



## ВОПРОСЫ АВИАЦИОННОГО СТРАХОВАНИЯ В УКРАИНЕ

Анна ЦИРАТ,

кандидат юридических наук, доцент кафедры правоведения  
Университета современных знаний

### Summary

The author studied problematic issues of aviation insurance before the passengers and third parties as to their compliance with the amounts of compensation to be paid by carrier and operator. The author points out that made developments in the amounts of compensation to be paid by the carrier for injury to health and baggage do not find their reflection in minimum insurance requirements. As to insurance of third parties responsibility there is a real danger that the operator fails to cover made damage due to inappropriateness of fixed minimum insurance amounts to the market prices.

**Key words:** carrier, operator, damage, minimum insurance, third parties' responsibility.

### Аннотация

Автором исследуются проблемные вопросы авиационного страхования ответственности перед пассажирами и третьими лицами в части их соответствия законодательно установленным размерам ответственности перевозчика и эксплуатанта. Автор указывает, что произошедшие изменения в установлении размеров ответственности перевозчика перед пассажирами за причинение вреда здоровью и багажу не нашли своего отражения в установленных размерах минимального страхования такой ответственности. В части же страхования ответственности эксплуатантов перед третьими лицами существует реальная опасность невозможности компенсации эксплуатантом нанесенного вреда в связи с несоответствием установленного минимального страхования рыночным ценам.

**Ключевые слова:** перевозчик, эксплуатант, вред, минимальное страхование, ответственность перед третьими лицами.

**Постановка проблемы.** Вопросы ответственности перевозчика (эксплуатанта) за вред, причиненный пассажирам, багажу, грузу и третьим лицам тесным образом связаны с вопросами обязательного страхования такой ответственности, главной целью которого является обеспечение реальности исполнения обязанности авиаперевозчика (эксплуатанта). Соответственно минимальные размеры страхования должны быть такими же, как и минимальные размеры ответственности перевозчика (эксплуатанта), и соответствовать рыночным ценам.

**Актуальность темы исследования** подтверждается отсутствием исследований по авиационному страхованию, направленных на раскрытие природы и особенностей авиационного страхования, при общем увеличении объема осуществляемого авиационного страхования и ежегодном росте авиaperевозок на 4-5%.

**Состояние исследования.** В основном вопросы авиационного страхования в Украине изучаются экономистами (В.Д. Базилевич, В. Д. Бигдаш, Т.А. Говорушко, С.С. Осадец, В. И. Плиса, Т. В. Яворская, С.А. Деминский, И. Л. Морозова, Н. В. Соловей), которые основное внимание уделяют исследованию особенностей распределения рисков авиационного страхования, его основных видов и законодательно - правовому обеспечению. Проведенные исследования не касались вопросов, на которые автор обращает внимание в этой статье.

**Целью и задачей статьи** является исследование установленных в Украине минимальных размеров авиационного страхования и соответствия этих размеров международным требованиям и рыночным реалиям. Новизна работы заключается в том, что автор указывает на имеющиеся недоработки действующего законодательства Украины в изучаемом вопросе, несмотря на принятие новых нормативных актов по вопросам ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажирам, багажу, грузу.

**Изложение основного материала.** Обязанность компенсировать нанесенный перевозчиком ущерб и размер такой компенсации установлен Правилами воздушных перевозок пассажиров и багажа, которые вступили в силу в начале 2013 года («Правила 735») [1]. Указанные Правила 735 не только ввели детальную регламентацию осуществления перевозчиками воздушных перевозок, но и ликвидировали имевшуюся дискриминацию пассажиров в части компенсации причиненного им вреда в зависимости от территории осуществляемой перевозки. Так, ранее [2] для рейсов в пределах Украины ответственность перевозчика составляла: 20000 долларов США за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, 20 долларов США за один килограмм брутто в случае потери, повреждения или недостачи всего или части зарегистрированного багажа; 400 долларов США на пассажира за ручную

кладь и другую собственность пассажира, находящегося под контролем пассажира в течение полета, 50 долларов США в случае задержки в перевозке багажа. В то время как для международных рейсов требования по компенсации вреда соответствовали требованиям Монреальской конвенции 1999 г.

