

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЦИВІЛЬНОГО ПРАВА І ПРОЦЕСУ, ТРУДОВОГО ПРАВА

УДК 341.2+342.9 : 347.8

Л.В. Андрущенко, доцент кафедри економіки і права Київського кооперативного інституту бізнесу і права, к.ю.н.;

О.В. Драган, старший оперуповноважений УДСБЕЗ УМВС України в м. Севастополі, к.ю.н.

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

Стаття присвячена актуалізації питань авіаційного страхування в Україні. Розглядаються особливості страхування повітряних суден, а також характерні авіаційні події, що трапляються з ними. Викладено умови, яким має відповідати страхова компанія, що здійснює авіаційне страхування. Наприкінці статті окреслено окремі напрями подальшого розвитку авіаційного страхування в державі.

Ключові слова: авіаційне страхування, страхування повітряних суден, авіаексплуатант, авіакомпанія, страхова компанія.

Статья посвящена актуализации вопросов авиационного страхования в Украине. Рассматриваются особенности страхования воздушных судов, а также характерные авиационные события, которые случаются с ними. Изложены условия, которым должна отвечать страховая компания, что осуществляет авиационное страхование. В конце статьи очерчено отдельные направления дальнейшего развития авиационного страхования в государстве.

Ключевые слова: авиационное страхование, страхование воздушных судов, авиаэксплуатант, авиакомпания, страховая компания.

Article discusses mainstreaming of aviation insurance in Ukraine. The features of insurance of aircraft and aviation events that happen to them. Sets out the conditions to be met by an insurance company that provides aviation insurance. At the end of the article outlines some directions of further development of aviation in the State.

Key words: aviation insurance, aircraft insurance, airexploit, airline, insurance company.

Актуальність теми. Зміни, які відбуваються в житті суспільства, та стратегічний курс нашої держави на євроінтеграцію стають визначальним фактором економіко-правових перетворень в Україні, у тому числі у питаннях подальшого розвитку відносин у галузі страхування.

Зауважимо, що страхування — одна із найдавніших категорій суспільних відносин. Людство завжди прагнуло уникнути негараздів. Не маючи можливості запобігти їх виникненню, воно намагалося обмежити згубний вплив небажаних подій.

Нині ж, вітчизняний страховий ринок перебуває в процесі свого становлення, тому питання подальшого розвитку страхування, і, авіаційного страхування, зокрема, мінімізації авіаційних ризиків і розвитку професійних страхових компаній — залишаються недостатньо дослідженими і потребують уваги та вивчення.

Стан дослідження. Теоретичним підґрунтям даної статті стали роботи таких науковців та фахівців у галузі страхування як: В.Д. Базиловича, З.І. Боярської,

Н.Ф. Галагузи, Л.М. Гутка, Н.В. Дація, А.А. Козловського, С.С. Осадця, А.П. Плешкова та ін.

Мета статті полягає в тому, щоб на основі аналізу наукових джерел, розробок, узагальнення відповідних матеріалів минулого та сучасного, вітчизняного і зарубіжного досвіду виявити стан і визначити тенденції подальшого розвитку авіаційного страхування в Україні.

Виклад основного матеріалу. Ставлення до страхування взагалі в нашій країні упродовж останніх років змінюється досить динамічно. Якщо у 90-х роках минулого століття держава досить мляво вводила нові види страхування, то на початку ХХІ століття їх було введено близько 40 обов'язкових та понад 20 добровільних. Сьогодні спостерігається протилежна тенденція, коли про недоцільність значної кількості видів страхування почали вести мову не лише держава, але і страховики. Страхування, за винятком авіаційного та цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, мають украй низький рівень виплат і, як правило, використовуються для задоволення вузьковідомчих інтересів. Проте, незважаючи на масштабний інтерес до цього питання та прагнення держави скоротити перелік видів страхування, не зроблено майже жодного комплексного наукового дослідження з цієї теми [1, с. 29].

