

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА**

Факультет фінансів

Кафедра банківської справи та страхування

галузь знань	07 Управління та адміністрування
спеціальність	072 Фінанси, банківська справа та страхування
освітня програма	Страхування та ризик-менеджмент
Форма навчання:	<i>денна</i>

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему «Авіаційне страхування в Україні»
(назва теми)

здобувача Галабурди Олексія Олексійовича _____
(Прізвище, ім'я, по батькові) (підпис здобувача)

Науковий керівник:

ДОЦЕНТ, КАНД.ЕКОН.НАУК.
(вчене звання, наукова ступінь)

_____ ДИМНІЧ О.В.
(підпис) (Прізвище, ініціали)

Робота допущена до захисту перед Екзаменаційною комісією з атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)

Завідувач кафедри банківської справи та страхування,
доктор економічних наук, професор _____Примостка Л.О.
(підпис)

Київ 2023

Зміст

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАСТРАХУВАННЯ	7
1.1 Сутність та принципи авіаційного страхування. Основні завдання страхування цивільної авіації.....	7
1.2 Страхування відповідальності експлуатанта та перевізника за шкоду, заподіяну третім особам.....	14
1.3 Страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу. Страхування повітряних суден.....	20
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ АВІАСТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ	26
2.1 Сучасна практика та особливості функціонування авіастрахування в Україні.....	26
2.2 Світовий досвід функціонування авіастрахування.....	38
РОЗДІЛ 3 СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАСТРАХУВАННЯ	43
3.1 Проблеми та перспективи розвитку страхування відповідальності експлуатанта та перевізника в Україні.....	43
3.2 Проблеми та перспективи розвитку страхування авіаційного персоналу та повітряного судна	50
ВИСНОВКИ	58
СПИСОК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ.....	60

ВСТУП

Авіаційна галузь є однією зі стратегічних сфер у світовій та національній економіці і її стале функціонування вимагає вирішення складних завдань щодо забезпечення безпеки та регулювання. Основною складовою стійкого функціонування авіаційної галузі є авіаційне страхування, яке включає в себе страхування літаків, відповідальності перевізників та інших аспектів авіаційної діяльності.

Актуальність цієї теми підкреслюється рядом факторів:

1. Зміни в регуляторному середовищі, що вимагають постійного оновлення та пристосування страхових полісів до нових вимог.
2. Підвищена увага до проблем безпеки в авіаційній галузі, що вимагає розвитку страхових продуктів для захисту відповідальних суб'єктів та пасажирів.
3. Світовий досвід авіаційного страхування має значний потенціал для впровадження в Україні, що сприятиме підвищенню якості та ефективності цієї галузі.

Отже, моя магістерська робота має важливу наукову та практичну цінність, оскільки вона спрямована на вивчення актуальних аспектів авіаційного страхування в Україні та світі, а також на розробку рекомендацій для покращення системи страхування в цій галузі.

Мета дослідження полягає в аналізі сучасного стану авіастрахування в Україні та світі з урахуванням його теоретичних засад, практичних аспектів, проблем, та перспектив розвитку. Основною метою є визначення можливостей покращення системи авіастрахування в Україні та адаптація найкращих світових практик до національних реалій.

Завдання дослідження включають:

1. Аналіз сучасних теоретичних засад авіастрахування та основних принципів цієї галузі.
2. Вивчення практики функціонування авіастрахування в Україні з визначенням особливостей та проблем.

3. Аналіз світового досвіду в сфері авіастрахування з виділенням найкращих практик та інновацій.

4. Виявлення актуальних проблем розвитку авіастрахування в Україні та світі, таких як високі ризики та нестабільність, відсутність регуляторної бази, обмежена конкуренція, високі ціни страхування, недоступність покриття.

5. Формулювання перспектив та рекомендацій щодо подальшого розвитку авіастрахування в Україні з використанням світового досвіду та врахуванням актуальних проблем.

Мета та завдання цього дослідження спрямовані на покращення системи авіастрахування як в Україні, так і в світі, в напрямку підвищення безпеки та ефективності авіаційної галузі, а також захисту інтересів страхових компаній та клієнтів.

Об'єктом дослідження є авіастрахування як вид страхування, що охоплює страхування цивільної авіації, включаючи повітряні судна, авіаційний персонал, пасажирів, а також страхування відповідальності експлуатантів і перевізників за можливу шкоду, заподіяну третім особам. А також система авіастрахування в Україні та в світі, її теоретичні засади, практична реалізація, проблеми та перспективи розвитку.

Цей вид страхування створює складну систему фінансового захисту для різних учасників авіаційної діяльності і його вивчення допоможе ідентифікувати та розв'язати проблеми, що виникають у контексті ризиків, пов'язаних із цивільною авіацією. Насамперед, дослідження дозволить визначити способи покращення ефективності страхування, зменшення впливу ризиків на авіаційну безпеку та розвиток сучасних підходів до страхування в цій галузі.

Предметом дослідження є специфіка та особливості авіастрахування в Україні та світі, а також сучасні проблеми і перспективи його розвитку.

Даний предмет дослідження визначає об'єктивну необхідність докладного вивчення структури, функціонування, ризиків, тенденцій та інновацій у галузі авіастрахування з метою покращення ефективності цієї системи фінансового захисту для учасників авіаційної галузі. Аналізуючи предмет дослідження,

докладатиму зусиль для розкриття ключових аспектів авіастрахування та виявлення шляхів його подальшого вдосконалення на рівні як України, так і світової практики.

Методи дослідження включають такі:

1. Аналіз літературних джерел: використовувався для огляду і систематизації існуючих теоретичних та практичних аспектів авіастрахування в Україні та світі, а також для вивчення історії, сучасного стану та перспектив цієї галузі.

2. Емпіричні методи: для аналізу статистичних даних, анкетування і інтерв'ю з фахівцями авіаційного страхування в Україні для отримання практичних даних та експертних думок.

3. Порівняльний аналіз: для порівняння системи авіастрахування в Україні та інших країнах світу з метою виділення спільних аспектів та особливостей.

4. Аналіз документів: включає аналіз нормативно-правових актів та звітності страхових компаній, що дозволило отримати інформацію щодо регулювання та фінансового стану авіастрахування в Україні.

Ці методи дослідження дозволили отримати як теоретичні, так і практичні результати, необхідні для досягнення мети кваліфікаційної роботи.

Інформаційна база дослідження включає такі джерела інформації, як нормативно-правову базу, наукові публікації, інформаційні статті та інші інтернет-джерела. Оскільки, аналізувалися нормативно-правові акти, що регулюють діяльність страхових компаній в Україні, а також міжнародні стандарти та конвенції з авіастрахування.

Робота ґрунтується на вивченні великої кількості наукових статей, монографій та книг, як вітчизняних, так і зарубіжних вчених, що стосуються авіастрахування та суміжних тем.

Для аналізу статистичних показників авіастрахування в Україні та світі використовувалися дані з офіційних звітів страхових компаній, а також статистичні дані, опубліковані на офіційних сайтах відповідних страхових регуляторів та

агентств.

Фінансова інформація про страхові компанії, їх фінансовий стан та результати діяльності були взяті з їхніх фінансових звітів, опублікованих на їхніх веб-сайтах та в фінансових засобах масової інформації.

Ця інформаційна база надала можливість комплексного дослідження.

Кваліфікаційна робота має скоріше теоретико-методичне значення, адже спрямована радше на дослідження ринку авіаційного страхування, який фактично припинив своє функціонування після початку повномасштабної війни.

Дослідницька робота складається з трьох розділів:

- перший розділ містить теоретичний матеріал щодо авіаційного страхування, його видів та засад функціонування. Також виокремлена вся нормативно-правова база функціонування та регулювання авіастрахування, в тому числі всі іноземні та міжнародні документи.

- другий розділ поділено на два логічні блоки. Перший блок, являє собою дослідження українського ринку авіастрахування. Велика увага приділяється сучасному стану справ у найбільших українських авіакомпаній. Також представлені дві таблиці та один рисунок для кращого розуміння сучасного стану українського ринку. Другий блок містить інформацію щодо стану світового ринку авіаційного страхування та тенденцій, які на ньому сформувалися. Неабияку увагу приділено кейсу неповернення Росією застрахованих літаків, які перебували у лізингу, їх власникам.

- третій розділ також можна поділити на два логічні блоки. Перший містить інформацію щодо проблем та перспектив розвитку авіаційного страхування в Україні. Запропоновані напрямки вдосконалення та розвитку вітчизняного авіастрахування. Другий розділ висвітлює проблеми світового ринку авіастрахування. Виокремлює головні напрямки вдосконалення авіаційного страхування. Також зазначаються головні перспективи розвитку цієї галузі страхування.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РЕГУЛЮВАННЯ

АВІАСТРАХУВАННЯ

1.1 Сутність та принципи авіаційного страхування. Основні завдання страхування цивільної авіації

Авіаційне страхування — це загальна назва комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством.

Розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Обов'язковість низки авіаційних видів страхування обумовлена міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна, та внутрішніми законодавчими актами. Воно поширюється на усіх авіаексплікатантів України як на території нашої країни, так і за її межами.

Добровільні види авіаційного страхування — це широкий спектр в основному страхування майна та страхування відповідальності різних підприємств і організацій, котрі беруть участь у функціонуванні цивільної авіації.

Порядок та умови проведення авіаційних видів страхування є специфічними і потребують докладного висвітлення. Це, зокрема, зумовлено такими чинниками [1]:

- 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.

Щоб страхова компанія могла здійснювати авіаційне страхування, вона має задовольняти певні неодмінні умови [1]:

- наявність професійно підготовлених фахівців-експертів. Страхова компанія, котра здійснює авіаційне страхування, повинна мати фахівців, 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 в 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;
- наявність широкої системи перестрахування. За розміром страхових сум авіаційні ризики є одними з найбільших узагалі з усіх видів страхування, та може сягати десятків, сотень мільйонів, а іноді й мільярдів доларів. 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 перестрахування з національними страховиками та міжнародними страховими брокерами;

- 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 в авіаційній події. Тому для врегулювання будь-якого серйозного страхового випадку з авіаційного страхування потрібні знання та грамотне застосування всіх цих законів;

- 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. Як правило, страховик виділяє загальну або акумульовану квоту — чітко визначену частку фінансових коштів, тобто 100 %, на всі види авіаційного страхування. Визначення частки власного утримання страховика за кожним із видів потребує розрахунків. Під час розрахунків акумуляції ризику береться до уваги, що в разі катастрофи чи аварії літака, як правило, потрібно здійснювати виплати як за сам літак — пошкоджене майно, наприклад, 50 % від акумульованої квоти, так і за загиблих членів екіпажу, а їх в екіпажі 5—7 осіб — 10 % від квоти, так і за загиблих пасажирів, наприклад, Ан-24 — 46/48 пасажирських місць, Ту-154 — 168 таких місць — 20 % від квоти, вантаж, прийнятий до перевезення і за пошкоджене уламками літака майно на землі, яке становить 20 % від квоти [1]. Цілком зрозуміло, що 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.

Отже, можна виокремити такі особливості авіаційного страхування:

- комплектність. Поділ на такі види, як майнове, особисте, відповідальності;
- великі розміри страхових сум, визначених у валюті різних країн;
- дія полісів за межами України;
- значна акумуляція ризиків;

- необхідність перестраховування ризиків на міжнародному страховому ринку.

Таким чином, авіаційне страхування є важливою галуззю страхування, спрямованою на захист інтересів учасників цивільної авіації. Цей вид страхування охоплює широкий спектр ризиків, пов'язаних з авіаційною діяльністю, і надає страхувальникам фінансовий захист у випадку непередбачених подій.

Сутність авіаційного страхування полягає в тому, щоб забезпечити власникам, операторам, пасажиром та іншим учасникам авіаційного сектору можливість вирішення фінансових ризиків, пов'язаних з авіаційними подіями, такими як аварії, крадіжки, збитки вантажів, а також ризики, пов'язані з обслуговуванням аеропортів, літаків, обслуговуючих компаній та інших важливих аспектів авіації.

Авіаційне страхування базується на ряді ключових принципів, які визначають його функціонування та спрямовані на забезпечення надійного фінансового захисту для учасників авіаційного сектору. Основні принципи авіаційного страхування включають такі [37]:

1. Принцип спеціалізації: цей принцип передбачає існування спеціалізованих страхових компаній і відділень, які мають глибокі знання та експертизу в галузі авіаційного страхування. Враховуючи складність авіаційних ризиків, спеціалізація дозволяє страховикам краще оцінювати ризики та надавати відповідні страхові послуги.

2. Принцип розподілу ризику: однією з основних ідей авіаційного страхування є розподіл ризику між страховиками та страхувальниками, клієнтами. Це означає, що страховики укладають договори страхування з різними компаніями та організаціями, які мають різні рівні ризику. Цей принцип дозволяє зменшити фінансовий тиск на окремі компанії або організації в разі страхового випадку.

3. Принцип індивідуальності: кожен об'єкт страхування в авіаційному страхуванні розглядається індивідуально. Це означає, що страхові умови та вартість страхового поліса визначаються на підставі характеристик конкретного об'єкта

страхування. Наприклад, літаки різних моделей можуть мати різний рівень ризику, що впливає на умови страхування.

4. Принцип регулювання: авіаційне страхування підпорядковане спеціальним нормативним актам та міжнародним угодам. Регулювання встановлює вимоги до фінансової стійкості страховиків, стандарти безпеки та мінімальні обсяги покриття. Це регулювання спрямоване на забезпечення надійності та безпеки авіаційного сектору.

5. Принцип глобальності: оскільки багато авіаційних подій мають міжнародний характер, авіаційне страхування часто має глобальний спектр покриття. Це означає, що страховики мають здатність оперативно реагувати на події, які відбуваються в різних куточках світу.

Принципи авіаційного страхування відіграють ключову роль у забезпеченні надійного та ефективного функціонування авіаційного сектору. Вони допомагають зменшити ризики та забезпечити фінансовий захист для учасників авіаційної галузі, сприяючи розвитку та безпеці цивільної авіації.

Авіаційне страхування дозволяє учасникам авіаційного сектору функціонувати в умовах високих ризиків, забезпечуючи фінансовий захист в разі непередбачених подій, і сприяє безпеці та надійності авіаційних перевезень. Авіаційне страхування є важливим інструментом для забезпечення фінансової стійкості та безпеки цивільної авіації в сучасному світі.

Також, сучасне авіастрахування виконує низку важливих завдань, спрямованих на забезпечення фінансової безпеки та надійності цивільної авіації в сучасному світі.

Основні завдання цього виду страхування включають такі [36]:

1. Захист власників та операторів літаків: одним з ключових завдань страхування цивільної авіації є захист інтересів власників літаків і авіаперевізників. Це означає, що вони можуть отримати фінансову компенсацію в разі аварій, збитків чи інших подій, що можуть призвести до фінансових втрат.

