

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХОВИХ РИЗИКІВ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

Автор статті звертає особливу увагу на формування правової бази, що регулює забезпечення страхових випадків в цивільній авіації. Розглядається правова природа страхових ризиків та причини їх виникнення. Проведено аналіз процесу приєднання України до Монреальської конвенції 1999 року з метою адаптації вітчизняного страхового ринку до вимог Євросоюзу та всього світового співтовариства.

Вступ. Важко уявити наше сьогодення без транспортного сполучення. Вагоме місце в транспортній інфраструктурі посідає авіаційний транспорт, оскільки він є швидким і порівняно недорогим засобом перевезення пасажирів, багажу та доставки вантажів і пошти практично у будь-які населені пункти нашої країни та за її межі. Будучи географічно великою державою, Україна володіє та розпоряджається значним повітряним простором, який українські авіакомпанії використовують для внутрішніх та зовнішніх перевезень.

Захист, гарантований страхуванням, – один з пріоритетних напрямів державної політики щодо забезпечення економічної рівноваги і подолання політичної напруженості в Україні. Серед різноманітних видів страхування провідне місце належить авіаційному страхуванню. Актуальність обраної тематики полягає у з'ясуванні сутності засобів здійснення правового регулювання страхових ризиків в цивільній авіації, оскільки страхування в цілому, залишаючись найдавнішою категорією суспільних відносин, покликане забезпечувати відшкодування збитків в разі настання небажаних та непередбачуваних подій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Враховуючи те, що страхування є складним комплексним явищем, яке об'єднує в собі економічні, соціальні та правові аспекти, потрібно зазначити необхідність проведення досліджень даного питання багатьма науковцями. Тому вивченням механізму здійснення страхування в Україні займаються такі вчені як В. Авер'янов, Л. Кінашук, С. Осадець, В. Базилевич, Т. Яворська, Т. Говорушко та ін., які висвітлюють проблемні питання становлення та розвитку інституту страхування в цілому, з'ясовують його суть, основні ідеї та напрями удосконалення, що є особливо важливим завданням України як правової держави. Проте дослідженню галузі авіаційного страхування та авіаційних ризиків зокрема в юридичній літературі приділяється не значна увага, що потребує подальшого вивчення правової бази та здійснення відповідного тлумачення норм внутрішнього та міжнародного законодавства.

Постановка задачі. Незважаючи на сучасний технічний розвиток, авіація залишається одним із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для суспільства. Як не прикро, але під час здійснення авіаційних перевезень існує велика вірогідність виникнення різноманітних страхових ризиків. Ризик є досить складним явищем, яке пов'язують, перш за все, з розумінням загрози, певної небезпеки, ненадійності, непевності, збитку. Ризик виступає передумовою виникнення страхових відносин, без якого не може існувати страхування, оскільки без ризику немає страхового інтересу. Саме фактор ризику і необхідність покриття можливої шкоди в результаті його прояву під час здійснення авіаперевезень викликають потребу в здійсненні авіаційного страхування.

Авіаційне страхування є специфічним видом страхування, оскільки воно має справу з особливими, відмінними від інших видів майна ризиками; регулюється національним, міжнародним правом та тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком; авіаційні ризики можуть тягти за собою катастрофічні та кумулятивні збитки, що передбачають значний розмір страхових сум; потребує розвиненої спеціалізованої інфраструктури та професійно підготовлених фахівців для проведення операцій з авіастрахування.

Отже, з'ясувавши сутність страхового ризику, можливі заходи його правового забезпечення дадуть можливість зменшити негативні наслідки в результаті настання страхових випадків.

Вирішення поставленої задачі. Забезпечити покриття збитків та обмежити згубний вплив небажаних наслідків, які можуть виникнути в разі настання страхових ризиків під час здійснення авіаперевезень, покликана система авіаційного страхування, що становить цілий комплекс

майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних і фізичних осіб в разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством [1, с. 413].

