

(<https://kommersant.ru/doc/6593248#comments>)

Истцов попросили представиться

У родных жертв авиакатастрофы потребовали удостоверить личности

Как стало известно “Ъ”, неожиданный поворот произошел на процессе в суде Тулузы (Франция), где идет рассмотрение по существу иска родственников жертв катастрофы самолета ATR 72, произошедшей весной 2012 года под Тюменью. Тогда погибли 33 человека, еще 10 — получили травмы различной степени тяжести. Часть родных погибших и пострадавших, не согласившись с теми суммами, которые им полагались по российскому законодательству, подали во Франции в суд на франко-итальянскую компанию—производителя самолета и российскую компанию-перевозчика. После двух с половиной лет разбирательства юристы одного из ответчиков — российской авиакомпании Utair — неожиданно попросили удостоверить личности истцов. Представители последних считают это затягиванием процесса.

С тех пор как Высший суд Франции признал свою юрисдикцию по рассмотрению иска граждан РФ, в тулузском Tribunal Judiciaire de Toulouse состоялось около десяти слушаний. Как пояснил “Ъ” адвокат потерпевших Михаил Загайнов, заседания проходят раз в несколько месяцев, а каждому из них предшествует «работа по подготовке документов». Фактически во время перерывов суд принимает иски, требования и прочие бумаги, а к следующему заседанию готовит решения по каждому из них.

«Нас удивил тот факт, что представители одного из ответчиков — авиакомпании Utair — попросили предоставить копии паспортов истцов с указанием их регистрации», — сообщил коллега господина Загайнова юрист Давид Кухалашвили.

По его словам, данное требование, хотя и не противоречит нормам права, выглядит абсурдно, так как авиакомпания за прошедшие с момента катастрофы 12 лет не раз общалась со всеми истцами и знает их поименно. «Налицо затягивание процесса. Полагаем, что наши процессуальные оппоненты просто исчерпали все законные ходы и теперь уже выступают с абсурдными и противоречащими нормам общечеловеческой этики и простой логике требованиями», — считают представители потерпевших. Предоставив суду свои возражения на это ходатайство, они, в свою очередь, попросили трибунал, состоящий из трех судей, обязать Utair раскрыть данные о страховании и перестраховании гражданско-правовой ответственности владельца потерпевшего катастрофу лайнера, отметив, что ранее ответчик не называл ни компанию, ни величину страховки. «Обычно авиакомпании имеют страхование и перестрахование гражданско-правовой ответственности на сотни миллионов долларов, но в данном случае у нас есть подозрения, что у Utair ответственность, возможно, была застрахована на минимальную сумму, чем объясняется ее нежелание урегулировать спор с выплатой достойных компенсаций жертвам катастрофы, а потому мы и настаиваем на раскрытии данной информации», — пояснили юристы.

Отметим, что заседание в Тулузе оказалось краткосрочным, поскольку на него не явился председательствующий трибунала. Секретарь заседания предложила, чтобы новые требования были немедленно рассмотрены остальными членами суда, но юристы Utair были против, и слушание отложили.

Стоит отметить, что, по данным “Ъ”, второй ответчик — ATR — поддержал ходатайство Utair, но не стал выдвигать собственных требований, оставив остальные вопросы на усмотрение трибунала.

Как сообщал “Ъ” (<https://kommersant.ru/doc/4019002>), возможность рассмотрения иска россиян, недовольных размерами компенсаций, полученных по российскому законодательству, во Франции, по месту расположения штаб-квартиры франко-итальянского концерна, стала возможной благодаря решению Кассационного суда Франции (высшая судебная инстанция республики) от 26 июня 2019 года. Тогда было подтверждено, что спор с российской авиакомпанией по внутреннему российскому рейсу и производителем лайнера может быть рассмотрен во Франции. Впрочем, ответчики до сих пор оспаривают вопрос французской юрисдикции, настаивая, что россияне уже получили все, что им было положено. Как сообщал “Ъ”, речь идет об обязательных страховых выплатах, а также материальной помощи от властей в общей сложности до 3 млн руб. на каждую семью, а от компании-перевозчика им предлагалось по 150 тыс. руб. на каждого члена семьи в качестве компенсации морального вреда. Между тем международные нормы предполагают многократно большие суммы компенсаций в подобных случаях.

Иск был подан еще в 2013 году — к производителю самолета франко-итальянскому концерну Avions De Transport Regional, в качестве соответчика к делу привлекли российскую Utair. Формальным поводом для обращения во Францию стали отмеченные в ходе расследования Межгосударственного авиакomiteта (МАК) технические недоработки ATR 72, которые, как отмечают юристы, могли стать причиной и ряда других ЧП с такими же лайнерами.

Как сообщал "Ъ" (<https://kommersant.ru/doc/2418248>), среднемагистральный ATR 72 потерпел катастрофу сразу после вылета из аэропорта Рощино 2 апреля 2012 года. От травм и ожогов на месте погибли 30 человек из 44 находившихся на борту, включая всех четырех членов экипажа, а еще трое скончались позже. Причиной катастрофы СКР назвал обледенение ATR 72 после ночной стоянки в аэропорту, а виновниками суд признал погибшего первого пилота и двух техников, которые не обработали поверхность самолета противообледенительным составом перед вылетом. Позже осудили сотрудников наземной службы, которые получили различные сроки с содержанием в колонии-поселении. Они не признали себя виновными, настаивая, что обработка ATR 72 спецжидкостью не была закреплена в действующих инструкциях, о чем было упомянуто и в итоговом отчете МАК о причинах трагедии. Кроме того, говорилось и о том, что перед трагическим взлетом экипаж в течение шести минут освобождал лайнер от ледяной корки, используя установленную на нем собственную систему. Но ее эффективность оказалась спорной. В частности, эксперты МАК дали рекомендацию разработчикам лайнера внести в документацию «описание негативного воздействия наземного обледенения различных частей самолета, а также его влияния на характеристики устойчивости и управляемости». Сертифицирующим самолеты организациям также указали на необходимость «пересмотреть действующий процедурный подход к определению наличия обледенения и контролю его устранения перед взлетом», в том числе и с использованием систем автоматического обнаружения опасности и предупреждения экипажа.

В Utair оперативно прокомментировать ситуацию не смогли.

Сергей Сергеев, Айгуль Абдуллина