2. Забезпечення безпеки пасажирів і екіпажу: страхування цивільної авіації також має за мету забезпечення безпеки пасажирів, які користуються

авіап перевезеннями, а також екіпажу літаків. У випадку непередбачених подій, страхова компанія може відшкодувати збитки та витрати на лікування чи іншу допомогу.

3. Захист власників та операторів аеропортів: страхування цивільної авіації може включати в себе також захист власників і операторів аеропортів, обслуговуючих компаній та інших учасників авіаційного сектору. Вони можуть отримати компенсацію за збитки, пов'язані з різними авіаційними ризиками.

4. Забезпечення фінансової стабільності авіапідприємств: страхування допомагає авіапідприємствам уникнути серйозних фінансових труднощів у разі аварій чи інших страхових подій. Це сприяє стабільному розвитку авіаційного сектору та забезпечує його фінансову стійкість.

5. Захист інтересів страховиків: страховики також мають інтереси в забезпеченні фінансової надійності та безпеки авіаційного сектору. Вони визначають рівень ризику та умови страхових полісів, що відображають специфіку авіаційних ризиків.

Таким чином, авіастрахування вирішує ряд важливих завдань, сприяє забезпеченню безпеки, фінансової стійкості та надійності авіаційного сектору, що є важливим для розвитку цивільної авіації та забезпечення комфорту та безпеки для пасажирів і персоналу.

Правове забезпечення цього виду 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, а саме ІКАО[2] та ІАТА[3]; норми внутрішніх законодавчих актів, що регулюють діяльність як цивільної авіації, так і страхування.

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.

- варшавська конвенція 1929 р. та поправки до неї, відомі як Гаазький протокол 1955 р., що засвідчує збільшення ліміту відповідальності за смерть чи

тілесні ушкодження від 125 до 250 тис. золотих франків, зараз це приблизно 750 тис. євро[4].

- гвадалахарська конвенція 1961 р., яка встановлює відповідальність між фактичним авіаперевізником та перевізником за договором і особливо важлива в разі врегулювання питань страхових відшкодувань при спільній експлуатації літака кількома авіаперевізниками [5].

- римська конвенція — установлює ліміти відповідальності перед третіми особами всіх авіаперевізників[6].

- Монреальські протоколи ICAO— 1, 2, 3, 4, або *International Civil Aviation Organization* — Міжнародна організація цивільної авіації. Замінили золотий франк на Спеціальні права запозичення, чи *SDR* — *Special Drawing Right* [1];

У травні 1999 року на дипломатичній конференції у Монреалі було укладено Конвенцію ICAO [1]. Її мета — повністю замінити систему Варшавської конвенції. Конвенцію ICAO [1] підписали 53 держави.

До найважливіших правових актів належать також різноманітні резолюції IATA [2] 600а, 600б, (*International Aviation Transport Association*) із питань вантажних авіаперевезень; Повітряний кодекс України [7], підписаний в 1993 р., статті 103 і 105 [7]; Постанова Кабінету Міністрів України від 13 липня 1989 р. за № 1083 «Про порядок та умови здійснення обов’язкового авіаційного страхування» [8]; Закон України «Про страхування» [9].

Варто зазначити, що надзвичайно важливими при укладанні договорів з авіаційного страхування є визначення й тлумачення понять і термінів як авіаційних, так і страхових. Багато спірних питань при врегулюванні страхових виплат постає через те, що терміни конвенцій перекладаються по-різному. Тому кожен законодавчий акт чи конвенція має офіційну мову, якої і дотримуються, розглядаючи питання в судах різних країн. Наприклад, у Варшавській конвенції, мовою якої є французька, вживається лише слово «*aerodrome*», тоді як у таких конвенціях, як IATA [3] та ICAO [2] використовується англійське «*airport*», хоча різниця між поняттями «аеродром» та «аеропорт» у сучасній цивільній авіації

істотна.

Саме тому уніфіковані умови авіаційного страхування, що застосовуються у сучасній міжнародній системі страхування, також містять розділ термінів і понять, таких як «*insured*» — застрахований, страхова сума — «*agreed value*», військові ризики — «*war risks*». Потрібно пам'ятати, що при страхуванні та перестраховуванні вживаються єдині або уніфіковані умови страхування, які мають юридичну силу лише англійською мовою. Переклади цих умов будь-якими іншими мовами мають лише інформаційну функцію, тобто при розгляді спірних питань у суді пріоритет має англійська версія даного документа.

1.2 Страхування відповідальності експлуатанта та перевізника за шкоду, заподіяну третім особам

Повітряний транспорт, як і інший транспорт, може бути небезпечним для учасників перевезення і для навколишніх людей і їхнього майна. Адже після великих авіакатастроф буває, що авіакомпанія банкрутує і стає неспроможною виплатити відшкодування потерпілим сторонам. Тому держави світу, котрі, обстоюючи інтереси своїх громадян, приєдналися до відповідних міжнародних конвенцій, вимагають від кожної авіакомпанії-авіаперевізника обов'язково застрахувати свою відповідальність, причому на ліміт, не менший за встановлений у країні, на території якої виконуються польоти.

Сему тому існує страхування цивільної відповідальності авіаперевізника перед пасажирами, власниками багажу, вантажу, пошти та третіми особами (*Legal Aviation Third party, passanger's, baggage, cargo and mail liability*).

Авіаційна промисловість є складною та високоризиковою галуззю, де регулювання, відповідальність та фінансові ризики мають важливе значення. Страхування відповідальності експлуатанта та перевізника за шкоду, заподіяну третім особам, в авіастрахуванні є ключовим елементом для забезпечення фінансової стійкості та виконання вимог цієї складної галузі.

Сутність цього виду страхування полягає в тому, що воно спрямоване на

захист інтересів експлуатантів та авіаперевізників у випадках, коли вони несуть відповідальність перед третіми особами за шкоду, заподіяну внаслідок авіаційних інцидентів. Ця відповідальність може виникнути через аварії, затримки рейсів, втрати вантажів чи інші події, які можуть призвести до фінансової шкоди для третіх осіб. Страхування надає можливість відшкодувати цю шкоду та зменшити фінансовий ризик.

Основними аспектами сутності страхування відповідальності в авіастрахуванні є [1]:

1. Захист від фінансових ризиків: авіаційні інциденти можуть призвести до значних фінансових зобов'язань перед третіми особами. Страхування відповідальності допомагає експлуатантам та авіаперевізникам забезпечити фінансовий захист та відшкодувати збитки третім особам.

2. Забезпечення безпеки для пасажирів та третіх осіб: захист інтересів пасажирів, власників майна та інших третіх осіб є однією з головних мет цього виду страхування. Він дозволяє надати фінансову компенсацію у разі подій, що можуть призвести до шкоди.

3. Забезпечення дотримання вимог законодавства та міжнародних угод: багато країн мають вимоги щодо страхування відповідальності для авіаперевізників та експлуатантів для забезпечення відшкодування збитків третім особам.

Факт цього виду страхування обов'язково підтверджується сертифікатом міжнародно визнаної форми, текст якого має бути англійською мовою з обов'язковим зазначенням міжнародного страхового брокера, через котрого здійснювалось розміщення ризику. Крім того, сертифікат має містити назву та всі реквізити страхувальника, назву авіакомпанії-страхувальника та всіх співстрахувальників, ліміт відповідальності, строк дії страхового захисту та реєстраційний номер повітряного судна.

Наприклад, якщо у аеропорту однієї з країн український літак під час рулювання пошкодить світлотехнічне обладнання аеропорту або літак іншої авіакомпанії, то керівництво аеропорту вправі затримати подальший політ українського літака до підтвердження легальності та дії сертифікатів страхування,

які неодмінно мають бути на борту літака. Якщо таке підтвердження отримано й встановлено зв'язок зі страховиком, то українська авіакомпанія може здійснювати подальший політ. Інакше літак буде затримано, авіакомпанія-експлуатант понесе великі збитки і дозволу на виліт не буде отримано доти, доки не підтвердиться дійсність сертифіката страхування. Тому страховик має уважно оформляти сертифікати як бортові документи літака, використовуючи лише міжнародно визнаний текст, та мати змогу підтримувати при потребі цілодобовий зв'язок зі своїми клієнтами.

Щодо відшкодування збитків пасажиром, важливо пам'ятати, що ліміти відповідальності в різних країнах неоднакові. Наприклад, в Україні цей ліміт становить не менш як 20 000 дол. США за кожну особу, у країнах Європейського союзу — не менш як 100 000 дол., а у США, Канаді, Японії — немає обмежень [1]. Необмежений ліміт відповідальності означає, що особа, яка потерпіла від авіаційної події, може подати позов на необмежену суму, і він може бути визнаний судом. У такому разі загальна сума відшкодування повинна бути саме такою, яку визнав суд.

Відповідальність за багаж здебільшого встановлюється як 1 дол. США за 1 кг, а за вантаж — 20 дол. США за 1 кг [1]. Тому страхування цього виду може здійснюватися як з визначенням лімітів відповідальності окремо за одного пасажиром, за 1 кг багажу або вантажу та окремо перед третіми особами. У практиці при страхуванні цього виду дуже часто застосовують так званий єдиний комбінований ліміт (*combine single limit*). Ліміт відповідальності в комбінованому ліміті — це загальна максимальна страхова сума / страхове відшкодування, що може сплатити страховик за сукупністю позовів третіх осіб, пасажирів, вантажовласників стосовно одного страхового випадку.

Як приклад можна згадати катастрофу літака, що сталась у одній із країн Європи, де уламки літака зруйнували будівлі й стали причиною смерті кількох осіб, котрі перебувати на місці на цей час. Крім того, загинули всі пасажирів, які були на борту. Страхова сума — комбінований ліміт відповідальності становив 500 млн дол. США [1]. Виплата, у мільйонах доларів, здійснювалась так: пасажиром, або

спадкоємцям за законом, за їхній багаж і вантаж — 380; сім'ям загиблих на землі — 80; компенсація за зруйновані будівлі — 40. Усього — 500 млн дол. США [1].

Національні нормативні акти в багатьох країнах встановлюють вимоги до страхування відповідальності в авіаційній галузі. Наприклад, в Сполучених Штатах, Федеральна авіаційна адміністрація, під назвою *FAA*, встановлює вимоги до страхування відповідальності для авіаперевізників та експлуатантів. Ці вимоги мають на меті забезпечити достатню фінансову відповідальність для відшкодування шкоди третім особам в разі авіаційних інцидентів [13].

На міжнародному рівні Монреальська конвенція є ключовим документом, що регулює страхування відповідальності в авіаційній галузі. Ця конвенція встановлює вимоги до обов'язкового страхування відповідальності авіаперевізників перед пасажирами, вантажем та третіми особами в разі авіаційних інцидентів. Крім того, Монреальська конвенція встановлює максимальні обмеження відповідальності, але ця сума може бути збільшена за домовленістю сторін [15].

Натомість, Україна має свою власну нормативну базу, яка регулює страхування відповідальності експлуатанта та перевізника за шкоду, заподіяну третім особам в авіастрахуванні. Ця нормативна база складається з законів, постанов та регуляторних актів, які визначають вимоги та умови для цього виду страхування.

Національні нормативні акти України, що стосуються страхування відповідальності в авіаційній галузі, включають такі ключові документи:

1. Повітряний кодекс України: Закон України «Про повітряний кодекс» встановлює загальні правила та вимоги для авіаційної діяльності в Україні, включаючи питання страхування відповідальності експлуатантів і авіаперевізників перед третіми особами. Закон визначає обов'язковість цього виду страхування та вимоги до мінімальних страхових сум [7].

2. Регуляторні акти Державної служби цивільної авіації України, або ДСЦА: ДСЦА видає регуляторні акти та розпорядження, які визначають деталі страхування відповідальності в авіаційній галузі, включаючи порядок реєстрації

страхових полісів, вимоги до страхових компаній та процедури врегулювання страхових випадків [14].

3. Міжнародні домовленості: Україна є учасницею різних міжнародних угод і конвенцій, які регулюють страхування відповідальності в авіаційній галузі. Наприклад, Монреальська конвенція встановлює вимоги до обов'язкового страхування відповідальності авіаперевізників перед третіми особами та встановлює максимальні обмеження відповідальності.

4. Регулятори страхового ринку України: На сьогоднішній день, указом президента, обов'язки Регулятора виконує Національний банк України; здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, визначає вимоги та регулює діяльність страхових компаній, які надають послуги зі страхування відповідальності в авіаційній галузі [38].

Ця нормативна база визначає правовий фреймворк для страхування відповідальності експлуатанта та перевізника за шкоду, заподіяну третім особам в авіастрахуванні в Україні. Вона забезпечує виконання міжнародних зобов'язань та забезпечує права та інтереси всіх учасників авіаційного сектору в країні.

Також, при укладанні договорів авіаційного страхування потрібно мати на увазі, що в цивільній авіації дуже поширена оренда, лізинг, застава повітряних суден та обмін повітряними суднами між авіаексплуатантами. Це факт, на який страховик повинен звернути увагу і чітко визначитись разом зі страхувальником, хто саме та в яких випадках несе відповідальність і яку частку отримає у разі настання страхового випадку. З'являється таке поняття, як співстрахувальник, або додатково застрахований (*additional insured*). У будь-якому випадку страхувальник обов'язково повинен інформувати страховика про передання повітряного судна іншій авіакомпанії та зміну відповідальності. Наприклад: авіакомпанії А і В уклали договір на перевезення пасажирів так, що авіакомпанія А перевозить пасажирів, які купили авіаквитки авіакомпанії В. Авіаквиток — це договір пасажира з авіакомпанією В на перевезення його за вказаним маршрутом, і саме авіакомпанія В несе відповідальність за виконання цього договору. Але фактично застраховані пасажирські крісла у літаку авіакомпанії А, що надала літак. Тому в договорі

оренди між авіакомпаніями А і В обов'язково має бути поділено відповідальність та визначено всі страхові аспекти. Страховик має відбивати всі зміни в договорі страхування та полісах.

У практиці авіаційного страхування поліс або сертифікат є лише документом, що підтверджує факт страхування, але не є самим договором страхування. Це викликано тим, що згідно з Повітряним кодексом поліс страхування є обов'язковим бортовим документом. Звичайно, він не повинен бути об'ємним і повинен мати «міжнародно визнану форму», що передбачає відповідний текст англійською мовою, оскільки саме англійська є міжнародно визнаною авіаційною мовою, з обов'язковим зазначенням страховика та перестраховального брокера. Як правило, авіаційні ризики розміщуються на національному та міжнародному страховому ринку через міжнародних страхових / перестраховальних брокерів. Найвідоміші та найбільші міжнародні брокери в авіаційному та космічному страхуванні — це *MARSH* [10], *AON* [11] та *Willis Faber* [12].