Згідно Закону України «Про страхування» страховий ризик – це певна подія, на випадок якої проводиться страхування і яка має ознаки ймовірності та випадковості настання [2]. Необхідно зазначити, що всі ризики, на випадок яких проводиться авіаційне страхування, пов'язані з експлуатацією повітряних суден та мають спільну природу, оскільки об'єкти страхування завжди пов'язані з конкретним повітряним судном і вірогідність настання страхових випадків прямо пропорційна аварійності даного типу авіаційного судна. Тому більшість науковців, проводячи аналіз нормативної бази виокремлюють такі основні положення, які враховуються при здійсненні різних видів авіаційного страхування:

- авіаційною пригодою вважається один чи декілька нещасних випадків, що призводять до тілесних ушкоджень або пошкодження майна;
- збитки, що можуть виникнути внаслідок однієї авіаційної події, розглядаються як один страховий ризик щодо одного повітряного судна;
- умови договорів страхування не передбачають покриття ризиків від впливу радіації та радіоактивного забруднення, на випадок війни, викрадення та інших небезпек;
- страховий захист припиняє свою дію у випадках, коли повітряне судно використовується із забороненою законодавством метою або метою, що відрізняється від зазначеної в договорі; перебуває поза географічними межами, зазначеними у договорі, якщо це не зумовлене морс-мажорними обставинами; експлуатується особою, яка не зазначена у договорі; транспортується будь-яким видом транспорту, за винятком транспортування після пошкодження в результаті страхового випадку; для зльоту та посадки використовується злітна смуга, яка не відповідає вимогам для даного типу повітряного судна, якщо це не зумовлене форс-мажорними обставинами; здійснює політ в несправному стані в разі, коли він не дозволений керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна; число пасажирів чи маса вантажу, які перевозяться повітряним судном, такі, що перевищують максимальну пасажиромісткість чи вантажопід'ємність; страховальник не сплатив страхові внески в розмірах та термінах, обумовлених договором страхування.

Авіаційне страхування поділяється на добровільне та обов'язкове. Добровільне авіаційне страхування передбачає в основному страхування майна та страхування відповідальності різних підприємств і організацій, які забезпечують функціонування цивільної авіації. Що стосується обов'язкових видів авіаційного страхування, то вони регламентовані нормами міжнародних угод та конвенцій, до яких приєдналась та ратифікувала наша держава, нормативними актами міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІКАО, ІАТА), нормами внутрішніх законодавчих актів, що регулюють діяльність як цивільної авіації, так і страхування [3, с. 289].

До переліку основних міжнародних угод та конвенцій, що регулюють питання відповідальності повітряного перевізника щодо міжнародного перевезення пасажирів, багажу та вантажу, а також встановлюють вимоги до лімітів покриття збитків в разі настання страхових випадків під час здійснення авіаційних перевезень належать:

– Варшавська конвенція 1929 року, в якій визначено порядок та межі відповідальності перевізника за шкоду, що заподіяна в результаті смерті пасажира або нанесення йому тілесного ушкодження, у випадку знищення, втрати або ушкодження багажу й вантажу, а також за прострочення в їхній доставці [4]. В 1955 році підписано Гаазький протокол, яким вносилися поправки до Варшавської конвенції. Об'єднання цих двох міжнародних угод утворили так звану Варшавско-Гаазьку систему відповідальності при міжнародних повітряних перевезеннях, що носить, власне кажучи, універсальний характер. Для держав-учасниць даних актів Варшавська конвенція 1929 і Гаазький протокол повинні розглядатися як єдиний документ «Варшавська конвенція зі змінами, внесеними в Гаазі в 1955 році»;

– Римська конвенція 1952 року із змінами та доповненнями згідно протоколу 1978 року, яка встановила принцип відповідальності авіаперевізника незалежно від провини, а також правила забезпечення відповідальності експлуатанта, у тому числі шляхом страхування повітряного внеску в депозит у відповідній державі реєстрації судна, надання банківської гарантії та ін. [5];