Загальна тенденція до глобалізації світової економіки, що посилилася наприкінці ХХ століття, торкнулася і страхового ринку. Зближення економік різних країн створює принципово нові умови для страхового бізнесу, сприяє уніфікації умов страхування. Особливо це стосується авіаційного страхування.

Питання безпеки польотів своїм корінням сягає в сиву давнину. Воно стало актуальним з моменту винайдення першого льотного апарату. Так, джерела свідчать, що брати Орвилл і Уїлбер Райт, які захоплювалися конструюванням велосипедів, 17 грудня 1903 року кинулися в небо на побудованій ними літаючій машині (перший літак у світі). Вони відірвалися від землі на "Флайере" — біплані потужністю 8 кінських сил. Над пляжем Кигги Хок у Північній Кароліні Орвилл протримався в повітрі 12 секунд, переборовши відстань в 36 м на висоті 3 м. Єдиними свідками цієї події стали його брат Уїлбер і місцеві рибалки. Успіх прийшов лише в 1908 році завдяки показовим польотам у Франції та США, що отримали більший розголос. До цього часу вдосконалений легкий літак братів Райт міг пролетіти вже більше 100 км. [2, с. 128].

Актуальність авіаційного страхування на сьогодні надзвичайно висока. І це зумовлено об'єктивними причинами та ціною людських життів. Знавці права стверджують, що з моменту виникнення авіації виникла проблема забезпечення безпеки авіаційних польотів. На відміну від інших видів транспорту, відмови двигунів у польотах практично завжди призводять до неминучих катастрофічних наслідків. У середньому щорічно в світі відбувається близько 60 авіаційних катастроф, у 35 з яких гинуть усі пасажирів та екіпаж. Біля двох тисяч людських життів щорічно забирають із собою авіаційні катастрофи.

Порівняльний ризик польотів свідчить про те, що на дорогах світу щорічно гине біля 300 тисяч чоловік, а в авіаційних катастрофах — біля двох тисяч. Ризик потрапити під колеса машин в 10-15 разів вищий від ризику загинути в авіакатастрофі.

Аналіз авіаційних катастроф у світовому масштабі показує, що загальний шанс на спасіння в авіакатастрофах при польотах на великих реактивних авіалайнерах значно вищий, порівняно з невеликими літаками.

Наслідки при авіакатастрофах для пасажирів можуть бути від слабого невро-

тичного шоку до тяжких тілесних ушкоджень [3, с. 76].

А в рамках обов'язкового страхування Закон України "Про страхування" визначив такі види: а) страхування членів екіпажу й авіаційного персоналу; б) страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт, та пасажирів, які перевозяться за його заявкою без придбання квитків; в) страхування відповідальності повітряного перевізника і виконавця повітряних робіт щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажиром, багажу, пошти, вантажу, прийнятим до перевезення, іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам; г) страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за збитки, які можуть бути завдані ним під час виконання авіаційних робіт; страхування авіаційних суден [4].

Обов'язковість такого страхування обумовлена міжнародними конвенціями (Варшавська конвенція, Гвадалахарська конвенція, Римська конвенція, Монреальська конвенція), до яких приєдналася Україна, а також внутрішніми нормативно-правовими актами (головними є Повітряний кодекс України [5], Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 року № 1535 [6]). Зауважимо, що серед чотирьох підвидів авіаційного страхування обов'язкового з погляду міжнародних вимог є лише відповідальність повітряного перевізника перед третіми особами, пасажирами, власниками багажу, вантажу та пошти. В Україні обов'язковість страхування повітряних суден та членів екіпажу встановлено лише внутрішнім законодавством.