Окрім того, застосовуються єдині правила страхування з метою визначення єдиного підходу при укладанні договорів авіаційного страхування, визначення термінології, страхових ризиків, страхових випадків та страхових виплат.

Умови та правила, на яких укладається договір страхування, та умови, на яких авіаційні ризики перестраховуються, безперечно, мають бути абсолютно однакові, особливо коли ризики перестраховуються на міжнародному страховому ринку. У міжнародній практиці авіаційного страхування застосовуються уніфіковані умови та застереження міжнародного страхового ринку, таких як *AVK 1B, Zurich Re 1995 EE*. В Україні з 2000 р. Авіаційним страховим бюро було взято за основу саме ці міжнародні правила, які не суперечать національному страховому законодавству, але адаптовані до нього [1].

1.3 Страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу. Страхування повітряних суден

Страхування повітряних суден є надзвичайно важливою галуззю авіаційного страхування, що спеціалізується на захисті інтересів власників або операторів літаків, гелікоптерів, дирижаблів, та інших повітряних суден. Ця форма страхування має на меті забезпечити фінансовий захист у разі різних ризиків, пов'язаних з експлуатацією повітряних транспортних засобів.

Сутність страхування повітряних суден полягає в такому [1]:

1. Захист від фінансових ризиків: власники або оператори повітряних суден піддаються різним ризикам, які можуть призвести до фінансових втрат. Ці ризики включають аварії, крадіжки, природні катастрофи, технічні несправності, і багато інших. Страхування надає можливість відшкодувати збитки та покрити витрати на відновлення або заміну повітряного судна.

2. Захист від цивільної відповідальності: окрім захисту від фінансових ризиків, страхування повітряних суден також включає в себе захист від цивільної відповідальності. Це означає, що власники або оператори повітряних суден можуть бути страховані від відповідальності перед третіми особами за шкоду, заподіяну в результаті авіаційних подій. Ця форма страхування важлива для захисту власників або операторів від можливих судових вимог та фінансових втрат.

3. Зменшення ризику придбання і утримання повітряних суден: багато фінансових установ, банків та організацій, що надають фінансування для придбання повітряних суден, вимагають наявності страхового покриття для зменшення ризику. Таке страхування може робити фінансове здобуття повітряного судна більш доступним для власників.

4. Вимоги відповідно до міжнародних угод: багато країн вимагають відповідності забезпечення страхування повітряних суден міжнародним стандартам та угодам. Наприклад, Монреальська конвенція вимагає від країн-учасниць забезпечення відповідності страхування цивільної відповідальності власників повітряних суден.

Страхування повітряних суден є важливим елементом глобальної авіаційної індустрії, що допомагає захистити фінансові інтереси власників і операторів повітряних транспортних засобів, забезпечити безпеку пасажирів та третіх осіб, та відповідати вимогам міжнародних норм і стандартів.

Одним з найрозповсюдженіших є страхування каско повітряних суден (*Aviation Hull*). Цей вид страхування здійснюється з метою захисту майнових інтересів власника повітряного судна. Оскільки в Україні власником більшості повітряних суден є держава, то цей вид є обов'язковим. Страхова сума має бути не меншою за залишкову балансову вартість літака. Страхування повітряного судна, або каско (*Hull*), можна здійснити за двома основними умовами [1]:

- тільки від повної загибелі (*Total loss only*);
- повної загибелі та пошкодження (*Hull all risks*).

Повна загибель повітряного судна означає:

- повну втрату повітряним судном здатності здійснювати політ у зв'язку з руйнуванням основних елементів несучих конструкцій планера або в разі, коли компетентною комісією встановлено, що аварійний ремонт цього повітряного судна технічно неможливий чи економічно недоцільний, в такому разі вартість ремонту буде більшою за страхову суму;
- зникнення повітряного судна безвісти, коли воно після планового польоту, здійснюваного в період дії договору обов'язкового страхування, не прибуло до місця призначення і заходи щодо його розшуку протягом 60 діб не дали наслідків або його розшук офіційно припинено до закінчення зазначеного терміну;
- втрата повітряного судна у зв'язку з вимушеною посадкою на важкодоступну та не придатну для евакуації цього повітряного судна місцевість.

Договір страхування може передбачати інші страхові випадки з оплатою додаткових страхових платежів за тарифами, установленними страховиком. Як, наприклад, включати покриття від воєнних ризиків, таких як тероризм, бойові дії, страйки, переворот тощо, або від пошкоджень із зазначенням величини франшизи.

Слід звернути увагу, що згідно з Чиказькою конвенцією всі аварійно-рятувальні роботи та розслідування авіаційної події здійснюються виключно державними авіаційними властями тієї країни, на території котрої 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, таких як вимушена посадка;
- страхування не поширюється на зобов'язання, які є винятком із закону про радіоактивне забруднення внаслідок авіап перевезень.

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

Дуже важливо при укладанні договору з цього виду страхування зазначати не лише авіаексплуатанта, але й вигодонабувача, тобто власника повітряного судна. При цьому страховикові 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 «каска» у першу чергу повинні бути враховані майнові інтереси власника або всіх співвласників. У практиці авіакомпанії часто використовують двигуни, які вони беруть у лізинг. Вартість кожного з цих двигунів може бути різною.

Страховання членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу є обов'язковою практикою в міжнародній авіаційній галузі з метою захисту інтересів цих професіоналів в разі негод та аварій. Загальні принципи та стандарти для страховання цього виду визначаються міжнародними угодами та конвенціями, які регулюють авіаційний сектор. Декілька ключових міжнародних документів стосовно страховання членів екіпажу та авіаційного персоналу включають[40]:

1. Монреальська конвенція 1999 року: ця міжнародна конвенція встановлює стандарти для страховання відповідальності авіаперевізників перед третіми особами та страховання пасажирів, а також страховання членів екіпажу на пасажирських літаках. Конвенція визначає мінімальні страхові суми для цих видів страховання та вимоги до покриття [15].

2. Міжнародна організація цивільної авіації під назвою *ICAO*: *ICAO* встановлює рекомендації та стандарти для міжнародної авіаційної діяльності, включаючи стандарти страховання членів екіпажу та авіаційного персоналу. Ці стандарти враховують різні аспекти, включаючи обов'язковість страховання та вимоги до страхових компаній [2].

3. Міжнародний союз авіаційних страхових асоціацій під назвою *UIA*: *UIA* є світовою організацією, яка об'єднує авіаційні страхові компанії. Вона визначає стандарти та рекомендації для страховання членів екіпажу та авіаційного персоналу, співпрацює з *ICAO* та іншими організаціями для забезпечення високого рівня страхового покриття [16].

4. Двосторонні та багатосторонні угоди: багато країн укладають двосторонні або багатосторонні угоди, що стосуються страховання членів екіпажу та авіаційного персоналу з іншими країнами. Ці угоди можуть визначати вимоги до страховання.

В Україні страховання членів екіпажу повітряних суден та іншого авіаційного персоналу регулюється відповідним законодавством та нормативними актами, які забезпечують соціальний захист цих професіоналів у галузі авіації. Нижче наведено основні документи української законодавчої бази, які стосуються

страхування членів екіпажу та авіаційного персоналу:

1. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»: цей закон встановлює загальні принципи функціонування цивільної авіації в Україні. Він містить положення про обов'язкове страхування членів екіпажу та авіаційного персоналу, зокрема стосовно страхування їх життя та здоров'я [17].

2. Постанова кабінету міністрів України «Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»: цей закон визначає основні принципи та порядок страхування життя та здоров'я членів екіпажу та авіаційного персоналу в Україні. Він встановлює вимоги до страхових компаній та забезпечує фінансовий захист цих професіоналів у випадку нещасних випадків [8].

3. Постанови Державної служби цивільної авіації України, або ДСЦА: ДСЦА видає регуляторні акти та інструкції, що деталізують вимоги до страхування членів екіпажу та авіаційного персоналу, включаючи обов'язковість страхування, вимоги до страхових сум, та умови виплати страхових компенсацій [14].

4. Законодавство щодо соціального захисту авіаційного персоналу: Україна також має законодавство, яке стосується соціального захисту членів екіпажу та авіаційного персоналу, включаючи вимоги до медичного страхування, виплати компенсацій та пільг [7].

Ця законодавча база забезпечує створення правового середовища для страхування членів екіпажу та іншого авіаційного персоналу в Україні, сприяючи їхньому соціальному та фінансовому захисту під час виконання обов'язків у галузі авіації.

Постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. передбачено обов'язкове страхування всіх членів екіпажів повітряних суден цивільної авіації та авіаперсоналу [8]. За своєю природою цей вид страхування — відповідальність авіаційного експлуатанта / авіакомпанії за життя та здоров'я членів екіпажів під час виконання ними своїх професійних обов'язків. Вони мають бути внесені до сертифіката експлуатанта даної авіакомпанії. Страхувальником є авіаексплуатант, а члени екіпажу — застрахованими. Зауважимо, що Постанова зобов'язує

страхувальника застрахувати членів екіпажу лише під час знаходження на борту літака, тобто «під час польоту». Але в більшості авіакомпаній, особливо вантажних, потребують ширшого покриття ризиків, зв'язаних із страхуванням членів екіпажів. Таке покриття називається «24 години при виконанні службових обов'язків» (*24 hours on duty*) [1].

На жаль, Постанова сьогодні передбачає обов'язковість лише мінімального покриття — під час польоту, і це є недоліком. Як приклад можна навести загибель в Об'єднаних Арабських Еміратах в автомобільній катастрофі по дорозі з готелю до аеропорту всіх членів екіпажу однієї з українських авіакомпаній. Звичайно, усі вони і під час відпочинку в готелі, і під час їзди до аеропорту виконували свої службові обов'язки. Ще одним прикладом, що підтверджує необхідність розширення страхового покриття, може служити різке погіршення здоров'я, таке як інфаркт чи інсульт, що сталося з одним із пілотів під час заходження на посадку. Пілот ще був живим, коли перебував на борту літака, а смерть настала у машині швидкої допомоги. Якщо ж покриття у цього пілота — лише під час польоту, то страхування «де факто» і «де юре» може не збігатися. Не рідкісним випадком є і зникнення безвісти літака та членів екіпажу, особливо коли катастрофа сталася над морем і знайти тіла неможливо. У законодавстві щодо випадку «зникнення безвісти» не зроблено застережень. Тому застосовується Цивільний кодекс, згідно з яким родичі пропалого мають звернутись до суду, який і прирівняє «зникнення безвісти» до смерті.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ АВІАСТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

2.1 Сучасна практика та особливості функціонування авіастрахування в Україні

Аби добре зрозуміти сучасні реалії функціонування ринку авіаційного страхування в Україні, та в цілому, ринку авіаперевезень в умовах повномасштабної війни – проведемо власне дослідження ринку.

До війни, за даними Державної авіаційної служби [18], в країні працювали 16 українських авіакомпаній. При цьому лише на чотири припадало 93% перевезень - йшлося про МАУ, *SkyUp*, *Azur Air* Україна та «*Windrose*» [19].

Після російського вторгнення роботу так чи інакше змогли продовжити тільки дві компанії - МАУ та *SkyUp*. Інші були вимушені припинити свою роботу.

Ще перед російським вторгненням, на тлі загальної паніки, страхові компанії почали відмовлятися страхувати ризики для літаків українських авіакомпаній.

Більшість таких літаків компаніям не належать, їх беруть у лізинг. Тож без страхування та через ризики лізингодавці почали масово відкликати літаки.

Так ще перед війною втратили частину флоту *SkyUp*, МАУ та *Azur Air* Україна, так втратив всі свої літаки український лоукост *Bees Airline*, який лише почав роботу навесні 2021.

Також, частина бортів просто «застрягла» в українських аеропортах після початку війни, бо не встигла вилетіти за межі країни, перш ніж закрили небо для польотів. Зокрема, простоє весь флот «*Windrose*» та частина флоту МАУ й *Azur Air* Україна [19].

Значною проблемою для авіакомпаній стала втрата кадрів. Тисячі людей втратили свій дохід та змогу працювати.

Головне джерело роботи і доходу для тих українських компаній, які змогли евакуювати свої літаки, - чартерні перевезення для туроператорів, гуманітарні рейси та так званий «мокрый» лізинг, або ветлізинг, коли компанія здає в оренду літак разом з екіпажем, технічним обслуговуванням.

Попит на такі послуги в Європі суттєво зріс. Після двох років простою під час пандемії коронавірусу, коли компанії скорочували персонал і обмежували польоти, влітку 2022 року подорожі знову стали актуальними.

Як відзначають експерти, найуспішнішою на цій ниві стала *SkyUp*. Оскільки ця компанія зустріла війну найбільш підготовленою.

Компанії не лише вдалося до закриття повітряного простору вивезти з України практично весь свій флот. У «Борисполі» залишився лише один борт. Весь цей час *SkyUp* активно продовжує літати та заробляти, тільки тепер - в Європі.

За шість місяців війни вона здійснила понад 4 тисячі рейсів, перевезла понад 619 тис. пасажирів за 227 напрямками. Та навіть залучила новий борт Boeing 737-800, ставши таким чином власницею найбільшого доступного авіафлоту серед українських компаній - 12 бортів.

Як повідомили *BBC News Україна*[19] в пресслужбі компанії, по ветлізингових контрактах *SkyUp* співпрацювала з дев'ятьма авіакомпаніями. Зокрема, з *Wizz Air*, *TailWind*, *Smart Wings* тощо.

Зокрема в компанії коментують, що «нинішні польоти - це суттєво менше, ніж до війни. У 2021 році, за даними Державної авіаційної служби, кількість рейсів компанії за пів року була щонайменше вдвічі більшою, та й про великі заробітки тут не йдеться» [19].

На питання про свої збитки представники компанії відповіли наступним чином: «підрахувати їх складно, адже війна триває», але визнають, що нинішня діяльність цих збитків не перекриває.

Як запевняють, за час війни штат працівників не зазнав скорочень - у *SkyUp* працює понад 1 200 людей. Хоча навантаження на кожного стало меншим.

Представники компанії дали коментар щодо подальших планів, вони наступні - взимку залучати літаки по «мокрому» лізингу в Азії, Африці та Південній Америці, як повідомив генеральний директор *SkyUp* [20].

Також представники *SkyUp* підтвердили, що працюють над створенням компанії спеціально для європейського ринку з європейським сертифікатом експлуатанта, окремим штатом та окремими літаками.

Цей процес триватиме ще щонайменше кілька місяців, але після цього *SkyUp* зможе здійснювати власні рейси та продавати квитки як повноцінний перевізник [19].

«Проте як тільки Україна переможе, ми будемо першою авіакомпанією, яка знову літатиме в мирному українському небі», - запевняють в компанії.

До війни МАУ була головною авіакомпанією країни - у неї було найбільше бортів, найбільше рейсів та найрізноманітніші напрямки перельотів.