– Гвадалахарська конвенція 1961 року, яка входить до Варшавської системи міжнародних повітряних перевезень, але має формально самостійне правове значення та містить положення і правила, що стосуються міжнародних перевезень, здійснюваних фактичними перевізниками, тобто

перевізниками, які не є стороною договору перевезення, а також регулює питання страхових відшкодувань при спільній експлуатації літака кількома авіаперевізниками [6];

– 4 Монреальські протоколи міжнародної організації ICAO 1975 року, які вносили зміни лише до деяких статей Варшавської конвенції 1929 року. Ці зміни передбачали збільшення розмірів виплат та меж відповідальності перевізника при здійсненні перевезень пасажирів, вантажів та багажу, а також заміну золотого франка на Спеціальні правила запозичення (SDR – Special Drawing Right);

– Монреальська конвенція 1999 року, яка прийнята в зв'язку з необхідністю удосконалення й консолідації Варшавської конвенції і пов'язаних з нею документів та з метою забезпечення захисту інтересів споживачів під час міжнародних повітряних перевезень і необхідності справедливої компенсації відповідно до принципу найбільш повного відшкодування, а також з метою досягнення справедливого балансу інтересів держав [7].

Монреальська конвенція посідає особливе місце в системі нормативно-правових актів, які регулюють діяльність цивільної авіації в цілому та авіаційного страхування зокрема, оскільки метою прийняття даної конвенції стало об'єднання всіх попередніх та застарілих вимог міжнародних конвенцій, що стосуються правил міжнародних повітряних перевезень. Україна приєдналася до Монреальської конвенції в 2008 році, чим в свою чергу визнала те, що страхування всіх міжнародних рейсів буде відбуватися відповідно до вимог країн-учасниць цієї конвенції. Так, згідно ст. 50 встановлено вимогу про обов'язкове страхування, відповідно до якої авіаперевізники повинні представляти докази наявності договорів страхування, що гарантують отримання компенсації, а також забезпечити відшкодування шкоди без необхідності тривалого судового процесу [7].

На думку науковців, які коментували наслідки прийняття Монреальської конвенції, варто відмітити посилення системи відповідальності авіаперевізника за шкоду нанесену в разі смерті чи тілесного пошкодження пасажирів, а також втрату чи пошкодження багажу та вантажу. Необхідність такого посилення відповідальності назривала досить давно, оскільки Варшавська конвенція потребувала модернізації, до неї постійно вносилися зміни, зростали розміри компенсацій, проте все це не відповідало вимогам тогочасного ринку міжнародних повітряних перевезень.

Надзвичайно важливим моментом при укладенні договорів з авіаційного страхування є правильне визначення понять та тлумачення авіаційних і страхових термінів, оскільки на практиці виникає досить багато спірних питань під час врегулювання страхових виплат через те, що терміни конвенцій перекладаються по-різному. Тому необхідно зазначити, що при страхуванні та перестраховуванні вживаються єдині або уніфіковані правила страхування, які мають юридичну силу лише англійською мовою. Переклади текстів на будь-яку іншу мову носять лише інформаційний характер, а при розгляді справ у суді пріоритет матиме лише англійська версія документа.

Серед нормативних актів національного законодавства, які регулюють та забезпечують покриття страхових ризиків в цивільній авіації найбільше значення мають Повітряний кодекс України 2011 року; Закон України «Про страхування» 1996 року; Постанова Кабінету Міністрів України № 1535 «Про затвердження порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» 2002 року та ін.

Закон України «Про страхування» одним із видів обов'язкового страхування визначає авіаційне страхування [2]. Згідно ст. 117 Повітряного кодексу України та Постанови КМУ № 1535 «Про затвердження порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» 2002 року авіаційне страхування цивільної авіації є обов'язковим та проводиться з метою забезпечення захисту інтересів експлуатантів, пасажирів, третіх осіб і включає:

- страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу;
- страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам;
- страхування осіб, які мають право перебувати на борту повітряного судна на законних підставах без придбання квитків;
- страхування повітряних суден;
- страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирів, багажу, пошти, вантажу;
- страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт [8, 9].

