

ПРОБЛЕМАТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ ТА ПЕРЕСТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ РИЗИКІВ В УКРАЇНІ

Досліджено проблематику правового регулювання страхування авіаційних ризиків, наслідки ратифікації Монреальської конвенції, зміни в податковому законодавстві, актуальні проблеми, які виникли у зв'язку з цим та запропоновано шляхи їх подолання. Проаналізовано результат дослідження у науковій та періодичній літературі.

Ключові слова: конвенція, ризики, страхування, міжнародні угоди, перевезення.

Зі стрімким розвитком цивільної авіації на міжнародній арені та процесом інтеграції України в Європейський Союз постала нагальна потреба реструктуризації системи надання послуг з авіап перевезень починаючи з законодавчого забезпечення і закінчуючи вирішенням практичних проблем.

Відповідно до ст.1 Закону України «Про страхування» від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР (ост. ред. від 14.08.2009 р.) страхування- це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формується шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів [4, ст.1].

Правове забезпечення авіаційного страхування здійснюється рядом міжнародних угод і конвенцій, згоду на обов'язковість яких було надано Верховною Радою України; нормативних актів міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІКАО, ІАТА); нормами внутрішнього законодавства України, яке регулює діяльність цивільної авіації та порядок здійснення страхової діяльності. До цього переліку слід віднести наступні нормативно-правові акти:

1. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12.10.1929 р.(Варшавська конвенція);

2. Протокол щодо зміни Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 28.09.1955 р.(Гаазький протокол);

3. Конвенція про збитки, заподіяні іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні від 07.10.1952 р.;

4. Протокол щодо зміни Конвенції про збитки, заподіяні іноземними повітряними суднами особам на поверхні від 23.09.1978 р.;

5. Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999 р. (Монреальська конвенція);

6. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійс-

нюються особою, яка не є перевізником за договором від 18.09.1961 р. (Гвадалахарська конвенція);

7. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р.;

8. Закон України «Про страхування» від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР;

9. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12.10.2002 р. № 1535 і т.д.

Законом України «Про страхування» визначаються основні засади здійснення страхової діяльності, форми страхування (добровільна та обов'язкова); поняття страхового ризику та страхового випадку, страхової суми, страхової виплати, франшизи; коло страховиків та страхувальників, їх правовий статус; особливості укладання договорів страхування та відповідальності за цими договорами [4]. Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» визначається порядок та особливості проведення авіаційного страхування цивільної авіації, яке має форму обов'язкового [6].

З набуттям чинності Законом України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 17.12.2008 р. (далі – Монреальська конвенція) почалася реструктуризація та модернізація ринку авіап перевезень в Україні, адже в Монреальській конвенції вперше передбачено положення стосовно обов'язкового страхування авіап перевізником своєї відповідальності [1, ст.50]. Так звана Варшавська система, яка діяла раніше, в останні десятиліття стала практично неіздатною. Відповідно до вимог Конвенції, страхування міжнародних рейсів буде здійснюватися відповідно до вимог учасників Конвенції. Відомо, що в країнах Європейського Союзу норма страхування в два рази перевищує норму, передбачену Конвенцією і українські авіап перевізники, які здійснюють міжнародні рейси в ЄС, вже виконують цю вимогу. Тобто, ратифікувавши Монреальську конвенцію, Україна поставила як авіа-, так і страхові компанії, які займаються страхуванням авіаційних ризиків, в досить двоякий стан: авіакомпанії тепер повинні збільшити в значній мірі ліміти покритої страховкою відповідальності по всім перевезен-

ням, а страховики- шукати додаткові фінансові ресурси [5]. Також поряд з цим, вводиться принцип так званого повного відшкодування. Тобто, авіаперевізник несе відповідальність за шкоду, завдану у випадку смерті або тілесного пошкодження пасажира, а також за шкоду, завдану багажу. Відповідно до цього принципу в першому випадку компенсація за шкоду становить 100 000 спеціальних прав запозичення (СПЗ) (140000 дол. США) за кожного пасажира [1, ст. 21]. При цьому Конвенція розширила можливості захисту прав пасажира, дозволивши потерпілим звертатися до суду за захистом порушених прав та законних інтересів за місцем фактичного проживання.

Ратифікація Монреальської конвенції стала для українських страхових компаній певним каталізатором суттєвого реформування всієї системи авіаційного страхування. По-перше, українські компанії, які функціонують на території України та здійснюють авіа страхування не мають можливості забезпечити належний рівень страхування, який вимагає Конвенція. По-друге, очевидно, що «монреальські» умови страхування здатні дотриматися лише крупним страховим компаніям. Тобто, зміна економічної ситуації повинна супроводжуватися адаптацією законодавства України, адже інакше український ринок страхових послуг заповниться іноземними страховиками не дивлячись на його зростання. Тому в даному випадку вирішення цієї проблеми полягатиме в удосконаленні та адаптації українського законодавства до міжнародних стандартів та правил [7, с. 102].