Війна вдарила по перевізнику. З більш ніж двох десятків бортів у МАУ фактично залишилося чотири. Частину літаків напередодні війни відкликали лізингодавці, побоюючись тоді ще гіпотетичної ескалації. Частина «застрягла» в українських аеропортах, вони не встигли вилетіти, коли через війну над Україною закрили небо.

Спершу МАУ не зазнала великих втрат через початок війни, та змогла продовжувати діяльність. Як повідомили *BBC News* Україна [19] в компанії, у перші пів року війни МАУ зосередилася на чартерних перельотах для європейських замовників, а також забезпечувала перельоти для спортивних команд країн Європи та України.

Зокрема, компанія виконувала чартери для польського туроператора ІТАКА. Але комерційного успіху ця діяльність не мала. За даними українського *Forbes*, у першому півріччі 2022 р. дохід МАУ скоротився втричі - до 1,2 млрд грн. Якщо у січні - червні 2021 р. компанія отримала 22 млн грн прибутку, то цього року - 1,3 млрд грн збитку. На 1 вересня 2022 р. у штаті авіакомпанії було 1 135 співробітників - майже на 300 людей менше, ніж було в 2021 [21].

Протягом подальших місяців все стало ще гірше - фактично припинили літати навіть ті борти, що були. Окремі перельоти компанія здійснила на початку жовтня для румунського футбольного клубу.

За даними *Forbes* та *Avianews*, до проблем з війною додався внутрішній конфлікт між акціонерами МАУ - Ароном Майбергом та Ігорем Коломойським. Про цей конфлікт було відомо ще до війни, але він загострився [21].

«Навіть ті співробітники МАУ, які досі працювали, з вересня не отримують зарплату, літаки не можуть здійснювати рейси, а робота компанії фактично заблокована», - зазначається в інтерв'ю від *BBC News Україна* [19].

Представник МАУ підтвердив, що був змушений звільнитись наприкінці вересня через проблеми з фінансуванням. Відзначають, що профспілки готують документи в суд через невивплати.

Також, за даними *BBC* [19], літаки МАУ, які зараз простоюють, планують передати іншій українській авіакомпанії *Windrose*.

Експерти прогнозують, що чим довше триватиме війна, тим важчою буде ситуація для української цивільної авіації і тим довше потім доведеться відновлюватись. Хорошою перспективою на покращення ситуації було б знайти спосіб запустити перельоти навіть в умовах війни. Розконсервація, як зазначають, займе не більше двох тижнів, проте початок роботи аеропорту можливий лише за гарантованої безпеки польотів.

Відкриття навіть одного аеропорту стало б проривом для галузі. Зокрема, *Bees Airline*, яка втратила всі борти і змушена простоювати, запевнила, що готова летіти одразу після відкриття аеропорту, однак за умов чітких гарантії від усіх сторін. На відміну від морських портів, небезпека полягає у великій кількості людей на маленькій площі. Якщо буде забезпечена їхня фізична безпека, вони одразу готові летіти» [23].

Без гарантій безпеки страхувальники не захочуть страхувати літаки, відтак лізингодавці не стануть їх надавати компаніям.

Як бачимо ситуація з функціонуванням авіакомпаній в Україні наразі досить складна, та не розвивається в сторону покращення. Ринок авіаперевезень фактично зупинився, та не має можливості функціонувати за наявних умов.

Щодо виокремлення особливостей функціонування авіастрахування, варто сказати, умови війни мають важливий вплив на функціонування авіастрахування в Україні та створюють низку особливостей, які потребують уваги та адаптації. Основні аспекти цих особливостей включають:

1. Збільшений ризик: в умовах війни авіаційна галузь стає підвищено ризиковою через можливі загрози для безпеки польотів, можливість обстрілів аеропортів та інфраструктури, а також збільшену ймовірність надзвичайних ситуацій.

2. Збільшення вартості страхування: збільшений ризик у секторі авіації призводить до збільшення вартості авіастрахування, включаючи страхування повітряних суден, відповідальності перед пасажирами та інші види страхування.

3. Необхідність перестрахування: умови війни можуть змусити страхові компанії звертатися до перестраховиків для забезпечення належного рівня покриття ризиків. Перестрахування стає важливим інструментом у збалансуванні ризиків.

4. Зміни в умовах страхових полісів: умови страхових полісів, зокрема вимоги щодо безпеки та процедури в разі страхового випадку, можуть бути змінені або посилені в умовах війни.

5. Спеціалізовані страхові продукти: у військових конфліктах може знадобитися створення спеціалізованих страхових продуктів, що враховують ризики, пов'язані з військовими діями, та забезпечують страховий захист.

6. Консультації та експертні оцінки: в умовах війни компанії, які надають авіастрахові послуги, можуть надавати консультації та експертні оцінки стосовно місцевих ризиків та забезпечення безпеки.

7. Співпраця з владними органами: страхові компанії можуть співпрацювати з владними органами та регуляторами для забезпечення дотримання вимог щодо безпеки та страхування в умовах війни.

Умови війни створюють складні виклики для авіастрахування в Україні, але водночас вимагають більшої обізнаності, високої ефективності та гнучкості у вирішенні страхових питань в цій галузі.

Варто зазначити, що пасажиропотік у 2021 р. склав 16221 тис. пасажирів, що на 87,2% перевищує результат 2020 р. та становить дві третини від аналогічного показника 2019 р. [24].

Згідно нової редакції Закону України «Про страхування», авіаційне страхування відноситься до 1, 5, 11 та/або 13 класу страхування (таблиця 1). У зв'язку з прийняттям у листопаді 2021 р. нового Закону України «Про страхування», внесено зміни у ст. 117 Повітряного Кодексу України [7], якими зазначено, що суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані укладати договори страхування ризиків цивільної авіації за класами страхування 1, 5, 11 та/або 13, визначеними ст. 4 Закону України «Про страхування» [9] (таблиця 1).

Таблиця 1 - Класифікація авіаційного страхування відповідно до нового Закону України «Про страхування» [9].

Види страхування	Класи страхування	
Авіаційне страхування цивільної авіації	Страховання від нещасного випадку, у тому числі на випадок виробничої травми та професійного захворювання.	1
Страховання повітряного транспорту	Страховання повітряних суден	5
Авіаційне страхування цивільної авіації		
Авіаційне страхування цивільної авіації	Страховання відповідальності, яка виникає внаслідок використання повітряного судна, у тому числі відповідальності перевізника.	11
Авіаційне страхування цивільної авіації	Страховання іншої відповідальності н відміну від передбачену класами 10, 11, 12.	13

Порядок та умови здійснення страхування ризиків цивільної авіації визначаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації за погодженням з Національним банком України. Авіаційне страхування включає комплекс ризиків, що відносяться до кількох галузей страхування (рис.1).

Майнове страхування поширюється на такі об'єкти страхування повітряні судна, як повна втрата, чи загибель повітряного судна, або пошкодження окремих його частин, систем та елементів конструкції під час руління, у повітрі чи на землі.

Страхування відповідальності, яка виникає внаслідок використання повітряного судна, у т.ч., відповідальності перевізника, перед третіми особами.

Рис. 1. - Ризики авіаційного страхування за класами [28].



Важливим видом при авіаційному страхуванні є особисте страхування в частині страхування від нещасних випадків. У вітчизняній практиці страхування від нещасних випадків відноситься до ризикових видів страхування, метою якого є страховий захист громадян на випадок утрати здоров'я або смерті внаслідок нещасного випадку. При авіаційному страхуванні це страхування членів екіпажу,

авіаційного персоналу, працівників замовника під час виконання авіаційних робіт, осіб, які мають право перебувати на борту на законних підставах без придбання квитка

Майнове страхування поширюється на такі об'єкти страхування повітряні судна, як повна втрата / загибель повітряного судна або пошкодження окремих його частин, систем та елементів конструкції під час руління, у повітрі чи на землі. Страхування відповідальності, яка виникає внаслідок використання повітряного судна, у тому числі відповідальності перевізника перед третіми особами.

Важливим видом при авіаційному страхуванні є особисте страхування в частині страхування від нещасних випадків. У вітчизняній практиці страхування від нещасних випадків відноситься до ризикових видів страхування, метою якого є страховий захист громадян на випадок утрати здоров'я або смерті внаслідок нещасного випадку. При авіаційному страхуванні це страхування членів екіпажу, авіаційного персоналу, працівників замовника під час виконання авіаційних робіт, осіб, які мають право перебувати на борту на законних підставах без придбання квитка. Страхування авіаційних ризиків в Україні характеризується значною кількістю ліцензованих страховиків, яка є завеликою на нинішньому етапі розвитку авіаційного страхування.

Найбільшими страховими компаніями з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації за 9 міс.2021 р. були «UNIVERSALNA» з питомою вагою в загальній сумі зібраних премій 51,35%, далі з великим відривом йде «МОТОР-ГАРАНТ» – 13,79%, й з практично 50 відсотковим відривом від «МОТОР-ГАРАНТ» йде «UPSK» – 7,96% (табл. 2).

Таблиця 2 - Рейтинг страхових компаній з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації 2021 р. [28].

Місце в рейтингу	Страхова компанія	Премії з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації тис. грн	Питома вага в загальній сумі зібраних премій
1	UNIVERSALNA	150539	51.35 %
2	МОТОР-ГАРАНТ	40418	13.79 %

3	UPSK	23344	7.96 %
4	ТАС СГ	21743	7.42 %
5	УСГ	11572	3.95 %
6	PZU УКРАЇНА	11536	3.93 %
7	УЛЬТРА	10960	3.74 %
8	ІНГО	10602	3.62 %
9	ВУСО	4863	1.66 %
10	АСКА	1409	0.48 %
11	БРОКБІЗНЕС	1401	0.48 %
12	ГАРДІАН	995	0.34 %
13	ALLIANZ УКРАЇНА	956	0.33 %
14	ОМЕГА	920	0.31 %
15	ІННОВАЦІЙНИЙ СТРАХОВИЙ КАПІТАЛ	776	0.26 %
16	ЄВРОІНС УКРАЇНА	652	0.22 %
17	ВАН КЛІК	205	0.070 %
18	ОРАНТА	102	0.035 %
19	УНІКА	100	0.034 %
20	ТЕКОМ	77	0.026 %
	Всього	293169	100 %

Як можемо бачити, на вітчизняному ринку авіастрахування присутні багато компаній, питома вага яких в даному виді страхування менша за 1%. Основними гравцями на вітчизняному ринку є компанії: UNIVERSALNA - 51%; Мотор-грант - 14%; UPSK – 8%; ТАС СГ – 7%; УСГ – 4%; PZU Україна – 4%; Ультра – 4%; ІНГО – 4% (рис 2).

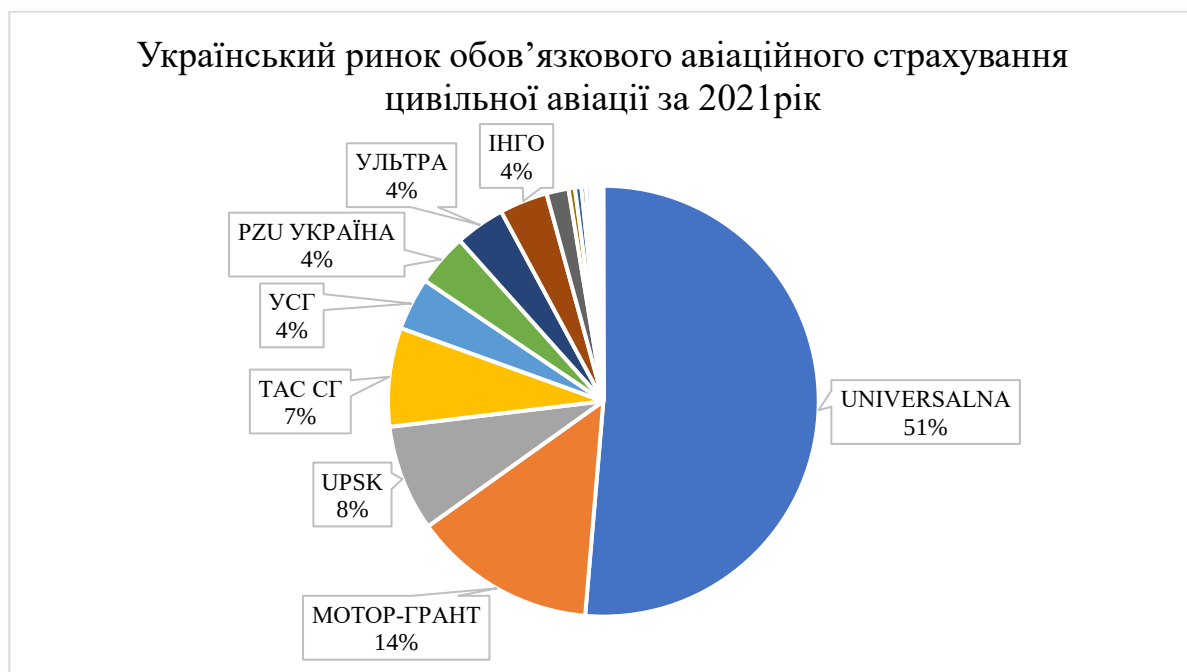


Рис. 2. - Український ринок обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації за 2021 рік [28].

Таким чином, рівень розвитку авіаційної галузі на сьогодні не має потреби в такій кількості страховиків. Більш- менш пропорційна ситуація в сегменті страхування Авіа КАСКО (табл. 3).

Таблиця 3 - Рейтинг страхових компаній з Авіа КАСКО за 2021р. [28].

Місце в рейтингу	Страхова компанія	Премія авіа КАСКО тис. грн	Питома вага в загальній сумі отриманих премій
1	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	1076	26,96 %
2	UPSK	915	22,93 %
3	ІНГО	693	17,36 %
4	БРОКБІЗНЕС	589	14,76 %
5	PZU УКРАЇНА	434	10,87 %
6	ІННОВАЦІЙНИЙ СТРАХОВИЙ КАПІТАЛ	227	5,69 %
7	АСКА	29	0,73 %
8	UNIVERSALNA	28	0,70 %
	Всього	3991	100 %

Найбільшими страховими компаніями на цьому сегменті ринку є «АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ» з питомою вагою в загальній сумі зібраних премій 26,96%, «UPSK» – 22,93%, «ІНГО» – 17,36%, «БРОКБІЗНЕС» – 14,76% та «PZU УКРАЇНА» – 10,87% (рис 3).