Варто зазначити, що з усіх вище перелічених видів авіаційного страхування обов'язковим відповідно до міжнародних вимог є лише відповідальність повітряного перевізника перед третіми

особами, пасажирями, власниками багажу, вантажу та пошти. В Україні обов'язковість страхування повітряних суден та членів екіпажу встановлено лише внутрішнім законодавством.

Висновки: в наш час транспортування пасажирів та вантажів характеризується масовістю, ритмічністю та достатньою складністю, особливо тоді, коли здійснюються міжнародні авіаперевезення та використовуються послуги кількох авіакомпаній. Незважаючи на сучасний розвиток індустрії та техніки, на практиці все частіше стикаємося з різними авіаційними ризиками під час здійснення повітряних перевезень. В зв'язку з цим необхідним постає встановлення чіткого правового базису для врегулювання та забезпечення покриття небажаних наслідків від настання страхових випадків, а також встановлення правових механізмів і обов'язків всіх учасників авіаційних перевезень.

Провівши дослідження даного питання, необхідно звернути увагу на те, що авіація є дуже сильно регламентованим сектором економіки. Забезпечення страхових ризиків, які мають ймовірність настання при повітряних перевезеннях покладається на систему авіаційного страхування, яка регулюється як нормами міжнародних угод та конвенцій, так і нормами внутрішнього законодавства. Проте, незважаючи на значний потенціал, роль та місце вітчизняного авіастрахування, воно не відповідає завданням та вимогам, які висуваються перед Україною сучасним страховим ринком.

Важливим кроком для становлення та розвитку авіаційної галузі в цілому та авіаційного страхування зокрема, стало приєднання України до Монреальської конвенції, яка стала узагальненням нових економічних та соціальних стандартів, які застосовуються до відповідальності перевізника, а також модернізувала застарілі норми щодо авіаційних перевезень, що містилися у Варшавській конвенції 1929 року з метою інтеграції України до сучасних світових стандартів безпеки повітряного сполучення. Недоліком залишається невідповідність чинного законодавства та підзаконних нормативних актів даній конвенції, що, в свою чергу, спричиняє плутанину в тлумаченні норм та визначенні меж відповідальності авіаперевізника.

На сьогодні страховий ринок в Україні перебуває на стадії формування, опанування інструментарієм та методикою страхування. Наявна нормативна база лише частково створила підґрунтя для розвитку доступного і привабливого для споживачів ринку страхових послуг та потребує суттєвого вдосконалення з урахуванням норм та принципів міжнародного законодавства в галузі авіаційного страхування.

В результаті виконання першочергових завдань по удосконаленню регулювання відносин в галузі авіаційного страхування, відбудеться подальше зростання числа договорів страхування, збільшення розмірів страхових виплат і, як наслідок, зростання обсягу фінансових ресурсів в системі авіастрахування та надання більш якісного страхового захисту.

Список літератури

1. *Осадець С. С.* Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець. — Вид. 2-ге, перероб. і доп. — К.: КНЕУ, 2002. — 599 с.
2. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96 – ВР // Відомості Верховної ради України. – 1996. - № 18. – Ст. 78.
3. *Говорушко Т. А.* Страхові послуги. Навчальний посібник. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 400 с.
4. Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року // www.rada.gov.ua
5. Конвенція про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні від 07 жовтня 1952 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU52K03U.html#
6. Протокол про внесення змін до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 18 вересня 1961 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://logisticsinfo.ru/?p=3093>
7. Конвенція по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року // www.rada.gov.ua
8. Повітряний кодекс України N 3393-VI від 19 травня 2011 року // www.rada.gov.ua
9. Постанова Кабінету Міністрів України „Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації” № 1535 від 12 жовтня 2002 року // www.rada.gov.ua