Однією з головних особливостей Монреальської конвенції в контексті питань страхування авіаційних ризиків в Україні є відсутність обмежень відповідальності авіаперевізника (на відміну Варшавської конвенції, якою було встановлено межю відповідальності за заподіяння смерті або тяжкого тілесного пошкодження пасажирів). Так, відповідальність авіаперевізника за шкоду в розмірі, що перевищує 100 000 СПЗ, розмір вартості яких визначається щоденно, є нелімітованою. Згідно ч. 2 ст. 21 Конвенції перевізник не несе відповідальності за таку шкоду, якщо доведе, що шкода не була заподіяна в результаті його недбалості або неправомірної дії чи бездіяльності (в той же час за доведену шкоду, розміри якої не перевищують 100 000 СПЗ на кожного пасажира, авіаперевізник несе відповідальність незалежно від вини (частково чи повністю звільняється від відповідальності він може лише у разі недбалості пасажира або особи, яка вимагає компенсації) [1]. Звертає увагу на себе і той факт, що в обох випадках вина перевізника в заподіянні шкоди є такою, що презюмується законодавцем.

Поряд з вищезазначеними проблемами страхування авіаційних ризиків в Україні в зв'язку з ратифікацією Монреальської конвенції виникли ряд проблем, пов'язаних зі зміною системи оподаткування. Йдеться про зміни до Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств» від 28.12.1994 р. № 334/94-ВР (ост.ред. 24.11.2009 р.), які торкнулися оподаткування операцій перестра-

хування [3, ст. 7]. Передусім змінилося визначення бази оподаткування страхової компанії (далі – СК). Тепер СК мають оподатковувати за ставкою 3% валового доходу без вирахування перестраховування у «нерейтингового» нерезидента. Крім того, операції, які проводяться через страхового брокера (незалежно від його рейтингу), також окладаються 3-відсотковим податком. Фактично це означає подвійне оподаткування таких операцій. Таким чином, жорстка фіскальна політика негативно позначилася на обов'язкових видах страхування, які передбачають розміщення великих ризиків на міжнародних страхових ринках через брокерів: авіаційне, морське страхування, страхування небезпечних вантажів, а саме-на нерезидентів, які проводять операції перестраховування через авторизованих брокерів Ллойда та діяльність страховиків та їх клієнтів. Як наслідок-збитки понесли великі компанії, які працюють у секторі авіа страхування (розмір страхових сум у цивільній авіації, відповідно до міжнародних конвенцій та угод, знаходиться в діапазоні від 10 до 750 млн дол. США. Місткості ж українських страховиків бракує для того, щоб розмістити на внутрішньому ринку такі обсяги ризиків. Їм потрібно перестраховувати ризики в закордонних колег, що можна зробити безпосередньо або через брокерів. А так як відповідно до вимог чинного законодавства України страховик повинен сплачувати податки за рахунок власних коштів і враховуючи об'єм ризиків, то страховик повинен до 90 % страхових премій перераховувати брокерам-нерезидентам з метою отримання страхового листа, що зводить нанівець сам сенс його діяльності та переростання авіастрахування з прибуткового в збитковий. У зв'язку з цим, страховики, які спеціалізуються на авіа страхуванні, були змушені збільшити страхові тарифи щонайменше на 6 % та вартість страхових полісів, що в свою чергу призвело до зростання вартості авіаперевезень та авіаквитків. Крім того, погіршує ситуацію зростання вимог Євросоюзу до відповідальності страховиків за обов'язковими полісами страхування. Так, якщо раніше за страхуванням пасажирів вона вимірювалася сумою 20 тис. дол. США за одну особу, то тепер – 378 тис. дол. США, що в свою чергу підвищує не тільки вартість страховки, але й вимагає від страхової компанії масштабнішого перестраховування. І таким чином, у СК власних коштів на сплату по датків практично не залишається, тому єдиним виходом для них стає покласти збільшення вартості страховки на кінцевого споживача чим втрачається сам ринок авіаційного страхування та неконкурентноспроможність національних авіаперевізників. Враховуючи при цьому проект змін до Повітряного кодексу України (ст. 12 «Обов'язкове авіаційне страхування»), в якому запропоновано записати положення про визнання полісів і сертифікатів страховиків-нерезидентів, то ринок авіації для вітчизняних СК буде втрачений. Проте на сьогодні, так як це питання лише знаходиться на стадії обговорення, українські авіакомпанії не мають змоги працювати в

нормальному режимі ні з вітчизняними, ні з іноземними СК, опиняючись при цьому в нерівних умовах із закордонними перевізниками. Таким чином, єдиним рішенням проблеми втрати конкурентноспроможності вітчизняних авіаперевізників та СК є адаптація чинного законодавства України в напрямку підтримки та сприяння.