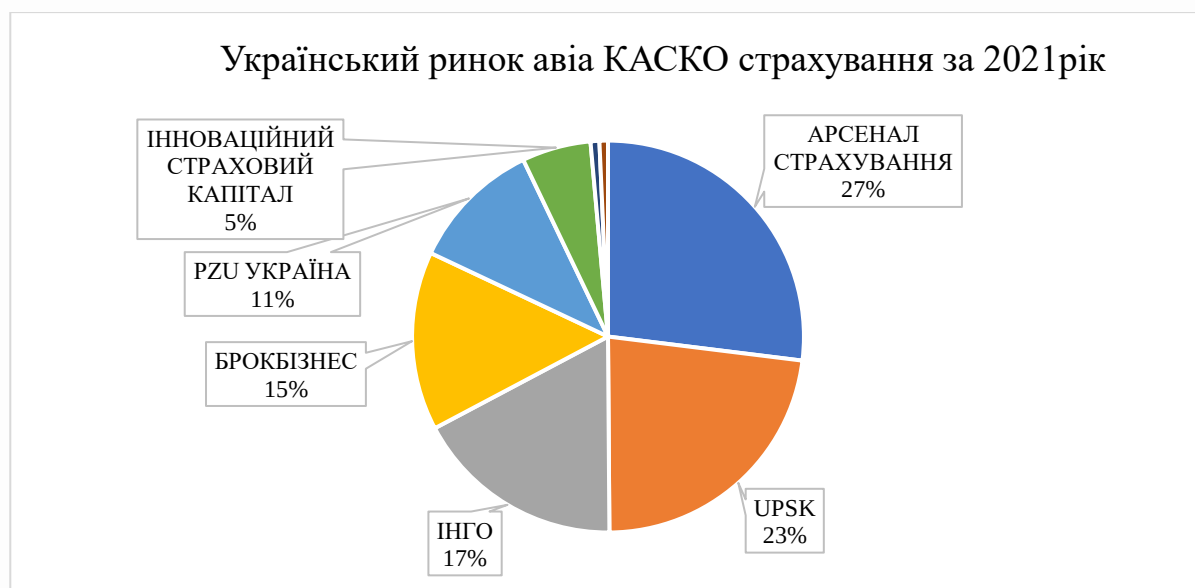


Рис. 3. - Український ринок авіа КАСКО страхування за 2021 рік [28].

Окреме важливе місце займає АТ СК «БУСІН» [33], яка на протязі багатьох років є лідером українського ринку страхування авіаційних ризиків. Компанія здійснює обов'язкове страхування авіаційних ризиків згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 р. №676 «Про порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», а також надає повний спектр послуг з добровільного страхування цивільної авіації.

Щорічно під її страховим та перестраховим захистом знаходиться близько 200 повітряних суден, таких як Airbus-320, Boeing-767, Boeing-737, MD-83, Ан-74, Ан-24, Ан-26, Ан-12, Іл-76, *Diamond*, *Dornier*, *Embraer*, *Gulfstream*, *SAAB*, *Cessna*, вертольоти Мі-8, Ка-32, Мі-2, *Agusta*, *Eurocopter* та інші. Серед постійних клієнтів компанії «БУСІН» декілька десятків провідних вітчизняних авіакомпаній і підприємств цивільної авіації, а також зарубіжні авіаперевізники.

Членство компанії в Міжнародному Об'єднанні Авіаційних Страховиків, активна законотворча участь у вирішенні актуальних проблем в галузі авіаційного страхування, наявність надійних облігаторних перестрахових програм, досвід та професійність персоналу дозволяють АТ СК «БУСІН» надавати якісні послуги з авіаційного страхування, надійність яких відповідає міжнародним вимогам.

Окрім типових продуктів, компанія надає спектр спеціалізованих послуг:

- страхування авіаційних ризиків при виконанні польотів в регіонах з підвищеною небезпекою;
- страхування військових та пов'язаних з ними ризиків;
- страхування відповідальності авіаремонтних підприємств та виробників авіаційної техніки;
- страхування безпілотних літальних апаратів (дронів);
- страхування членів екіпажу від втрати ліцензії.

До недавніх пір, найвідомішим страховим об'єктом компанії був всесвітньовідомий літак «Мрія». Проте літак був знищений 24 лютого російськими військами у Гостомелі.

Страховики не виплачуватимуть страхове відшкодування за знищений літак Ан-225 «Мрія» [43].

Представники української страхової компанії, яка раніше страхувала ризики ДП «Антонова», зазначили, що обставини пошкодження літака Ан-225 «Мрія» є страховим випадком, але страхове покриття було примусово анульовано 22 лютого 2022 р., за два дні до російського вторгнення, за ініціативою іноземних перестраховиків, які відмовились забезпечувати перестраховування ризиків. Про цю ситуацію страховик проінформував керівництво ДП «Антонова».

Як зазначається, ще до початку повномасштабного вторгнення росії в Україну, 12 лютого 2022 р., українські авіаперевізники та страховики отримали повідомлення від перестрахових брокерів, які забезпечували передачу ризиків на міжнародному ринку перестраховування, про тимчасове вилучення з перестрахового покриття всіх опцій з військових ризиків в авіаційному страхуванні, як страхування відповідальності перед третіми особами, так і авіакаско [35].

Українські авіаперевізники, які використовують лізингові авіасудна для перельотів, отримали повідомлення від страховиків про те, що протягом 48 годин з 14 лютого страхове покриття буде обмежене для польотів у повітряному просторі України. Таке рішення пов'язане із підвищеними ризиками початку бойових дій.

Воно стосувалося покриття військових ризиків за договорами страхування відповідальності та страхування авіакаско. Решта всіх ризиків, запевняли брокери, мало залишитись з повним страховим покриттям, як і раніше.

Також, правоохоронці повідомили про підозру колишньому генеральному директору ДП «Антонов», через службову недбалість якого російські загарбники знищили найбільший у світі літак АН-225 «Мрія».

Командир «Мрії» заявив, що літак можна було врятувати. Так, на момент вторгнення росії ДП «Антонов» мало резервний аеродром, орендований у німецькому Лейпцигу. Екіпаж був готовий вилетіти з Гостомеля до Німеччини вранці 24 лютого та навіть заводив двигуни, але команди на зліт так і не отримав [42].

В свою чергу, як встановило Радіо Свобода, іншим літакам «Антонова» вдалося вилетіти до початку повномасштабного вторгнення Росії. Зокрема, АН-

124-100 «Руслан» з бортовим номером UR-82007 23 лютого вилетів з аеропорту Гостомель в Пенанг, Малайзія [41].

«Руслан» з бортовим номером UR-82008 вилетів з аеропорту Гостомеля 13 лютого і того ж дня приземлився в аеропорту столиці Киргизстану Бішкек. Та ще один літак знаходиться в неназваному аеропорту Європи.

Таким чином, до повномасштабного вторгнення, авіаційне страхування мало свої особливості у порівнянні з іншими видами страхування і включало комплекс ризиків, що відносяться до кількох галузей страхування: майнове, особисте, відповідальності.

Страхування авіаційних ризиків в Україні характеризувалося значною кількістю ліцензованих страховиків, яка є завеликою на нинішньому етапі розвитку авіаційного страхування, а програми страхування в різних страхових компаніях представлені досить типовими страховими продуктами.

2.2 Світовий досвід функціонування авіастрахування

В свою чергу, світове авіаційне страхування є важливою галуззю страхового ринку, яка забезпечує безпеку та фінансовий захист учасників авіаційної галузі. Зростання обсягів пасажиропотоку, розвиток авіаційної інфраструктури та збільшення авіаційних ризиків створюють нові тенденції та виклики для ринку авіаційного страхування.

Тенденції на глобальному ринку авіаційного страхування:

1. Зростання обсягів страхування відповідальності: за зростанням авіаційних подій та вимог щодо безпеки, страхування відповідальності перед пасажиром та третіми особами стає однією з основних галузей авіаційного страхування. Зростання обсягів страхування відповідальності свідчить про збільшення уваги до безпеки та відповідальності учасників авіаційного сектору.

2. Розвиток страхування повітряних суден: за ростом світового авіапарку і збільшенням вартості повітряних суден, страхування авіаційних флотів стає важливим напрямком розвитку ринку. Страхові компанії надають

широкий спектр страхових послуг, включаючи страхування корпоративних авіаційних флотів та страхування індивідуальних повітряних суден.

3. Перестраховування та ризик-пулінг: для забезпечення належного рівня покриття страхові компанії звертаються до перестраховиків та використовують механізми ризик-пулінгу. Це дозволяє поділити ризики та забезпечити стабільність страхового ринку.

4. Технологічні інновації: застосування сучасних технологій, таких як штучний інтелект та блокчейн, спрощує процеси управління ризиками та вирішення страхових питань. Це дозволяє покращити якість обслуговування клієнтів та зменшити адміністративні витрати.

Світовий досвід функціонування авіастрахування включає в себе численні приклади, що підкреслюють важливість та складність цієї галузі. Нижче наведені декілька прикладів, які відображають різні аспекти світового досвіду авіастрахування:

1. 9/11 та післякризове відновлення: світовий досвід авіастрахування після терористичних подій 11 вересня 2001 року в США є істотним прикладом [26]. Теракти стали катастрофічними подіями для авіаційної індустрії, і страхові компанії стали стикатися з високими витратами на відшкодування збитків. Після цього події, уряди та страхові ринки переглянули підходи до страхування та ризиків, і виникла потреба в удосконаленні підходів до покриття терористичних ризиків в авіастрахуванні.

2. Страхування першого комерційного космічного польоту: *Lloyd's of London*, одна з найстаріших та найповажніших страхових організацій у світі, вже більше століття спеціалізується на страхуванні великих авіаційних ризиків. Важливим прикладом є страхування першого комерційного космічного польоту - Ллойд'с виставив поліс зі страховим покриттям у величезній сумі, демонструючи свою здатність забезпечити страхову безпеку навіть для найнестандартніших авіаційних подій [29].

3. Роль перестраховиків у космічному страхуванні: світовий ринок космічного страхування також служить прикладом. Великі страхові компанії

часто перестраховують свої ризики з декількома глобальними перестраховиками, спеціалізованими на авіаційному та космічному страхуванні. Ця система забезпечує великий рівень фінансової стабільності у випадку виникнення складних ситуацій в авіаційній та космічній галузі.

Ці приклади демонструють багатогранність та динаміку світового ринку авіастрахування.

Аналіз, проведений *SNS Insider*, показує, що розмір ринку страхування авіаційної техніки становив 3,9 млрд дол. США у 2021 р. та, за прогнозами, досягне рівня 5,4 млрд дол. США у 2028 р. з можливим середньорічним темпом зростання 5,8% у період з 2022 по 2028 рр. [65].

За даними *Allied Market Research*, розмір глобального ринку авіаційного страхування оцінювався в 3,4 млрд дол. США в 2020 р. та, за прогнозами, сягне майже 5,8 млрд дол. США в 2030 р. з середньорічним темпом зростання в 5,6% протягом 2021-2030 років [30]

У звіті, представленому американськими аналітиками *Research Dive*, прогнозується, що світовий ринок авіаційного страхування отримає дохід у розмірі 6,3 млн дол. США з середньорічним темпом зростання 5,20% протягом періоду 2021-2028 років [63].

Згідно зі звітом *Market Research Future*, ринок страхування авіаційної техніки досягне 16, 844,43 млн дол. США до 2027 р. при середньорічному темпі зростання 2,78%[64].

Найбільші світові страхові компанії це:

- *American International Group, Inc.*
- *AXA*
- *BWI Aviation Insurance*
- *EAA*
- *Global Aerospace, Inc.*
- *Tokio Marine HCC*
- *Travers & Associates Aviation Insurance Agency, LLC*
- *STARR INTERNATIONAL COMPANY, INC.*

- *USAA*
- *USAIG*

Дуже гучним кейсом в світовому авіастрахуванні є не повернення Росією лізингових літаків після повномасштабного вторгнення. Росія відмовляється повертати західним лізингодавцям понад 500 літаків на суму 20 млрд дол. США [66].

Дублінська компанія *AerCap (AER.N)*, найбільший у світі лізингодавець, подала позов до суду щодо страхового відшкодування 3,5 млрд доларів за понад 100 взятих Росією у лізинг літаків, які та привласнила після введення санкцій [31].

Зазначається, що це одна з найбільших страхових судових претензій, коли-небудь поданих. А також одна з найбільших претензій лізингодавців, які вимагають компенсації за сотні літаків загальною вартістю до 10 млрд дол. США, які залишилися в Росії.

На момент розірвання російських договорів оренди через європейські санкції, введенні проти Росії внаслідок вторгнення в Україну, у Росії знаходилося 5% флоту *AerCap (AER.N)*.

Аналітики кажуть, що безпрецедентний характер і масштаб потенційних збитків, ймовірно, означатимуть роки судових спорів між лізингодавцями та страховиками, перш ніж будуть прийняті будь-які рішення щодо виплат.

Чистий ризик *AerCap* у Росії оцінюється приблизно в 2,5 млрд дол. США. *AerCap* надала в оренду Росії 135 літаків і 14 двигунів, але вилучила і вивезла 22 літаки і три двигуни [32].

Також ці фінансові ризики частково можливо перекрити за рахунок страхових депозитів, які російські компанії створювали коли брали в оренду літаки, проте ці суми не надто великі та не перевищують 500 тис. дол. США за 1 літак ціною в 20 млн дол. США.

Варто зазначити, що загалом страхова компенсація за конфісковані Росією літаки є досить складним процесом, адже літаки фактично не є знищеними, а вважаються просто заблокованими. Тому страхові компанії намагаються відхиляти такі позови. На скільки мені відомо, раніше в історії, схожих кейсів з

конфіскуванням літаків не було.

Вирішення цих спорів може відбуватися відповідно до міжнародного права, угод та національних законів. Нижче наведено загальний порядок вирішення спорів щодо конфіскованих літаків з погляду авіаційного страхування:

- переговори та узгодження: у багатьох випадках страховики, страхувальники та інші сторони, задіяні в авіаційному страхуванні, можуть спробувати вирішити спір шляхом переговорів та узгоджень. Це може включати в себе домовленості щодо обсягу страхового відшкодування, відповідальності сторін тощо.

- арбітраж: у разі, якщо сторони не можуть домовитися про вирішення спору, може бути використано арбітраж. Цей метод вирішення спорів включає в себе вирішення справи незалежним арбітражним суддею або арбітражним трибуналом. Рішення арбітражу є обов'язковим для сторін.

- міжнародні судові інстанції: якщо спори стосуються міжнародних відносин та мають ширший масштаб, вони можуть бути передані на розгляд до міжнародних судових інстанцій. Наприклад, це може бути Міжнародний суд ООН або Міжнародний цивільно-авіаційний суд.

- застосування міжнародних угод: вирішення спорів щодо конфіскації літаків також може базуватися на міжнародних угодах та конвенціях, які регулюють права та обов'язки сторін. Прикладом є Конвенція Монреаль про обмеження відповідальності авіаперевізників.

- участь держав: держави, які беруть участь у конфіскації літаків або мають інтереси в події, також можуть бути задіяні у вирішенні спору. Дипломатичні переговори та консультації можуть грати важливу роль у вирішенні таких спорів.

