

УДК 368.1

О. Є. Мезіна

аспірант кафедри страхування,
ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

СТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ РИЗИКІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ВАЛЮТНОЇ КРИЗИ

В статье выделены внутренние и международные законодательные акты, касающиеся страхования авиационных рисков гражданской авиации, в которых страховые лимиты установлены в иностранной валюте. Автор обоснована необходимость урегулирования на законодательном уровне проблемы, которая возникает перед субъектами страхования в период финансово-валютного кризиса.

In the article are singled-out national and international legislative acts concerning aviation risks insurance of civil aviation in which insurance limits are set in foreign currency. The author grounds the necessity of settlement at legislative level of the problem which arises up before the subjects of insurance in the period of financially-currency crisis.

Ключові слова: *авіаційне страхування, цивільна авіація, ліміти відповідальності, міжнародне законодавство, іноземна валюта.*

Повітряне право в Україні орієнтоване на приведення його у відповідність до міжнародних вимог, зокрема, адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу.

У Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу серед напрямків інтеграції, адаптація законодавства України до законодавства ЄС стоїть на першому місці. В Законі України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» у статті 34 зазначено: «З питань авіаційної безпеки Україна співпрацює з іноземними державами та міжнародними організаціями». Метою співпраці в ст. 46 цього закону назване «приведення законодавства з авіаційної безпеки у відповідність з міжнародними стандартами» [1].

Відповідно до вищезгаданої стратегії умови авіаційного страхування цивільної авіації у нашій державі поступово адаптуються до законодавства ЄС, до того ж, Україна приєдналась до наступних міжнародних конвенцій та угод:

- Конвенція щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12.10.1929 р.

- Протокол щодо зміни Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшава 12.10.1929 р., Гаага 28.09.1955 р.).

- Конвенція про збитки, заподіяні іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, підписана у Римі 07.10.1952 р.

- Протокол щодо зміни Конвенції про збитки, заподіяні іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, підписаний у Римі 07.10.1952 р., підписаний у Монреалі 23.09.1978 р.

- Конвенція щодо уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписана в Монреалі 28.05.1999 р.

- Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особою, яка не є перевізником по договору, підписана у Гвадалахарі 18.09.1961 р.

- Резолюція Європейської Конференції цивільної авіації (ECAC/25-1) щодо мінімального рівня страхового покриття відповідальності авіаперевізників перед пасажирами та третіми особами (13.12.2000 р.).

- Постанова (ЄС) № 785/2004 Європейського парламенту і Ради Європейського Союзу від 21.04.2004 р. про вимоги до страхування авіаперевізників і операторів повітряних суден.

Постанова набрала чинності з 30.04.2005 р. та застосовується для всіх авіаперевізників та операторів повітряних суден, що виконують польоти в межах території, чи над територією держав — членів Європейського Союзу.

Постанова містить такі вимоги до страхування авіаперевізників і операторів повітряних суден:

1. **Мінімальне страхове покриття** щодо відповідальності перед **пасажирами, за багаж та вантаж** повинно становити:

а) перед пасажиром — **SDR 250 000 (USD 378 825)* за кожного пассажира;**

б) за багаж пасажирів — **SDR 1 000 (USD 1 515,3)* на кожного пассажира;**

в) за вантаж — **SDR 17 (USD 25,76)* за кожний кг.**

2. **Мінімальне страхове покриття** щодо відповідальності перед **третіми особами** повинно становити:

Максимальна злітна маса ІС (кг)	Мінімальний ліміт страхування (SDR)	Мінімальний ліміт страхування (USD)*
< 500	750 000	1 136 475
< 1 000	1 500 000	2 272 950
< 2 700	3 000 000	4 545 900
< 6 000	7 000 000	10 607 100
< 12 000	18 000 000	27 275 400
< 25 000	80 000 000	121 224 000
< 50 000	150 000 000	227 295 000
< 200 000	300 000 000	454 590 000
< 500 000	500 000 000	757 650 000
=> 500 000	700 000 000	1 060 710 000

* станом на 15.02.05 SDR 1 = USD 1,5153 [2].

Отже, вітчизняні страховики, відповідно до міжнародного та європейського повітряного права, до якого приєдналась Україна, повинні враховувати встановлені обов'язкові ліміти страхування в іноземній валюті.