Порядок та умови проведення авіаційних видів страхування є специфічними. Це, зокрема, зумовлено такими чинниками: авіаційне страхування має справу з особливими, відмінними від інших видів майна ризиками; значний розмір страхових сум передбачає узгодження дій страховиків і перестраховиків; авіаційні ризики можуть тягти за собою катастрофічні та кумулятивні збитки; авіаційне страхування тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком; авіаційне страхування регулюється як національним, так і міжнародним правом; для проведення операцій з авіаційного страхування потрібна розвинена спеціалізована інфраструктура; авіаційні ризики висувають високі вимоги до професійної підготовки фахівців, які здійснюють їх страхування.

Отже, авіаційне страхування є досить складним за своєю суттю, а його реалізація потребує від страховика особливого підходу.

За даними Державної авіаційної служби, в Україні мають право надавати страхові послуги в сфері авіаперевезень 64 компанії, що зареєстровані в Державіаслужбі України.

Кожна компанія розробляє свої умови укладання договору страхування. Наприклад, страхування КАСКО повітряних суден у страховій компанії "Альфа Страхування" може бути укладений, якщо: повітряне судно класифікуватиметься як цивільне, знаходиться в робочому стані (це повинно бути підтверджено документально), судно сертифіковане та зареєстроване в Україні [7, с. 72].

Слід звернути увагу, що згідно з Чиказькою конвенцією всі аварійно-рятувальні роботи та розслідування авіаційної події здійснюються виключно державною авіаційною владою тієї країни, на території якої сталася ця подія.

Як правило, при страхуванні цього виду також застосовуються уніфіковані умови страхування та стандартні винятки. Деякі основні винятки: страхова компанія не несе відповідальність за втрату або шкоду, заподіяну будь-якій частині повітряного судна,

що сталася внаслідок фізичного зносу, механічної поломки або дефекту. Цей виняток не поширюється на втрату або шкоду, що сталася в результаті такого фізичного зносу, механічної поломки або дефекту; страхова компанія не несе відповідальності, якщо повітряне судно використовується для незаконних дій або перебуває поза географічними межами, зазначеними у договорі страхування, за винятком випадків форс-мажорних обставин (вимушена посадка); страхування не поширюється на зобов'язання, які є винятком із закону про радіоактивне забруднення внаслідок авіаперевезень.

Страхування повітряних суден є саме тим видом авіаційного страхування, за яким зафіксовано найбільше страхових випадків і здійснюється найбільше страхових виплат, оскільки поломки та пошкодження літаків буває чимало. Дуже важливо при укладанні договору з цього виду страхування зазначити не лише авіаексплуатанта, але й вигодонабувача, тобто власника повітряного судна. При цьому страховику бажано також поцікавитись у страхувальника, чи не перебуває дане повітряне судно під заставою, бо в такому разі права вигодонабувача переходять до компанії (особи), в якій цей літак заставлено. Така ситуація досить часто виникає у практиці авіаційного страхування як в Україні, так і за кордоном. Як правило, страхувальниками є авіакомпанії-авіаексплуатанти. Останні не є власниками повітряних суден, які вони експлуатують, і при страхуванні "каско" у першу чергу повинні бути враховані майнові інтереси власника або всіх співвласників.

Усі компанії, які страхують повітряні судна на власний розсуд встановлюють період страхування, погоджуючи його із страхувальником. Він укладається на певний термін або рейс. Страхові суми відповідають оціночній, ринковій, балансовій або заставній вартості судна, але вона не може бути нижче балансової вартості судна [8, с. 23].

На формування кінцевого страхового тарифу впливають стан і тип повітряного судна; інтенсивність і складність польотів; кількість повітряних суден; база обслуговування повітряних суден; регіон польотів; підготовка екіпажу; аварійність експлуатанта повітряних суден; канали перестрахування; набір ризиків і необхідність включення додаткових умов в договір страхування.

Наявна статистика свідчить про те, що найчастіше авіакомпанії несуть збитки при загибелі та пошкодження повітряних суден під час їх експлуатації – у польоті, при рулюванні, або ж на стоянці.

