

9. Адміністративне право та процес, фінансове, інформаційне право

**Шапенко Л.О.**

*асистент кафедри теорії та історії держави і права*

*Юридичного інституту Національного авіаційного університету*

*м. Київ, Україна*

## **ОБ'ЄДНАННЯ СТРАХОВИКІВ АВІАЦІЙНИХ РИЗИКІВ: ДОСВІД МИНУЛОГО ТА ПЕРСПЕКТИВА МАЙБУТНЬОГО**

Україна є авіаційною державою, яка за роки незалежності не лише зберегла, а й примножила потужний технічний, технологічний та кадровий потенціал авіаційної галузі, що, в свою чергу, забезпечує сталий розвиток економіки та можливість виходу на міжнародні ринки. Говорячи про перспективи розвитку авіаційної галузі, неможливо не звернути увагу на стан та розвиток системи авіаційного страхування як частини фінансового ринку держави, покликаною забезпечити потреби населення, працівників, суб'єктів господарювання та держави у разі настання авіаційних ризиків.

Український страховий ринок все ще знаходиться на стадії формування, тому дослідження питань механізму проведення авіаційного страхування та діяльності суб'єктів страхових відносин у даній сфері є актуальним і сьогодні.

Одними із головних суб'єктів авіаційного страхування виступають страховики, які згідно ст. 3 Постанови КМУ від 12.10.2002 року № 1535 «Про затвердження порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» визначені як юридичні особи, що є резидентами України та отримали в установленому порядку ліцензії на проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, а також зареєстровані в уповноваженому органі виконавчої влади у галузі цивільної авіації [1]. Подібне визначення містить і Повітряний кодекс України 2011 року, зокрема ч. 2 ст.117 говорить, що обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації здійснюється страховиками-резидентами, які отримали в установленому порядку ліцензію на здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації [2].

Дещо інше визначення знаходимо в ст. 2 Закону України «Про страхування» від 07.03.1996 року, в якому зазначено, що страховики – це фінансові установи, які створені у формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств з додатковою відповідальністю згідно із Законом України «Про господарські товариства», з урахування того, що учасників кожної з таких фінансових установ повинно бути не менше трьох, а також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності [3].

Тож, узагальнивши вищевказані визначення та погоджуючись з думкою О.М. Зайця, страховиками, що проводять авіаційне страхування можна вважати юридичних осіб (резидентів), які створені в цілях здійснення страхової діяльності і мають ліцензію на її здійснення. Також страховики є господарюючими суб'єктами, що здійснюють страхування та керують процесами створення і витрачання страхових фондів [4, с. 59].

Аналізуючи світову практику варто зазначити, що у країнах з розвиненим страховим ринком простежується тенденція до злиття дрібних і середніх об'єднань страховиків, оскільки така позиція позитивно впливає на підвищення економічного рівня країни. Прикладом може слугувати Міжнародне об'єднання аерокосмічних страховиків, Асоціація Авіаційного страхування, діяльність яких орієнтована на підвищення рівня авіаційної галузі, дотримання безпеки авіації, обміну досвідом, залучення нових технологій з метою ефективного функціонування цивільної авіації.

Важливим є те, що згідно Закону України «Про страхування» від 07.03.1996 року страховикам також надається можливість створення спілок, асоціацій та інших об'єднань для координації своєї діяльності, захисту інтересів своїх членів та здійснення спільних програм [3], оскільки такі об'єднання відіграють важливу роль у функціонуванні системи авіаційного страхування шляхом обговорення та прийняття рішень, що стосуються обсягів, особливостей страхування і перспектив розвитку даного виду страхування, питань щодо врегулювання страхових випадків. Також законодавством України

визначено, що страховики, яким дозволено займатися страхуванням авіаційних ризиків можуть створити Авіаційне страхове бюро, яке повинне бути юридичною особою, що утримується за рахунок коштів страховиків [1, 3].

На сьогодні в Україні не існує повноцінного об'єднання авіаційних страховиків, яке могло б виконувати функції щодо надання статистичної та технічної інформації самим страховикам, а також представляти їхні інтереси перед урядом, національними та міжнародними установами і об'єднаннями.