Таким чином, проаналізувавши проблематику наслідків ратифікації Монреальської конвенції та процес адаптації українського законодавства до міжнародних норм, можна зробити висновок про те, що:

1. Ця подія є реальним кроком в рамках інтеграції України до сучасних світових стандартів безпеки повітряного сполучення;

2. Приєднання до Монреальської конвенції є серйозним стимулом для національних авіакомпаній щодо реального підвищення безпеки польотів;

3. Посилення рівня відповідальності з боку авіаперевізників відповідно до Монреальської конвенції стане істотним фактором підвищення рівня безпеки польотів по Україні, а як наслідок буде сприяти конкурентноспроможності національних авіаперевізників на світовому ринку;

4. Національні авіакомпанії на сьогоднішній день демонструють здатність підтримання рівня безпеки повітряних перевезень на достатньо високому рівні, крім того деякі з них (зокрема ті, що здійснюють міжнародні рейси до країн Європи) де-факто вже виконують більш жорсткі в порівнянні з передбаченими Монреальською конвенцією нормативи ЄС щодо страхування авіаційних ризиків не дивлячись на перепони, які існують в національному законодавстві;

5. Введення «не лімітованої» відповідальності призвело до підвищення цін на авіаційне страхування і цей тягар, скоріше за все, певною мірою буде перекладено на пасажирів (підвищення вартості квитків);

6. Ризики можна знижувати за рахунок законодавчого збільшення капіталізації авіаційних перевізників та реформування політики держави на підтримку та сприяння діяльності національних авіаперевізників;

7. Наслідком ситуації, що склалася буде злиття і концентрація авіакомпаній та вихід деяких з них з ринку повітряних перевезень у зв'язку з підвищенням фінансових затрат та втратою конкурентноспроможності.

Досліджуючи ряд наукових робіт, періодичних та популярних видань в Україні стосовно висвіт-

лення проблем страхування авіаційних ризиків, можна зробити висновок про те, що на сьогоднішній день в цій галузі дефіцит розробок та пропозицій щодо удосконалення чинного законодавства України та шляхів вирішення практичних проблем. Основний масив наукової та інформаційної літератури – це навчальні посібники та підручники (з висвітленням загальних засад страхування авіаційних ризиків), а також – статті в періодичних виданнях з констатацією існуючих проблем без пропозицій та обговорень щодо їх вирішення. Розробка комплексних страхових програм, які б полегшували управління авіаризиками, майже не здійснюється (лише в межах формування загальних рекомендацій, які не включають в себе комплексність підходу до вирішення проблем в галузі авіастрахування).

Таким чином, враховуючи вище зазначене, можемо зробити висновок про те, що галузь страхування авіаційних ризиків потребує детального дослідження та вирішення проблем як на науково-дослідницькому рівні, так і на рівні чинного законодавства України з метою забезпечення конкурентноспроможності та утримання на ринку страхування вітчизняних СК, а як наслідок – належне функціонування українських авіаперевізників.

Література

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999 р., ІКАО// Офіційний вісник України від 15.05.2009 р. № 33. – С. 169, код акту 46552/2009.
2. Повітряний кодекс України // Відомості Верховної Ради України від 22.06.1993 р. № 25. – С. 29.
3. Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств» від 28.12.1994 р. № 334/94. – www.zakon.rada.gov.ua
4. Закон України «Про страхування» від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР. – www.zakon.rada.gov.ua
5. Закон України «Про приєднання до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 17.12.2008 р. № 685-VI // Голос України від 15.01.2009 р. № 4. – С. 4–5, код акту 45328/2008.
6. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12.10.2002 р. № 1535//Офіційний вісник України від 01.11.2002 р. № 42. – С. 157, код акту 23437/2002.
7. Морозова І.Л. Аналіз стабільності українських страхових компаній. Методика процедури присвоєння рейтингу надійності українським страховикам // Проблеми системного підходу в економіці. Зб. наук. праць. – Київ: НАУ. – 2003. – С. 99–108.

Ю.Ю. Головка

Проблематика правового регулювання страхування и перестраховання авиационных рисков в Украине. Исследована проблематика правового регулювання страхування авиационных рисков, последствия ратификации Монреальской конвенции, изменения в налоговом законодательстве, актуальные проблемы, возникшие в этой связи и предложены пути их преодоления. Проанализирован результат исследования в научной и периодической литературе.

Y.Y. Golovko

Problems of legal regulation of insurance and reinsurance авиационных risks to Ukraine. Investigate the issues of legal regulation of insurance авиационных risks, the consequences of ratifying the Montreal Convention, changes in tax legislation, current problems that have arisen in this regard and suggested ways to overcome them. Analyzed the results of scientific research and periodic literature.