Найбільш характерними авіаційними подіями з повітряними суднами є: зіткнення з землею чи з перешкодою при польотах під час складних метеорологічних умов, у тому числі при польотах у гірській місцевості; посадка з прибралим шасі; викочування при посадці і подальше зіткнення літака з наземними спорудами чи огорожею аеродрому; торкання злітно-посадкової смуги крилом і подальше викочування з неї внаслідок спроби виконати посадку з неприпустимим креном і під кутом до злітно-посадкової смуги; зіткнення з перешкодою внаслідок відхилення від лінії заданого шляху при посадці у складних метеорологічних умовах і не виходу на друге коло; вихід на закритичні кути атаки, звалювання і подальше зіткнення з землею в процесі виконання несанкціонованого зльоту з порушеннями нормативних документів; вимушені посадки поза аеродрому; зіткнення гелікоптера з землею при потрапленні в сніжний вихор при висінні та переміщенні зі стоянки до місця зльоту на аеродромі; втрата керованості та подальше зіткнення гелікоптера з землею поверхнею при виконанні посадок в результаті потраплення повітряного судна в режим вихрового кільця; зіткнення гелікоптера рульовим гвинтом з водною поверхнею в результаті помилок пілотів в розрахунку на посадку і

наступних неправильних та запізнілих дій при польоті по глісаді [9, с. 45].

Отже, страхування повітряних суден має важливе значення для покриття збитків отриманих в наслідок страхової події. При виборі компанії страховика авіакомпаніям важливо завжди звертати увагу на умови страхування, вони повинні забезпечувати інтереси обох сторін. Також існуюча практика страхування може об'єднувати в одному полісі страхування каско і страхування відповідальності.

Експерти в галузі страхування стверджують, щоб страхова компанія могла здійснювати авіаційне страхування, вона має відповідати таким умовам: а) наявність професійно підготовлених фахівців-експертів, які володіють не лише економікою страхування, а й глибокими знаннями з питань технічної експлуатації повітряних суден, сертифікації в цивільній авіації, правил виконання польотів і, безперечно, міжнародного права. Такі фахівці, як правило, аналізують інформацію, надану страхувальником перед укладанням договору страхування, і виконують функції аварійного комісара у разі настання страхового випадку. Складність сучасної авіаційної техніки та причинно-функціональний зв'язок між елементами сучасної авіаційно-транспортної системи цивільної авіації потребують від страхової компанії використання високих професіоналів цивільної авіації на постійній основі; б) наявність широкої системи перестраховування, оскільки страхові суми в авіаційних ризиках є одними з найбільших узагалі з усіх видів страхування. Звичайно, щоб розмістити такі ризики, потрібно не лише залучати фінансові можливості національного страхового ринку, а й вдаватися до послуг міжнародного страхового ринку. Таку роботу неможливо здійснити без наявності договорів перестраховування з національними страховиками та міжнародними страховими брокерами; в) наявність фахівців із міжнародного права або договорів з міжнародними юридичними компаніями. У разі настання страхового випадку в цивільній авіації, як правило, стикаються закони багатьох держав: країни, на території якої сталася подія, країни реєстрації авіаперевізника, країни власника літака, та країн, громадяни яких постраждали у авіаційній події. Тому для врегулювання будь-якого серйозного страхового випадку з авіаційного страхування потрібні знання та грамотне застосування всіх цих законів; г) наявність актуарних розрахунків з акумуляції ризиків. Розрахунок власного утримання страховика з огляду на велику акумуляцію ризиків є необхідною умовою прийняття будь-якого ризику з авіаційного страхування. Такі актуарні розрахунки можна проводити, володіючи повною технічною інформацією про місткість та призначення повітряного судна, регіони польотів експлуатанта, статистику збитків з кожного виду та фінансові можливості страхової компанії [10, с. 11].

Авіаційне страхування є одним з найскладніших видів страхування. Це обумовлюється ще й тим, що в даній сфері присутній значний розмір страхових сум, а авіаційні ризики можуть привести до величезних збитків. Так само авіаційне страхування тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком, регулюється як національним, так і міжнародним правом.