Розглядаючи питання об'єднання страховиків, необхідно звернути увагу на вітчизняний досвід існування Авіаційного страхового бюро, створеного відповідно до норм ст. 103 Повітряного кодексу України 1993 року, яка регламентувала обов'язковість членства в даному бюро страховиків, що здійснюють авіаційне страхування та діяло згідно Положення про Авіаційне страхове бюро, затвердженого Постановою КМУ від 27.04.1998 року № 561 «Про порядок утворення та державної реєстрації Авіаційного страхового бюро і Морського страхового бюро». Зазначена норма Повітряного кодексу України чинила колізії в законодавстві, оскільки суперечила нормам Закону України «Про страхування» та Постанови КМУ від 12.10.2002 року № 1535 «Про затвердження порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», які визначають добровільність створення Авіаційного страхового бюро [1, 3]. Проте з прийняттям Повітряного кодексу України 2011 року дану колізію було усунуто, оскільки в положеннях нового кодексу не передбачено створення та функціонування Авіаційного страхового бюро чи будь-якого іншого об'єднання авіаційних страховиків.

Основними функціями Авіаційного страхового бюро були координація діяльності страховиків у галузі авіаційного страхування та представлення їхніх інтересів в міжнародних об'єднаннях страховиків. Згідно Постанови КМУ від 27.04.1998 року № 561 на Авіаційне страхове бюро покладалися такі завдання: координація діяльності національних страховиків у галузі страхування авіаційних ризиків; дослідження та прогнозування національного ринку страхових послуг у галузі авіації; організація співробітництва з

підприємствами, їх об'єднаннями та іншими організаціями, які експлуатують або обслуговують засоби авіаційного транспорту; підготовка та внесення на розгляд державних органів пропозицій стосовно законодавчих та інших нормативних актів з обов'язкового авіаційного страхування, розроблення рекомендацій з методології здійснення відповідних видів авіаційного страхування; сприяння впровадженню прийнятих у міжнародній практиці умов авіаційного страхування та форм уніфікованих полісів; збір, аналіз та опублікування статистичних даних щодо збитків, завданих авіаційними подіями; розроблення програм та методів страхування авіаційних ризиків, заходів щодо запобігання страховим випадкам; організація та проведення консультацій з технічних, економічних і юридичних питань, пов'язаних з класифікацією страхових випадків, визначенням розміру збитків та страхового відшкодування; організація та проведення науково-практичних заходів з питань страхування авіаційних ризиків, забезпечення методичними матеріалами, інформаційне забезпечення страховиків та страхувальників; видання бюлетенів і довідників, проведення навчання, підвищення кваліфікації, організація конференцій, семінарів тощо [5].

Незважаючи на широкомасштабність завдань Авіаційного страхового бюро, його діяльність через недостатню дієвість керівництва виявилася неефективною, а вплив на питання обов'язкового страхування був мінімальним. Тож в результаті прийняття Постанови КМУ від 20 серпня 2005 р. № 788 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України» визнано такою, що втратила чинність Постанова КМУ «Про порядок утворення та державної реєстрації Авіаційного страхового бюро і Морського страхового бюро» та припинено існування Авіаційного страхового бюро.

Підсумовуючи вищесказане, необхідно зазначити, що ефективність діяльності системи авіаційного страхування, залежить, в першу чергу, від єдності та злагодженості при вирішенні загальних питань, захисті інтересів всіх суб'єктів в даній галузі, тому нагальною потребою є створення об'єднання, яке б координувало діяльність національних страховиків у галузі страхування

авіаційних ризиків, здійснювало статистичне та технічне інформування страховиків та представляло їхні інтереси перед урядом, національними і міжнародними об'єднаннями, а також виконувало інші завдання, що були покладені на Авіаційне страхове бюро. Тож, варто, врахувавши минулий вітчизняний досвід та сучасний досвід міжнародних об'єднань страховиків авіаційних ризиків, відновити діяльність Авіаційного страхового бюро, тим більше, що чинним законодавством передбачена така можливість.

#### Література:

1. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 із змінами. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-%D0%BF>
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page5>
3. Про страхування [Електронний ресурс]: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР із змінами. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80/page2>
4. Заєць О.М. Страхове право України: навчальний посібник / О.М. Заєць. – Луганськ: РВВ ЛДУВС ім. Дідоренка, 2014. – 288 с.
5. Про порядок утворення та державної реєстрації Авіаційного страхового бюро і Морського страхового бюро [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.04.1998 року № 561. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/561-98-%D0%BF>