Порядок вирішення спорів щодо конфіскованих літаків у світі складний та регулюється різними факторами, включаючи юрисдикцію, договори та міжнародні угоди. Вирішення спорів є важливою частиною діяльності в галузі авіаційного страхування, оскільки вони можуть мати значний вплив на страхові виплати та фінансову стійкість страхових компаній.

РОЗДІЛ 3

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАСТРАХУВАННЯ

3.1 Проблеми та перспективи розвитку страхування відповідальності експлуатанта та перевізника в Україні

Розвиток авіаційного страхування відповідальності експлуатанта та перевізника в Україні стикається із рядом проблем, які впливають на цю галузь страхування. Деякі з ключових проблем включають таке:

1. Високі ризики і нестабільність [56]: авіаційна галузь характеризується високими ризиками та нестабільністю. Події, такі як авіакатастрофи чи терористичні акти, можуть призвести до значних втрат для страхових компаній. Ця несприятлива ситуація може впливати на вартість страхових полісів. Ця галузь пов'язана із численними факторами ризику, серед яких:

- *політичні конфлікти*: політичні нестабільності та конфлікти, які можуть виникнути в регіоні, впливають на безпеку авіаційних перевезень. Наприклад, конфлікт на сході України призвів до змін у маршрутах та зменшення попиту на авіаперевезення в цьому регіоні.

- *технічні несправності*: технічні проблеми з повітряними суднами або обладнанням можуть призвести до аварій та значних збитків. Наприклад, аварія літака *Boeing 737 MAX 8* в 2019 р. [25] викликала серйозні страхові виплати та підвищення вимог до технічної безпеки.

- *природні катастрофи*: Україна піддається природним катастрофам, таким як повені, землетруси та торнадо. Ці природні явища можуть завдати шкоди аеропортам, повітряним суднам та інфраструктурі, що обслуговує авіаційну галузь.

- *економічні коливання*: зміни у економіці, такі як інфляція, валютні коливання та зростання цін на паливе, можуть вплинути на фінансову стабільність авіакомпаній і призвести до втрат.

- *терористичні загрози*: Україна неодноразово ставала об'єктом терористичних загроз, включаючи можливість терактів на аеропортах та на борту літаків.

Всі ці фактори створюють серйозні виклики для авіаційного страхування в Україні та вимагають розвинутих стратегій управління ризиками та підвищеної уваги до безпеки авіаційних операцій.

2. *Відсутність регуляторної бази*: Україна має певну регуляторну базу для авіаційного страхування, але ця база є недостатньою для ефективного контролю та регулювання галузі. Однією з серйозних проблем у розвитку страхування відповідальності експлуатанта та перевізника в Україні є відсутність чіткої та комплексної регуляторної бази, яка б регулювала цю сферу. Відсутність відповідних нормативів та законів створює нестабільність та невизначеність для страхових компаній та клієнтів. Декілька прикладів ілюструють цю проблему:

- *відсутність стандартів страхування*: Україна не має чітких стандартів та положень, які б регулювали процедури та умови страхування відповідальності експлуатанта та перевізника в цивільній авіації. Це може призвести до неоднакового тлумачення умов полісів та виникнення суперечок при врегулюванні страхових випадків.

- *відсутність обов'язкового страхування*: в Україні не існує обов'язкового страхування відповідальності експлуатанта та перевізника, яке б включало у себе всі аспекти цивільної авіації. Це робить страхові ринки менш стабільними та надійними.

- *відсутність детальних правил вирішення спорів*: відсутність чітких інструкцій та процедур для вирішення спорів між страховими компаніями та клієнтами може ускладнити процес врегулювання страхових випадків та призвести до незадоволеності сторін.

- *відсутність ретельного моніторингу та регулювання*: в Україні також відсутня ефективна система моніторингу та регулювання діяльності страхових компаній, що працюють у галузі авіаційного страхування. Це може створити

можливість для недобросовісних гравців та недостатньої фінансової стійкості компаній.

3. Обмежена конкуренція є ще однією серйозною проблемою у сфері страхування відповідальності експлуатанта та перевізника в Україні. Вона може призвести до не вигідних умов для клієнтів та відсутності інновацій на ринку. Нижче наведено деякі приклади, що ілюструють цю проблему:

- *монополістичні страхові компанії*: на ринку страхування відповідальності експлуатанта та перевізника в Україні існують ситуації, коли деякі страхові компанії мають монополістичне становище. Це означає, що клієнти мають обмежений вибір страхових послуг та не мають можливості отримати конкурентні пропозиції.

- *відсутність нових гравців*: у силу складних регуляторних умов та високих входження бар'єрів на ринок страхування в Україні, нові страхові компанії мають обмежений доступ до галузі. Це обмежує конкуренцію та не сприяє розвитку нових та інноваційних страхових продуктів.

- *обмежені страхові послуги*: умови обмеженої конкуренції можуть призвести до обмеження вибору страхових продуктів та послуг для клієнтів. Це може обмежити можливості клієнтів отримати оптимальне покриття та конкурентні тарифи.

4. Високі ціни страхування [57]: за високими ризиками та нестабільністю галузі, страхові компанії можуть встановлювати високі тарифи на страхування відповідальності експлуатанта та перевізника. Ще однією проблемою у сфері страхування відповідальності експлуатанта та перевізника в Україні є високі ціни на страхові поліси, що можуть стати перешкодою для багатьох клієнтів. Нижче наведено деякі приклади, що ілюструють цю проблему:

- *велика ризиковість*: сфера авіаційного страхування включає в себе значні ризики, пов'язані з можливістю авіаційних подій та нещасних випадків. Ці ризики можуть призвести до високих витрат для страхових компаній, які, в свою чергу, впливають на ціни страхових полісів.

- *відсутність конкуренції*: в обставинах, коли обмежена конкуренція на ринку страхування, страхові компанії можуть застосовувати високі тарифи без боязкості втратити клієнтів.

- *підвищені вимоги до безпеки*: авіаційна галузь вимагає високих стандартів безпеки, що вимагає великих витрат для страхових компаній. Ці витрати можуть відображатися в вищих цінах на страхові поліси.

- *попередження великих збитків*: страхові компанії можуть встановлювати високі ціни, щоб попередити можливість великих виплат у разі страхового випадку.

5. Недоступність покриття [39]: деякі компанії можуть зіткнутися із складнощами у знаходженні страхових компаній, які готові надавати покриття для авіаційного страхування відповідальності. Недоступність покриття для певних ризиків та подій. Ця проблема може стати перешкодою для клієнтів, які шукають страховий захист. Нижче я навів деякі приклади, що ілюструють цю проблему:

- *терористичні акти*: деякі страхові компанії можуть виключити покриття для ризиків, пов'язаних з терористичними актами. Це означає, що в разі подій, пов'язаних з тероризмом, страховий поліс може бути неефективним.

- *військові конфлікти*: під час військових конфліктів або воєнних операцій, які можуть вплинути на авіаційну галузь, страхові компанії можуть відмовити у покритті, оскільки це вважається високоризиковим і непередбачуваним подіями.

- *природні катастрофи*: деякі страхові компанії можуть обмежувати покриття для ризиків, пов'язаних з природними катастрофами, такими як землетруси, повені або урагани. Це може залишити авіаційну галузь уразливою перед негодою.

- *екологічні ризики*: авіаційна галузь може бути підвищеним ризиком для страхових компаній у відношенні до екологічних ризиків, пов'язаних з можливими витоками пального або іншими забрудненнями. Це може призвести до обмеження покриття для таких ризиків.

Проте головною проблемою є війна та зупинення українського ринку

авіаперевезень.

Україна має потенціал для подальшого розвитку страхування в авіаційній галузі. В основному за такими напрямками:

1. Удосконалення регулюючого середовища: розвиток чітких і консистентних правил і стандартів у сфері страхування авіаційної відповідальності допоможе зменшити ризики для страхових компаній та забезпечити надійну базу для розвитку галузі. Процеси удосконалення регулюючого середовища включають в себе [44]:

- *законодавчі зміни*: внесення змін у страховий законодавчий акт з метою унормування процедур укладення страхових угод, визначення прав та обов'язків страховиків і страхувальників, а також встановлення стандартів під час розгляду страхових випадків.

- *заснування наглядових органів*: створення та розвиток наглядових органів для контролю за фінансовою стійкістю страхових компаній та їх відповідністю вимогам законодавства.

- *заохочення інновацій*: сприяння впровадженню та розвитку інноваційних страхових продуктів та технологій, що можуть підвищити якість обслуговування клієнтів та зменшити ризики.

- *підвищення прозорості*: забезпечення доступу до інформації про умови страхових полісів, тарифи та статистику страхових виплат для стимулювання конкуренції та забезпечення вибору для споживачів.

2. Розширення страхових продуктів: розробка нових і удосконалення існуючих страхових продуктів сприятиме задоволенню різноманітних потреб авіаційних компаній. Розширення цього виду страхування може включати в себе такі аспекти [45]:

- *страхування ризику професійної відповідальності*: зокрема, це може включати страхування відповідальності пілотів за можливі помилки або недоліки під час виконання авіаційних послуг. Наприклад, страхування пілота літака може покривати виплати зашкодженим пасажиром або іншим третім особам внаслідок помилок або аварій в авіаційній галузі.

- *страхування ризику відшкодування шкоди від третіх осіб*: це страхування може захищати авіаційні компанії від можливих позовів та вимог від третіх осіб, таких як пасажери або постраждалі, що виникають у разі аварії або інших подій.

- *страхування ризику втрати вантажу*: для авіаційних перевізників, які перевозять вантажі, страхування втрати або пошкодження вантажу може бути критичним. Це страхування може покривати витрати на відшкодування власників вантажу в разі його втрати або пошкодження під час перевезення.

- *страхування відповідальності перед третіми особами за збитки від забруднення*: оскільки авіація може мати значний вплив на навколишнє середовище, страхування відповідальності перед третіми особами за збитки від забруднення може бути важливим. Це страхування може покривати витрати на відшкодування збитків при забрудненні довкілля, включаючи забруднення повітря, води або землі під час авіаційних подій.

Прикладом розширення страхових продуктів може бути розробка нових полісів, які включають у себе вищезазначені види страхування для авіаційних підприємств.

3. Зростання обсягів авіаперевезень: за підтримки держави та розвитку авіаційної інфраструктури можна очікувати збільшення обсягів авіаперевезень. Це підвищить попит на страхові послуги в цій галузі.

4. Створення інноваційних рішень: використання цифрових технологій, таких як блокчейн і штучний інтелект, може допомогти автоматизувати процеси укладення страхових угод та розширити доступність страхування для авіаційних компаній. Приклади інновацій у страхуванні відповідальності експлуатанта та перевізника в Україні [46]:

- *використання технологій IoT (речей)*: додавання датчиків і IoT-технологій до повітряних суден дозволяє страховим компаніям в режимі реального часу відстежувати стан обладнання, проводити аналіз ризиків та передбачати можливі несправності. Це сприяє зниженню ризику та покращенню страхових умов.

- *впровадження штучного інтелекту (ШІ)*: використання аналітичних систем на основі штучного інтелекту допомагає страховим компаніям автоматизувати процеси підписання полісів, оцінки ризиків та розгляду заявок на відшкодування шкоди. Це робить весь процес більш ефективним та точним.

- *створення адаптивних страхових продуктів*: деякі страхові компанії виготовляють страхові продукти, які адаптуються до потреб кожного клієнта. Це дозволяє кожній авіакомпанії отримувати індивідуальні страхові умови, що найкращим чином відповідають їхнім конкретним ризикам.

5. Залучення іноземних інвесторів: Україна може стати привабливим об'єктом для іноземних страхових компаній та інвесторів, що бажають розширити свою діяльність на авіаційному ринку [47]. Наприклад:

- *створення спільних підприємств*: іноземні страхові компанії можуть утворювати спільні підприємства з українськими партнерами для надання страхових послуг в Україні. Цей підхід дозволяє об'єднати місцевий досвід та ресурси з іноземними інвестиціями, щоб розвивати цю галузь більш активно.

- *придбання акцій національних страхових компаній*: іноземні інвестори можуть придбати акції в українських страхових компаніях, що спеціалізуються на страхуванні відповідальності експлуатанта та перевізника. Це дозволяє національним компаніям залучити додатковий капітал для розширення своєї діяльності та модернізації послуг.

- *міжнародне розширення*: Українські страхові компанії можуть відкривати філії за кордоном та взаємно ділити страховий ризик з іноземними партнерами. Це дозволяє розширити ринки для страхових послуг та залучити іноземні капітали в Україну.

6. Навчання та розвиток кваліфікованих кадрів: залучення та підготовка висококваліфікованих фахівців у галузі страхування допоможе підвищити професійну якість обслуговування авіаційних клієнтів. Приклади таких покращень [48]:

- *професійні курси та навчальні програми*: страхові компанії можуть спонсорувати навчання своїх співробітників на професійних курсах та навчальних

програмах з питань страхування відповідальності експлуатанта та перевізника. Наприклад, це може бути навчання з ризик-менеджменту або страхового андеррайтингу.

- *співпраця з університетами та вищими навчальними закладами:* страхові компанії можуть створювати партнерські відносини з університетами та коледжами для розвитку програм навчання та практичних стажувань для студентів, які бажають працювати в галузі страхування відповідальності експлуатанта та перевізника.

- *стажування та обмін досвідом:* страхові компанії можуть організовувати стажування для своїх співробітників в інших країнах або запрошувати зарубіжних експертів для обміну досвідом. Це сприяє збагаченню знань та підвищенню кваліфікації персоналу.

- *онлайн-ресурси та вебінари:* застосування сучасних технологій дозволяє надавати співробітникам доступ до онлайн-ресурсів та вебінарів з питань страхування відповідальності. Вони можуть навчатися в зручний для них час і місце.

Розвиток страхування відповідальності експлуатанта та перевізника в Україні сприятиме безпеці та стабільності авіаційної галузі, забезпечуючи відповідальність перед пасажирами, третіми особами та іншими учасниками авіаційних перевезень.

3.2 Проблеми та перспективи розвитку страхування авіаційного персоналу та повітряного судна

Галузь страхування авіаційного персоналу та повітряних суден стикається зі своєю унікальною набором проблем, які впливають на її розвиток [49]. Деякі з цих проблем включають:

1. Високі ризики та невизначеність [56]: авіаційна галузь характеризується високим рівнем ризику, пов'язаним із можливістю

авіакатастроф, технічними неполадками та іншими негараздами. Ця невизначеність ускладнює розрахунок страхових премій та ризиків.

Високі ризики та невизначеність - це одна з основних проблем, з якими стикається галузь страхування авіаційного персоналу та повітряних суден. Авіація є однією з галузей, яка найбільше піддається ризикам та небезпеці. Визначення страхових премій та оцінка ризиків у цій галузі стає складним завданням через такі фактори:

- *авіакатастрофи*: авіакатастрофи, такі як падіння повітряних суден чи аварії в повітрі, можуть призвести до значних втрат та збитків. Оскільки авіаційні аварії трапляються досить не часто, але мають великі наслідки, визначення ризику таких подій - важке завдання для страхових компаній.

