

минимальных норм страхования гражданской ответственности воздухоплателей, принятых в Калифорнии. Кроме того, IMC продает страховку фирмам, владеющим только одним воздушным шаром, притом что в Калифорнии функционирует свыше 50 фирм, осуществляющих платные полеты на воздушных шарах с числом посадочных мест от 6 до 16. Ситуация несколько улучшилась после того, как комиссия все же пошла навстречу калифорнийским воздухоплателям и снизила минимальный размер страхового покрытия до \$1 млн.

А наши что?

Богатая история российского воздухоплавания началась с удачной попытки Леонарда Эйлера создать в 1783 году первый в России монгольфьер. Вскоре после этого Екатерина II подписала указ, который гласил: «В предупреждение пожарных случаев и иных несчастных приключений, произойти могущих от новоизобретенных воздушных шаров, наполненных горячим воздухом или жаровнями со

всякими горячими составами, повелеваем учинить запрещение, чтобы от 1 марта до 1 декабря никто не дерзал пускать на воздух таковых шаров под страхом заплаты пени по 20 рублей». Так, можно сказать, было положено начало страхованию полетов на воздушных шарах в России.

В настоящее время осуществление деятельности воздухоплателей регулируется Воздушным кодексом РФ. Совсем недавно, 14 ноября 2007 года, Госдума приняла поправки к статье 133 ВК, касающиеся страховой защиты авиапассажиров. Согласно принятым поправкам, авиаперевозчик обязан выплачивать компенсацию как за гибель пассажира, так и за причинение вреда его здоровью. В обоих случаях страховая сумма, предусмотренная договором страхования жизни и здоровья пассажира, не должна быть менее 2 млн руб. (до принятия поправки эта сумма составляла 100 тыс. руб).

Таким образом, страховым фирмам, предлагающим услуги по страхованию полетов на

Елена Опоцкая, специалист-эксперт

Поправки в статью 133 Воздушного кодекса РФ внесены, лимит ответственности по обязательному страхованию гражданской ответственности авиаперевозчика перед третьими лицами повышен. Но до тех пор пока не будут внесены соответствующие изменения в часть Гражданского кодекса, регулиющую расчет причиненного ущерба, а также в правила страхования авиационных рисков, большинство граждан не получат обещанных сумм. При гибели застрахованного, выплаты будут производиться лишь родственникам, находившимся на иждивении у погибшего, и лишь из расчета официальной зарплаты кормильца. Именно с этим связан скандал о невыплате страхового возмещения родственникам погибших пассажиров самолета ТУ-154, разбившегося под Донецком.

На аэростаты (общее обозначение для дирижаблей и воздушных шаров), относящиеся к воздушным судам, все вышесказанное распространяется в полной мере. Хочу также отметить, что перевозки пассажиров на воздушных шарах весьма опасны. В истории воздухоплавания Северо-Западного региона известны случаи, когда пытались использовать воздушный шар для коммерческих полетов над Петропавловской крепостью. Однако бизнес оказался невыгодным и весьма рискованным: это транспортное средство очень прихотливо, и небольшие изменения погодных условий, весьма частые для Санкт-Петербурга, способны сделать шар практически неуправляемым. В итоге подобная чувствительность на погоду привела к постоянным простоям аэростата.

воздушных шаров, самое время задуматься об увеличении минимальных размеров страхового покрытия, тем более что этот вид туризма и спорта получил в

России бурное развитие, и прошедший в июле текущего года в Дмитрове XI чемпионат мира по воздухоплаванию – лучшее тому подтверждение.

