а договор этого не предусматривал.

комоторных спортивных самолетах и рисков управления автомобильным транспортом. По данным FAA, на миллион летных часов приходится 16 происшествий с гибелью пилотов и пассажиров. К тому же полеты на спортивных самолетах рискованнее, чем на коммерческих авиалайнерах. Статистика FAA показывает, что на миллион летных часов происходит 0,34 авиакатастрофы гражданских лайнеров, что в 50 раз меньше летных происшествий в авиации общего назначения.

Готовь соломку не земле

В США на законодательном уровне приняты серьез-

ные меры по обеспечению безопасности полетов на спортивных самолетах. Разработаны прозрачные и жесткие правила, детально регулирующие вопросы, касающиеся приобретения, регистрации, сертификации и эксплуатации всех воздушных судов, относящихся к общей авиации. На их базе страховые компании разрабатывают доступные программы, охватывающие широкий спектр услуг — от страхования каско до страхования ответственности владельца судна перед пассажирами и третьими лицами.

Основой всего авиационного страхования в Соединенных Штатах является Воздушный кодекс 1958 года (Federal aviation act of 1958), который постоянно обновляется. Закон регламентирует процедуру приобретения воздушного судна, которая включает его инспектирование и обязательную выдачу свидетельства о регистрации. Таким образом, покупается уже зарегистрированный и проинспектированный в соответствующих органах спортивный самолет. При заключении страхового договора страховщик потре-

бует эти документы в первую очередь.

Отдельно в авиационном законодательстве регулируются вопросы сертификации и эксплуатации любительских воздушных судов заводского изготовления. Во главу угла при изготовлении любительского воздушного судна закон поставил подробный план выполнения всех работ; кроме того, он регулирует его сертификацию, техническое обслуживание и ремонт, эксплуатацию и страхование, а также продажу.

Небесные рокеры

Более трех лет назад, в сентябре 2004 года, FAA объявило о введении класса воздушных судов Light Sport Aircraft (LSA) — легких спортивных летательных аппаратов. При этом слово «спортивный» в данном случае не обязательно имеет отношение к самолетному спорту, а как правило, обозначает самолет, предназначенный для активного отдыха и развлечений. Появилась и новая категория пилотов — Sport Pilot, или пилоты-любители, для которых действовали упрощенные правила получения пилотского свидетельства.

В настоящее время страхование LSA является одним из самых динамичных направлений в американской практике авиационного страхования.

Сегодня пилоты легкомоторных самолетов, за исключением некоторых особых случаев, могут беспрепятственно застраховать по сниженным страховым тарифам как свое судно, так и свою ответственность перед третьими лицами. Причем если страхование каско добровольное, то без страховки третьей стороны самолет просто не допустят на аэродром.

Лимит ответственности по страховому договору, установленный FAA, не должен превышать одного миллиона долларов. Ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров устанавливается из расчета 100 тыс. долларов на одно посадочное место.

По данным американской Ассоциации авиационных андеррайтеров, при средних тарифных ставках на сегодняшний день страхование самолета (стоимостью 100 тыс. долларов) от гибели и повреждений обойдется в 2400 долларов, а страхование ответственности — в 650 долларов. Невольно хочется вспомнить российское страхование каско автомобилей, тарифы на которое потребовали бы от владельца сравнимого по стоимости автомобиля уплатить сумму никак не менее 5000 долларов.

С ростом парка частной авиации в нашей стране обостряется проблема страхования этого типа воздушных судов. Пока не решено множество вопросов — прежде всего на законодательном уровне. Это сказывается на уровне страхования. Возможно, российским законодателям и страховым компаниям следует не изобретать велосипед, а использовать богатый западный опыт регулирования и страхования эксплуатации легкой авиации.