В українському законодавстві у постанові Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» № 1535 при страхуванні відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошти, вантажу ліміти страхування також встановлені в іноземній валюті, а саме доларах США.

Встановлено, що страхова сума за договором обов'язкового страхування не повинна бути меншою:

— під час виконання польотів у межах України — суми, еквівалентної 20 000 доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожне пасажирське крісло і відповідно до кількості пасажирських крісел, передбаченої сертифікатом експлуатанта повітряного судна;

— за втрату або шкоду, заподіяну багажу, пошти або вантажу, — суми, еквівалентної 20 долларам США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожен кілограм ваги;

— за речі (поклажу), що знаходяться у пасажирів, — суми, еквівалентної 400 долларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку [3].

Вітчизняні страховики та страхувальники відповідно до чинного законодавства України та міжнародного законодавства, до якого приєдналась наша держава стосовно питань страхування авіаційних ризиків цивільної авіації, виявляються тісно прив'язаними до іноземної валюти.

В час фінансової кризи та гіперінфляції, курс іноземної валюти в Україні дуже різко коливається. Так, з курсу 4,84 грн за 1 долар США станом на 01.07.2008 р. він виріс до курсу 7,70 грн за 1 долар США станом на 01.01.2009 р. [4]. У зв'язку із цим, особливо гостро перед суб'єктами вітчизняного страхового ринку постає проблема щодо розрахунку страхової премії та страхового відшкодування, адже прогнозувати курс долара неможливо, а договір страхування підписується в основному на рік. Так, на практиці перед страховиком постає наступна проблема: ліміти відповідальності чітко встановлені як внутрішнім, так і міжнародним законодавством і виражені вони в іноземній валюті. Страховик при підписанні договору отримує страховий платіж по поточному курсу НБУ, тому й страхове відшкодування він має здійснити за поточним курсом НБУ на день виплати. В час фінансової кризи та гіперінфляції, судячи з вищевказаних показників коливання курсу долару США, може трапитись ситуація, що при перерахунку курсової різниці страховик суттєво недоотримає страхову премію, що погіршить його можливості щодо виплати страхового відшкодування. Таким чином, буде порушено певне співвідношення між величиною страхових зобов'язань страховика та розміром коштів, які знаходяться в його розпорядженні, особливо при прийнятті на страхування великих авіаційних суден.

У вітчизняному законодавстві утворюється серйозна прогалина, оскільки дане питання ніяким чином не врегульоване. Виплачувати страхове відшкодування за курсом, який був зафіксований на момент підписання договору — вихід не прийнятний як для страховика, так і для страхувальника. Так, для страховика це є порушення законодавчих вимог, оскільки

ліміти встановлені в іноземній валюті і виплата має бути здійснена відповідно до них. Значні проблеми щодо цього виникають і у страхувальників. Зокрема, якщо постраждала особа є громадянином України, то перерахунок курсу може призвести до суттєвого недоотримання нею страхового відшкодування.

На практиці страховики, такі як, наприклад, «Бусін», «Кредо Класік», «Кий Авіа Гарант», працюють за такою схемою: страхова премія вноситься страхувальником за поточним курсом НБУ на день сплати премії, а відшкодування буде проводитись за поточним курсом НБУ на день настання події.

Як вже зазначалося вище, така ситуація на нашу думку є неприйнятною, оскільки в умовах глибокої фінансової кризи недоотримання премії страховиком може бути дуже суттєвим. Ми вважаємо, що отримувати премію страховик повинен по поточному курсу НБУ на день внесення премії із застереженням про перерахунок премії, якщо відбудеться страховий випадок і страховик буде здійснювати страхове відшкодування. Проте, на практиці застосувати такий підхід неможливо, оскільки в законодавстві немає необхідного підґрунтя для впровадження його в життя.

Література

1. *Філіппов А. В.* Поняття «безпека авіації» та «авіаційна безпека» в українському законодавстві та юридичній науці // Бюлетень Міністерства юстиції України. — 2006. — № 2. — С. 102.
2. Державна авіаційна адміністрація: Сайт у мережі Internet — www.avia.gov.ua
3. Постанові Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» № 1535.
4. Національний Банк України. Сайт у мережі Internet — www.bank.gov.ua

Стаття надійшла до редакції 15.05.09.