Наприклад, у 2019 році авіакомпанія *Boeing* зазнала великих фінансових збитків через катастрофічне падіння свого літака [25]. Страхові компанії, які страхували ці літаки, стикнулися з великими збитками.

- *технічні неполадки*: технічні проблеми з повітряними суднами можуть також призвести до аварій. Ці проблеми можуть бути важко передбачити та ризик ускладнюється тим, що повітряні судна різних типів та вікових категорій можуть стикатися з різними технічними проблемами.

Технічна несправність двигуна на комерційному літаку може призвести до аварії. Страхові компанії повинні враховувати можливість таких технічних неполадок при розрахунку страхових премій.

- *екстремальні природні умови*: авіація також вразлива до екстремальних природних умов, таких як зливи, бурі, град, сильний вітер, які можуть спричинити аварії чи пошкодження повітряних суден.

Наприклад, злива під час посадки може вплинути на безпеку приземлення літака. Страхові компанії мають оцінювати ризик впливу природних факторів на авіаційний транспорт.

- *терористичні загрози*: терористичні акти та кіберзлому можуть стати серйозними загрозами для авіаційної галузі. Страхові компанії повинні

оцінювати ризик терористичних загроз та розробляти відповідні страхові продукти.

Піратство в повітрі або атаки на аеропорти можуть призвести до значних втрат. Наприклад події 2001 р. [26]. Страхові компанії мають розробляти страхові продукти для захисту від таких загроз.

Усі ці приклади демонструють, наскільки складно визначити ризики в авіаційній галузі та розрахувати відповідні страхові премії.

2. Високі витрати на підтримку страхових полісів [58]: оцінка ризику в авіаційному страхуванні вимагає значних фінансових ресурсів на проведення інспекцій, аналіз даних та оцінку потенційних ризиків.

Високі витрати на підтримку страхових полісів є ще однією важливою проблемою в галузі страхування авіаційного персоналу та повітряних суден. До цієї проблеми відносяться витрати, пов'язані з різними аспектами страхового бізнесу [50]. Розглянемо цей аспект більш детально:

- *аналіз ризиків*: для ефективного страхування авіаційних ризиків страхові компанії зобов'язані проводити детальний аналіз ризиків, пов'язаних з конкретними повітряними суднами та персоналом. Це вимагає великих фінансових витрат на дослідження та розробку методів оцінки ризику.

Страхова компанія, яка страхує авіакомпанії, повинна аналізувати технічний стан кожного повітряного судна та професійну підготовку пілотів, щоб визначити рівень ризику [62].

- *моделювання катастроф*: страхові компанії використовують математичні моделі для прогнозування можливих авіаційних катастроф та розрахунку відшкодувань. Розробка та підтримка таких моделей вимагає значних витрат на дослідження та програмування.

Страхова компанія, зазвичай, вкладає кошти у розробку комп'ютерних програм, які можуть симулювати авіаційні аварії та їх наслідки для пасажирів та майна[59].

- *співпраця з експертами*: страхові компанії часто співпрацюють з експертами, такими як інженери, лікарі та юристи, для проведення оцінок ризиків та визначення відшкодувань.

Наприклад, після авіаційної події страхова компанія може залучити медичних експертів для оцінки травм пасажирів та визначення компенсацій за медичні послуги.

- *великі витрати на рекламу та маркетинг*: конкуренція в галузі страхування авіаційних ризиків дуже велика, тому страхові компанії витрачають значні суми на рекламу та маркетинг, щоб привернути клієнтів.

Страхова компанія може проводити рекламні кампанії, спонсорувати авіаційні заходи та події для підвищення своєї видимості на ринку.

- *сплата комісій агентам і брокерам*: багато страхових угод у галузі авіаційного страхування укладаються через страхових агентів та брокерів, які отримують комісійні. Це може збільшувати витрати страхової компанії.

Агент, який допомагає авіакомпанії знайти страховий поліс, отримує певну частку від угоди як комісійну

3. Зміни в регуляторній базі: зміни в правових нормах та міжнародних стандартах можуть впливати на умови та обсяги покриття страхових полісів. Страхові компанії повинні постійно оновлювати свої продукти та практики відповідно до цих змін [51]. Розглянемо цей аспект більш детально:

- *зміни в вимогах до страхового покриття*: регулюючі органи можуть вводити нові вимоги до обов'язкового страхового покриття для авіаційних компаній. Це може включати зміни в розмірах покриття та типах страхування, які потрібно мати.

Уряд, якоїсь країни, може ввести нові вимоги до страхового покриття авіакомпаній для відшкодування можливих збитків внаслідок терористичних актів.

- *зміни в обов'язкових страхових фондах*: деякі країни вимагають, щоб авіаційні компанії сплачували внески в спеціальні страхові фонди, які використовуються для відшкодування збитків пасажиром та стороннім особам.

Зміни в розмірах цих внесків можуть вплинути на фінансове навантаження авіакомпаній.

Наприклад, уряд може збільшити розмір внесків в страховий фонд для покриття можливих ризиків авіаційних подій.

- *зміни в стандартах безпеки*: зміни в стандартах безпеки для авіації можуть вимагати від авіакомпаній додаткового страхового покриття для відшкодування можливих ризиків.

Зміни в стандартах безпеки можуть вимагати від авіакомпаній додаткового страхового покриття для відшкодування збитків, пов'язаних зі змінами в процедурах безпеки під час польоту.

- *зміни в обов'язковому страховому покритті для авіакомпаній*: регуляторні органи можуть вводити нові вимоги до обов'язкового страхового покриття, яке авіакомпанії повинні мати для отримання ліцензії на експлуатацію.

Уряд може вимагати, щоб авіакомпанії мали страхове покриття для відшкодування збитків, пов'язаних зі стихійними лихами, які можуть виникнути під час польоту.

4. Залежність від економічної кон'юнктури [61]: галузь авіаційного страхування сильно залежить від економічних умов та кон'юнктурних змін. Економічні кризи та спади можуть призводити до зменшення обсягів авіаційних операцій і відповідно до страхових послуг [52].

Періоди економічного зростання можуть призводити до збільшення обсягів авіаційного руху та розширення флоту повітряних суден, тоді як економічні кризи можуть призвести до скорочення авіаційних операцій і зменшення попиту на страхові послуги. Розглянемо цей аспект більш детально разом з прикладами:

- *збільшення авіаційного руху під час економічного зростання*: періоди економічного зростання можуть призводити до збільшення обсягів авіаційного руху, зокрема збільшення кількості пасажирських та вантажних перевезень. Це

може створювати попит на додаткове страхове покриття для повітряних суден та пасажирів.

- *зменшення авіаційного руху під час економічної кризи:* економічні кризи, навпаки, можуть призводити до скорочення авіаційних операцій та зменшення попиту на авіаперевезення. Це може впливати на обсяг страхових премій та призводити до зменшення прибутковості страхових компаній.

- *вплив інвестиційних ринків:* страхові компанії можуть вкладати зібрані страхові премії на інвестиційних ринках. Зміни в економічних умовах можуть впливати на дохідність цих інвестицій та фінансовий стан страхових компаній.

Наприклад, падіння фондових індексів під час економічної кризи може призвести до зменшення вартості інвестицій страхової компанії, що може вплинути на її здатність виплачувати страхові відшкодування [60].

5. Екологічні проблеми: екологічні проблеми в авіаційному страхуванні стають все більш актуальними через зростаючу увагу до впливу авіаційної діяльності на навколишнє середовище. Ці проблеми можуть включати забруднення повітря, шумове забруднення, викиди в атмосферу та інші аспекти, що можуть мати екологічний вплив [53].

- *забруднення повітря та викиди:* авіаційна діяльність може призводити до викидів шкідливих речовин у повітря та забруднення атмосфери. Це може мати негативний вплив на якість повітря та здоров'я людей.

Викиди оксидів азоту та інших шкідливих речовин у атмосферу внаслідок роботи авіаційних двигунів можуть призводити до погіршення якості повітря та здоров'я мешканців близьких до аеропорту територій.

- *шумове забруднення:* авіаційна діяльність також супроводжується шумовими емісіями, які можуть впливати на життя людей та навколишнє середовище.

Шум від авіаційної діяльності може призводити до порушення комфорту мешканців та впливати на їхнє фізичне та психологічне здоров'я.

- *екологічні аварії*: авіаційні інциденти, такі як аварії або витік пального, можуть мати серйозний екологічний вплив на природу та біорізноманіття.

Витік авіаційного пального під час авіаційної аварії може забруднити ґрунт та водні ресурси, що може призвести до серйозних наслідків для екосистем.

Екологічні проблеми у сфері авіаційного страхування вимагають уваги та розробки страхових продуктів, які надають покриття в разі виникнення екологічних ризиків та аварій.

6. Конкуренція та консолідація галузі: зростання конкуренції серед страхових компаній та їх консолідація можуть вплинути на ціни та доступність страхових продуктів [54].

- *конкуренція на ринку авіаційного страхування* завжди була високою через обмежену кількість страхових компаній та потенційно великий ризик. Конкуренти змушені змагатися за клієнтів, пропонуючи конкурентоспроможні премії та умови страхування.

Наприклад, кілька страхових компаній конкурують за право страхувати авіакомпанію «Х». Кожна з компаній намагається зробити пропозицію з більш вигідними умовами та зниженими преміями, щоб здобути цього клієнта.

- *консолідація страхових компаній*: деякі страхові компанії вирішують об'єднатися або придбати інші компанії з метою розширення свого бізнесу та збільшення обсягу підписаних полісів. Ця консолідація може стати важливим кроком для зміцнення фінансової стійкості та підвищення конкурентоспроможності.

Наприклад, страхова компанія «А» придбала страхову компанію «В» з метою розширення свого портфеля авіаційних страхових продуктів та отримання доступу до нових ринків.

Для подолання цих проблем і забезпечення стійкого розвитку галузі авіаційного страхування необхідно постійно адаптуватися до нових реалій, розробляти інноваційні страхові продукти та забезпечувати високий стандарт

обслуговування клієнтів.

Перспективи розвитку страхування авіаційного персоналу та повітряного судна визначаються сучасними тенденціями та очікуваними напрямками розвитку в галузі [55]. Деякі з можливих перспектив:

1. Розвиток нових страхових продуктів: перспективою є розробка нових страхових продуктів, які відповідають сучасним потребам авіаційної галузі. Наприклад, страхові компанії можуть впроваджувати поліси, які покривають кіберзагрози для авіаційних систем.

2. Розширення ринків: заходи щодо збільшення ринків для авіаційного страхування можуть включати в себе розвиток нових ринків у країнах зі зростаючою авіаційною індустрією, а також збільшення участі страхових компаній на існуючих ринках.

3. Використання технологій: впровадження сучасних технологій, таких як штучний інтелект та блокчейн, може полегшити процеси оцінки ризиків, управління даними та виплати страхових відшкодувань.

4. Зростання усвідомленості про екологію: очікується, що зростання усвідомленості про екологічні питання призведе до попиту на страхові продукти, які покривають екологічні ризики в авіації, такі як викиди CO₂ та інші екологічні проблеми.

5. Глобальний доступ до страхування: зростаюча глобалізація та зручний доступ до страхових продуктів можуть сприяти розвитку авіаційного страхування в різних куточках світу, забезпечуючи безпеку для авіаційної галузі в усіх її аспектах.

6. Залучення інвестицій: розвиток авіаційного страхування може бути підтриманим залученням інвестицій для розширення можливостей та покращення послуг, зокрема шляхом інновацій у сфері страхового ризик-менеджменту.

Зростаючі можливості та інновації в галузі авіаційного страхування створюють перспективи для забезпечення безпеки авіаційної індустрії та вигід для страхових компаній, які готові адаптуватися до змін на ринку.

ВИСНОВКИ

Таким чином, було здійснено аналіз сучасного стану ринку авіастрахування в Україні та світі з урахуванням його теоретичних засад, практичних аспектів, проблем, та перспектив розвитку.

Головні досягнення дослідження включають:

1. Аналіз сучасних теоретичних засад авіастрахування та основних принципів цієї галузі.
2. Вивчення практики функціонування авіастрахування в Україні з визначенням особливостей та проблем.
3. Аналіз світового досвіду в сфері авіастрахування з виділенням найкращих практик та інновацій.
4. Виявлення актуальних проблем розвитку авіастрахування в Україні та світі, таких як високі ризики та нестабільність, відсутність регуляторної бази, обмежена конкуренція, високі ціни страхування, недоступність покриття.
5. Формулювання перспектив та рекомендацій щодо подальшого розвитку авіастрахування в Україні з використанням світового досвіду та врахуванням актуальних проблем.

Був здійснений глибокий огляд сучасного стану авіаційного страхування в Україні, та на світовому ринку. В роботі використовуються різні методи дослідження, такі як аналіз статистичних даних, літературний огляд та емпіричні дослідження для оцінки тенденцій та визначення ключових факторів, що впливають на цей ринок.

У магістерській роботі також розглядаються перспективи розвитку авіаційного страхування в Україні та світі. Було надано конкретні рекомендації для подальшого розвитку авіаційного страхування в Україні, враховуючи глобальні тенденції та інновації в цій галузі.

Були запропоновані спрямовані на покращення системи авіастрахування як в Україні, так і в світі, в напрямку підвищення безпеки та ефективності авіаційної галузі, а також захисту інтересів страхових компаній та клієнтів.

За результатами аналізу стану авіаційного страхування в Україні було:

- визначено головні проблеми вітчизняного ринку авіастрахування, зокрема недосконала конкуренція, як це показано в рисунках 2 та 3, а також потреба у вдосконаленні механізмів регулювання та проблеми управління ризиками.

- виокремлені основні виклики і можливості, зокрема, висвітлено особливості регулювання, недостатній обсяг страхових виплат, та виклики залучення новітніх технологій у цю галузь.

- визначено переваги та недоліки українського авіаційного страхування.

Щодо світового ринку:

- визначено, що глобальний ринок авіаційного страхування також піддавався великим змінам та адаптаціям до сучасних викликів за останній час.

- впровадження новітніх технологій, таких як штучний інтелект та блокчейн, грає ключову роль у вдосконаленні процесів оцінки ризиків та управління страховим портфелем.

- також були виокремлені основні проблеми та тенденції, зокрема на основі дослідження реальних кейсів світового авіастрахування.

- наявність багатонаціональних страхових компаній та регулюючих органів свідчить про важливість глобальної співпраці у цій галузі. Спільні стандарти та міжнародні угоди відіграють ключову роль у забезпеченні стабільності та ефективності глобального авіаційного страхування.

