

Демінський С. А.
аспірант кафедри менеджменту ЗЕДП
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Наведено класифікацію авіаційних ризиків та видів авіаційного страхування в Україні. Розглядаються особливості притаманні авіаційним ризикам та специфіка їх страхування, з точки зору правових питань та практичних аспектів страхування.

Основний висновок, який можна зробити за результатами дослідження наукових робіт, періодичних та популярних видань з проблем страхування транспортних ризиків, та, зокрема, страхування авіаційних ризиків – це суттєвий дефіцит наукових досліджень та розробок у цій галузі. Більшість літератури з проблем страхового бізнесу, яка видається в Україні – це підручники або учбові посібники, які розглядають загальні основи страхової справи та теорію здійснення окремих видів страхування. Питання управління ризиками підприємств та організацій України через розробку комплексних страхових програм або не розглядаються взагалі, або даються загальні рекомендації, що не враховують специфіку комплексного підходу до страхування транспортних ризиків та авіаційних ризиків зокрема.

Транспортні ризики – це ризики пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів або пошти автомобільним, морським, повітряним, залізничним та іншими видами транспорту. Ризикам транспортного підприємства та самому транспортному процесу притаманні наступні специфічні характеристики.

По-перше, транспортному підприємству притаманний катастрофічний характер збитків, коли можливий фінансовий крах підприємства через одночасну загибель транспортного засобу, вантажу, пасажирів та екіпажу.

По-друге, для транспортного підприємства характерною є слабка передбачуваність конкретних ризиків (загроз), які можуть виникнути на шляху транспортного засобу, пов'язана із великою різноманітністю таких загроз. Відповідно розроблюються окремі кваліфікаційні вимоги до перевізників, систем безпеки, транспортних засобів, тари, тощо.

По-третє, при реалізації транспортної послуги, власник, як правило не контролює свій майновий інтерес у транспортному засобі, яке здійснює перевезення або у збереженні вантажу, та передає відповідальність за збереження своєї власності перевізнику. Останній у розумних межах приймає на себе відповідальність за вантаж, пасажирів та транспортний засіб.

По-четверте, транспортне підприємство характеризується наявністю проміжків часу протягом яких відсутня інформація щодо місця його перебування. У XVII ст. після виходу судна з порту завантаження про нього не було відомостей до моменту його повернення або інформація передавалась через кораблі, що йшли у зворотному напрямку. Із розвитком засобів комунікації ця проблема зменшилась але все ще існує.

Окрім того, що існують специфічні характеристики притаманні транспортним ризикам в цілому, є також особливі риси, притаманні страхуванню окремих видів транспорту, які виділяють цей вид страхування поміж інших та які накладають певні обмеження на діяльність транспортного підприємства. Наприклад, до особливих рис авіаційного страхування відносяться:

а) Великі за розмірами страхові суми. Дві найбільші українські авіакомпанії – «Аеросвіт» та «Міжнародні авіалінії України» застрахували свою відповідальність перед третіми особами при експлуатації повітряних суден на 750 млн. доларів кожна. Відповідно і страхові суми по каско повітряних суден складають від кількох мільйонів до кількох десятків мільйонів, в залежності від типу, строку експлуатації повітряного судна та ряду інших параметрів.

б) Наявність катастрофічних збитків. Для отримання дозволу на виконання польоту авіакомпанія повинна укласти три основні договори страхування: страхування каско повітряного судна, відповідальності перед третіми особами та страхування членів екіпажу. Відповідно, при настанні катастрофи страждають: корпус повітряного судна, пасажири, вантаж, пошта, члени екіпажу. Це призводить до того, що, найчастіше, в наслідок авіаційної пригоди, страхова компанії здійснює страхову виплати за всіма трьома видами страхування. Така виплата може перевищити надходження страхових платежів за кілька попередніх років, тобто має місце катастрофічний збиток.

в) Залежність від перестрахування. Вище зазначалось, що страхова сума по авіаційному страхуванню може складати кілька сот мільйонів доларів, відповідно, щоб прийняти на власне утримання такий ризик страхова компанія повинна мати власний капітал в розмірі кілька мільярдів доларів. Таких компаній в Україні немає, відповідно більшу частину ризику (90%-99%) українські страховики передають у

перестраховування нерезидентам.

г) Обов'язковий характер авіаційного страхування. Авіакомпанія не отримає дозвіл на виконання польоту без наявності передбачених законодавством договорів страхування.

Основними видами авіаційного страхування є (рис.1): страхування відповідальності експлуатанта повітряного транспорту перед третіми особами, пасажирами, за вантаж та пошту; страхування корпусу (Каско) повітряного судна; страхування членів екіпажу повітряного судна. До авіаційного страхування можна також віднести страхування відповідальності аеропортів перед третіми особами, а також страхування відповідальності виробників продукції авіаційного призначення.



Рис.1. Класифікація видів авіаційного страхування в Україні

При страхуванні відповідальності експлуатанта повітряного транспорту перед третіми особами, пасажирями, за вантаж та пошту об'єктом страхування є майнові інтереси страхувальника (авіакомпанії), які виникають внаслідок зобов'язання відшкодувати у порядку, встановленому законодавством, третім особам, пасажиром (спадкоємцям) вантажовласникам збитки, заподіяні внаслідок страхового випадку. Третіми особами вважаються фізичні та юридичні особи (їх майно), які не пов'язані із страхувальником договірними зобов'язаннями (в тому числі договором перевезення) та які не є працівниками страхувальника або не діють за його дорученням.

Для страхування корпусу (Каско) повітряного судна об'єктом страхування є майнові інтереси страхувальника, що не суперечать законодавству та пов'язані з володінням, користуванням і розпорядженням повітряним судном.

При страхуванні членів екіпажу повітряного судна об'єктом страхування є майнові інтереси, що не суперечать законодавству, пов'язані з життям і здоров'ям членів екіпажу повітряного судна.

Правове забезпечення авіаційного страхування дуже різноманітне. Воно містить норми міжнародних угод та конвенцій, до яких приєдналась наша держава; нормативні акти міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІКАО, ІАТА); норми внутрішніх законодавчих актів, що регулюють діяльність як цивільної авіації, так і страхування. Зауважимо, що обов'язковою з погляду міжнародних вимог є лише відповідальність повітряного перевізника перед третіми особами, пасажирями, власниками багажу, вантажу та пошти.

Розглянемо основні конвенції, що регулюють питання відповідальності повітряного перевізника щодо міжнародного перевезення пасажирів, багажу та вантажу і зрештою встановлюють вимоги до лімітів покриття в авіаційному страхуванні:

а) Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 року;

б) Протокол щодо зміни Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаний у Гаазі 28 вересня