Наостанок варто підкреслити, що як вітчизняне так і міжнародне авіаційне страхування не є до кінця вивченим та врегульованим. Наразі багато проблем залишаються поза законодавчим закріпленням і врегульовуються на власне бачення безпосередньо страхових компаній.

Так, деякі страховики сьогодні пропонують такі послуги як страхування відповідальності адміністрацій та служб аеропортів, страхування відповідальності за продукцію аеропорту. Це не суперечить чинному законодавству, проте прямо ним і не регулюється.

Страхування повітряних суден є саме тим видом авіаційного страхування, за яким зафіксовано найбільше страхових випадків і здійснюється найбільше страхових виплат, оскільки пошкоджень літаків буває чимало.

Авіаційне страхування в Україні сьогодні лише починає освоювати потенціал чи не найбільшого у Східній Європі ринку вітчизняного і транзитного авіап перевезення. Прогрес подальшого розвитку цього виду страхування в Україні насамперед залежатиме від удосконалення його інфраструктури та підготовки висококваліфікованих вітчизняних кадрів.

Зазначимо, що, на жаль, в нашій державі дослідження процесів авіаційного страхування переважно носять фрагментарний, а не узагальнений систематичний характер, не містять науково-методичних та практичних розробок та рекомендацій, часто відображають лише авторський погляд або містять переклади закордонних досліджень, що не відповідає стану нашої економіки та не задовольняє потреб українського суспільства. Пасивна роль страховиків у розслідування страхових випадків, недостатня кількість вузько направлених страховиків, які надають послуги по страхуванню авіап перевезень, необхідність зовнішніх консультантів для оцінки авіаційних ризиків і практично відсутність власних висококваліфікованих кадрів – вимагають комплексного та цілеспрямованого підходу держави у забезпеченні розвитку ринку авіаційного страхування.

Висновки. Отже оскільки авіап перевезення є достатньо популярним видом транспорту, а галузь авіаційного страхування набуває свого розвитку, було б доцільно крім законів загального характеру щодо страхування, розробити та прийняти безпосередньо Закон України “Про авіаційне страхування”, який би чітко врегулював відносини у даній сфері, врахувавши досвід як вітчизняних, так і закордонних авіап перевізників, а також потреби споживачів авіаційних послуг. Адже політика держави щодо приведення національного законодавства у відповідність до вимог міжнародного, забезпечить формування стабільного та прозорого ринку авіаційного страхування.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Правові підстави державного регулювання і державного нагляду за страховою діяльністю в Україні / Н. Б. Пацурія // Підприємництво, господарство та право. – 2010. – № 9. – С. 27-30.
2. Плешков А. П. Очерки зарубежного страхования / А. П. Плешков, И. В. Орлова. – М. : АНКІЛ, 1999. – 200 с.
3. Базилевич В. Д. Страховое дело / В. Д. Базилевич, К. С. Базилевич. – К. : Знання, 2007. – 217 с.
4. Про страхування : Закон України від 7 березня 1996 року № 85/96-ВР // ВВР, № 18, ст. 78.
5. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI // ВВР, 2011, № 48-49, ст. 536.
6. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації : постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 року № 1535. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-p>
7. Дацій Н. В. Страхування : [навч. посіб.] / Дацій Н. В. Запоріжжя : ГУ ЗІДМУ, 2005. – 146 с.
8. Гембал В. П. Регулювання фінансових ринків – британський шлях / Гембал В. П. – К. : Британський Фонд : Ноу-Хау, 2003. – 37 с.
9. Гутко Л. М. Проблеми розвитку національного страхового ринку / Л. М. Гутко // Фінанси України. – 2003. – № 11. – С. 43-46.
10. Козловський А. А. Розвиток концепції повітряного права України: історія та сучасність / А. А. Козловський, З. І. Боярська. – Юридичний вісник. – 2009. – № 3(12). – С. 8-12.