У цілому, аналіз світового досвіду надає важливі вказівки для українського ринку, зокрема щодо впровадження сучасних технологій та збільшення міжнародної співпраці для забезпечення сталого розвитку авіаційного страхування.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Авіаційне страхування. Studentam.net.ua. URL: <https://studentam.net.ua/content/view/6543/132/> (Дата звернення: 07.09.2023)
2. The International Civil Aviation Organization. Uniting aviation a united nations specialized agency. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>
3. IATA. The International Air Transport Association. URL: <https://www.iata.org/>
4. Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://xn--1lagg.xn--j1amh/warshaw_konv/ (Дата звернення: 07.09.2023)
5. Столярський О.В. Гвадалахарська конвенція 1961 р. Правове регулювання міжнародних перевезень. URL: <https://westudents.com.ua/glavy/35001-gvadalaharska-konventsya-1961-r.html> (Дата звернення: 10.09.2023)
6. Страхування перевезень авіаційним транспортом у міжнародній торгівлі. URL: https://pidru4niki.com/1546022542553/strahova_sprava/strahuvannya_perevezen_aviat_siynim_transportom_mizhnarodniy_torgivli#google_vignette (Дата звернення: 12.09.2023)
7. Повітряний кодекс України станом на 21.10.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
8. Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації. Постанова кабінету міністрів України: станом на 14.01.2021 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/676-2017-%D0%BF>
9. Про страхування. Закон України: станом на 06.05.2023 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text>
10. Global Risks Report. MARSH. URL: <https://www.marsh.com/ua/en/home.html>
11. Company Overview. AON insurance. URL: <https://www.aon.com/ukraine/default.jsp>

12. Overview. Willis Faber. URL: <https://www.wtwco.com/en-be>
13. Providing the Safest, Most Efficient Aerospace System in the World. Federal Aviation Administration. URL: <https://www.faa.gov/>
14. Регуляторні акти Державної служби цивільної авіації України: станом на 09.12.2019. URL: <https://avia.gov.ua/> (Дата звернення: 25.09.2023)
15. Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція 1999 р.). Pidru4niki.com. URL: https://pidru4niki.com/2008021543922/logistika/konventsiya_dlya_unifikatsiyi_deyaki_h_pravil_mizhnarodnih_povitryanih_perevezen_monrealska_konventsiya_1999#google_vignette (Дата звернення: 25.09.2023)
16. UIA temporarily will not operate scheduled and charter flights to and from Ukraine. Ukraine International Airlines (UIA). URL: <https://www.flyuia.com/ua/en/home>
17. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації. Закон України в редакції від 25.09.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>
18. Про Службу. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/>
19. Як українські авіакомпанії заробляють і занепадають під час війни. BBC NEWS Україна. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-63403865#:~:text=%D0%9A%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D1%96%D1%97%20%D0%BD%D0%B5%20%D0%BB%D0%B8%D1%88%D0%B5%20%D0%B2%D0%B4%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D1%81%D1%8F%20%D0%B4%D0%BE,%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%81%D1%96%D0%B2%2C%20%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%BB%D0%B0%20%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%B4%20619%20%D1%82%D0%B8%D1%81>. (Дата звернення: 25.09.2023)
20. Інтерв'ю з CEO SkyUp Airlines Дмитром Сероуховим. Центр транспортних стратегій. URL: https://cfts.org.ua/articles/pro_novu_aviakompaniyu_v_es_i_plani_na_pivdennu_ameri

[ku_intervyu_z_seo_skyup_airlines_dmitrom_seroukhovim_1926](#) (Дата звернення: 29.09.2023)

21. МАУ тимчасово зупиняють польоти більшості літаків. Є ризик повної зупинки. Що відбувається із колись найбільшою авіакомпанією України. URL: <https://forbes.ua/company/mau-prizupinyae-poloti-bilshosti-litakiv-e-rizik-povnoi-zupinki-shcho-vidbuvaetsya-z-kolis-naybilshoyu-aviakompanieyu-ukraini-03102022-8608> (Дата звернення: 05.10.2023)

22. Найбільша авіакомпанія України МАУ зупинила польоти всіх літаків — профспілка. URL: https://www.avianews.com/ukraine/2022/10/01/union_mau_stops_all_planes/ (Дата звернення: 05.10.2023)

23. Україна планує відновити авіарейси зі Львова. Хто забезпечить повітряний коридор та чи готові авіакомпанії? URL: <https://forbes.ua/war-in-ukraine/ukraina-planue-vidnoviti-aviareysi-zi-lvova-khto-zabezpechit-povitryaniy-koridor-ta-chi-gotovi-aviakompanii-14092022-8277> (Дата звернення: 05.10.2023)

24. Фрусевич Я. В. Перспективи участі України у розвитку світового ринку авіаційних послуг. Кваліфікаційна робота. Національний авіаційний університет. 2022. 33 с.

25. Катастрофа Boeing 737-8 Max. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3640853-katastrofa-boeing-7378-max-v-efiopii-nazvali-pricinu-tragedii.html> (Дата звернення: 06.10.2023)

26. Терористичний акт 11 вересня 2001 року. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%B0%D0%BA%D1%82_11_%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%B5%D1%81%D0%BD%D1%8F_2001_%D1%80%D0%BE%D0%BA%D1%83 (Дата звернення: 07.11.2023)

27. Авіаційний ринок страхування переживає найскладніші часи за понад два десятиліття. URL: <https://forinsurer.com/news/23/02/08/42351> (Дата звернення: 10.10.2023)

28. Аберніхіна І. Г. Сутність, особливості та сучасний стан авіаційного страхування в Україні. Економіка та суспільство. Випуск №38 / 2022. 3 с. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1270> (Дата звернення: 10.10.2023)

29. Lloyd's співпрацюватиме з урядом Великобританії для розробки кайтмарку для дослідження космосу. URL: <https://forinsurer.com/news/22/10/11/41889>

30. Allied Market Research. Aviation Insurance Market by Insurance Type (Public Liability Insurance, Passenger Liability Insurance, Combined Single Limit (CSL), In-Flight Insurance, and Others) and Application (Commercial Aviation, General & Business Aviation and Others): Global Opportunity Analysis and Industry Forecast, 2021-2030. URL: <https://www.alliedmarketresearch.com/aviation-insurance-market-A14877> (Дата звернення: 12.10.2023)

31. Найбільший в світі лізингодавець вимагає відшкодування \$3,5 млрд за захоплені Росією літаки. URL: https://lb.ua/world/2022/04/04/512272_naybilshiy_sviti_lizingodavets.html (Дата звернення: 20.10.2023)

32. Лізингодавці вимагають від росії \$3,5 млрд за вкрадені літаки. URL: <https://chas.news/news/lizingodavtsi-vimagayut-vid-rosii-35-mlrd-za-vkradeni-litaki> (Дата звернення: 20.10.2023)

33. Авіаційне страхування. СК Бусін. URL: <https://www.busin.com.ua/uk/aviaciyne-strakhuvannya/>

34. Страхових виплат за знищений літак Ан-225 «Мрія» не буде — перестраховики анулювали покриття. URL: <https://forinsurer.com/news/23/04/12/42543> (Дата звернення: 21.10.2023)

35. Українські страховики та авіакомпанії отримали повідомлення про виключення військових ризиків із страхового покриття. URL: <https://forinsurer.com/news/22/02/14/40892> (Дата звернення: 21.10.2023)

36. Мезіна О. Є. Страхування авіаційних ризиків. Дисертації на здобуття наукового ступеня. Київський Національний економічний університет. 2014. 14 с.

37. Мезіна О. Є. Страхування авіаційних ризиків в Україні: тенденції та перспективи розвитку. Ефективна економіка № 3, 2013. Стор 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1885>

38. Про припинення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. Указ президента від 30.06.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/259/2020#Text>

39. Sarmen Y. Aircraft Insurance: Requirements, Coverage, and Exclusions. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/aircraft-insurance-requirements-coverage-exclusions-sarmen-y> (Дата звернення: 22.10.2023)

40. Шапенко Л. О. Страхування членів екіпажу та іншого авіаційного персоналу як складова захисту прав працівників. Стр 3. URL: [https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/12384/1/%D0%A8%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D0%BA_%D0%A2%D0%B5%D0%B7%D0%B8%20\(1\).pdf](https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/12384/1/%D0%A8%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D0%BA_%D0%A2%D0%B5%D0%B7%D0%B8%20(1).pdf) (Дата звернення: 22.10.2023)

41. У результаті російської атаки згорів найбільший в світі літак «Мрія». Радіо Свобода. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-v-rezultati-rosiyskoyi-ataky-z-horiv-naybilshyy-v-sviti-litak-mriya-/31726400.html> (Дата звернення: 22.10.2023)

42. Знищення «Мрії»: ексдиректору ДП «Антонов» повідомили про підозру. Укрінформ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3692005-znisenna-mrii-eksdirektoru-dp-antonov-povidomili-pro-pidozru.html> (Дата звернення: 23.10.2023)

43. Втрата «Мрії». Компанія, яка страхувала лайнер, повідомила сумну новину. Главком. URL: https://glavcom.ua/country/incidents/vtrata-mriji-kompanija-jaka-strakhuvala-lajner-povidomila-sumnu-novinu-919888.html#google_vignette (Дата звернення: 24.10.2023)

44. Калюжний Р. А., Андрущенко Л.В., Андрущенко І.Г. Державно-правове регулювання страхування у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Національний авіаційний університет. 2012. 30 с. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/286629317.pdf> (Дата звернення: 24.10.2023)

45. Сосновська О.О. Сіренька І.І. Тенденції інноваційного розвитку страхових компаній в Україні. European scientific journal of Economic and Financial innovation №2(8) 2021. 3 с. URL: <https://elibrary.kubg.edu.ua/id/eprint/39553/>
46. Вплив технологій штучного інтелекту на розвиток страхування. Приклади застосування AI. URL: <https://forinsurer.com/news/23/06/08/42740> (Дата звернення: 24.10.2023)
47. Україна завжди була достатньо інвестиційно привабливою. Економічна правда. URL: https://www.epravda.com.ua/cdn/cd1/2023/interviu_z_olenoiu_dreval/ (Дата звернення: 24.10.2023)
48. Павлов. В.І. Павлов К.В. Сverdюк І.В. Лекція з дисципліни “Страховий менеджмент”. НУВГП, Рівне, 2014. 42 с. URL: <https://ep3.nuwm.edu.ua/2053/1/06-03-117.pdf> (Дата звернення: 24.10.2023)
49. General Aviation Insurance Market: Pricing and Risk Update. Marsh. URL: <https://www.marsh.com/lt/en/industries/aviation-space/insights/general-aviation-insurance-market-pricing-risk-update-2021-q1.html> (Дата звернення: 24.10.2023)
50. Tackling The High Cost Of Aviation Insurance. URL: <https://rotormedia.com/tacking-the-high-cost-of-aviation-insurance/> (Дата звернення: 25.10.2023)
51. Ukraine redesigns its insurance legal framework. URL: <https://www.wolftheiss.com/insights/ukraine-redesigns-its-insurance-legal-framework/> (Дата звернення: 25.10.2023)
52. Impact of inflation on the insurance sector. EIOPA-BoS-23/360, 2023. Стр 10. URL: <https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2023-10/Report%20on%20the%20impact%20of%20inflation%20on%20the%20insurance%20sector.pdf> (Дата звернення: 27.10.2023)
53. Environmental impacts in the civil aviation sector: Current state and guidance. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920923001141> (Дата звернення: 27.10.2023)

54. Consolidation and efficiency in the US life insurance industry. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0378426698000892> (Дата звернення: 27.10.2023)

55. Ionut Valentin. Alexei Mateevici. Current global trends of aviation insurance. Doctoral School of Economic Sciences of the State University of Moldova. Стр 4. URL: https://www.researchgate.net/publication/365963528_Current_global_trends_of_aviation_insurance (Дата звернення: 27.10.2023)

56. Current risks and threats to the aviation industry. Flight World X. URL: <https://www.flightworx.aero/blog/current-risks-and-threats-to-the-aviation-industry/> (Дата звернення: 27.10.2023)

57. Руда О.Л. Розвиток страхового ринку в Україні. Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». №2, 2020р . 5с. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2_2020/57.pdf

58. General Aviation Insurance Market: Pricing and Risk Update - Q1 2021. Marsh. URL: <https://www.marsh.com/lt/en/industries/aviation-space/insights/general-aviation-insurance-market-pricing-risk-update-2021-q1.html> (Дата звернення: 28.10.2023)

59. Technology and innovation in the insurance sector. OECD. 20 p. URL: <https://www.oecd.org/finance/Technology-and-innovation-in-the-insurance-sector.pdf> (Дата звернення: 28.10.2023)

60. Sebastian Schich. Insurance Companies and the Financial Crisis. Financial Market Trends №2. 2009. 14p. URL: <https://www.oecd.org/finance/financial-markets/44260382.pdf> (Дата звернення: 29.10.2023)

61. Carpian L. Carpian I. Ionut V. Aviation insurance industry in the global economic crisis. National Institute for Aerospace Research “Elie Carafoli”. 2023. 3p. URL: https://www.researchgate.net/publication/371454404_Aviation_insurance_industry_in_the_global_economic_crisis/link/648478a6b3dfd73b77798c5f/download (Дата звернення: 01.11.2023)

62. General aviation. Observations Related to Liability Insurance Requirements and Coverage for Aircraft Owners. 2015. 13p. URL: <https://www.gao.gov/assets/gao-15-740.pdf> (Дата звернення: 05.11.2023)

63. Propelling Growth: Global Aviation Insurance Market Anticipated to Generate a Revenue of \$6,326.30 Million. Research Dive. URL: <https://www.globenewswire.com/en/news-release/2022/03/30/2412961/0/en/Propelling-Growth-Global-Aviation-Insurance-Market-Anticipated-to-Generate-a-Revenue-of-6-326-30-Million-and-Rise-at-a-Noteworthy-CAGR-5-20-over-the-Analysis-Timeframe-from-2021-to.html> (Дата звернення: 20.11.2023)

64. Aircraft Insurance Market to Touch USD. Market Research Future. URL: <https://www.globenewswire.com/news-release/2022/05/16/2444078/0/en/Aircraft-Insurance-Market-to-Touch-USD-16-844-43-Million-by-2027-at-2-78-CAGR-Report-by-Market-Research-Future-MRFR.html> (Дата звернення: 03.11.2023)

65. Aircraft Insurance Market Size, Investment Feasibility and Industry Growth Rate Forecast 2022 – 2028. SNS Insider URL: https://www.researchgate.net/publication/364294406_Aircraft_Insurance_Market_Size_Investment_Feasibility_and_Industry_Growth_Rate_Forecast_2022_-_2028

66. Росія вкрала лізингових літаків на 20 мільярдів доларів. Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/03/23/684582/> (Дата звернення: 10.11.2023)