Ликвидация дискриминация проявилась в установлении одинаковых требований по установлению размера компенсации вреда пассажирам и их багажу независимо от того осуществляют ли они международный или внутренний перелет, что соответствует как мировой практике, так и положениям Воздушного кодекса Украины («ВК») об одинаковом режиме ответственности авиаперевозчиков независимо от вида осуществляемых ими рейсов [3].

Были внесены соответствующие изменения и в Правила воздушных перевозок грузов (далее – «Правила 186») [4], которые также установили единообразный размер компенсации в случае уничтожения, потери или повреждения всего или части груза.

Изменение размера ответственности перевозчика не повлекло за собой законодательного изменения минимального страхования, размеры которого установлены Постановлением 1535 [5]. Тем не менее действующие авиакомпании страхуют размеры своей ответственности перед пассажирами и грузоотправителями/грузополучателями в размерах, установленных Правилами 735 и 186. Подобные действия



вызваны нежеланием авиакомпаний подвергаться административным санкциям за нарушение Правил 735. Таким образом, можно считать урегулированным вопрос реального исполнения обязанности перевозчика компенсировать вред, причиненный пассажирам, багажу или грузу и соответствие этой компенсации международным стандартам и рыночным реалиям.

Совсем другая ситуация сложилась в вопросах ответственности эксплуатанта за ущерб, причиненный третьим лицам.

Ныне действующий ВК, в отличие от предыдущего [6], вообще не упоминает об ответственности эксплуатантов компенсировать ущерб третьим лицам, хотя и предусматривает обязанность страхования такой ответственности.

В случае нанесения воздушным судном или его частями или предметами, выпавшими из него, вреда на территории Украины третьи лица должны будут обращаться к общему порядку компенсации ущерба пострадавшему источником повышенной опасности, который устанавливает режим абсолютной ответственности эксплуатанта. Имущественный вред по правилам ст. 1166 ГК Украины [7] возмещается в полном объеме лицом, причинившим вред. Для гарантии такого возмещения законом Украины «О страховании» [8] установлено обязательное авиационное страхование ответственности эксплуатантов перед третьими лицами, а Постановлением 1535 [8] установлены минимальные размеры такого обяза-

тельного страхования за каждое страховое событие из расчета взлётно го веса воздушного судна.

Поскольку на сегодняшний момент в Украине наиболее используемыми являются Boeing 737 (62000 кг), Embraer (48500 кг) и Airbus 320-200 (75500 кг), мы использовали именно их вес для сравнения размера страхования и соответственно реальной компенсации, которая может быть получена третьими лицами в случае нанесения им вреда на поверхности.

Украинские минимальные размеры страхования сравниваются нами с размерами страхования, установленными в ЕС Регламентом 785/2004 [9], которое предусматривает обязанность перевозчиков и эксплуатантов, осуществляющих посадку или вылет из стран Сообщества, включая украинских, обеспечить страхование (и соответственно возможный размер компенсации) в установленных Регламентом пределах.

Поскольку ВК не устанавливает административной ответственности эксплуатантов за несоответствие сумм страхования ответственности перед третьими лицами рыночным ценам, для сокращения своих расходов украинские эксплуатанты страхуют ответственность перед третьими лицами в Украине в соответствии с требованиями Постановления 1535, а перед иностранными третьими лицами в пределах сумм, предусмотренных иностранным законодательством и, в частности, Регламентом 785/2004.

этом нет ничего страшного, поскольку ГК Украины в ст. 1194 предусматривает, что лицо, застраховавшее свою гражданскую ответственность, в случае недостаточности страхового возмещения для полного возмещения причиненного им вреда, обязано уплатить пострадавшему разницу между фактическим размером вреда и страховой выплатой (страховым возмещением). Однако основная цель страхования как раз и заключается в том, что, с одной стороны, застрахованное лицо не должно осуществлять доплаты к страховому возмещению, а с другой – потерпевший или его родственники должны получить причитающуюся компенсацию. Размер разницы между фактическим размером вреда и страховым возмещением может быть настолько существенным, что эксплуатант не в состоянии будет его выплатить, а значит, вред третьим лицам останется некомпенсированным. Постановление 1535 было принято в 2002 году, и с тех пор ни разу не изменялось и не дополнялось, несмотря на тот факт, что минимальные суммы страхования установлены в нем в гривне, которая в конце 2008 года девальвировала на 40%. Непонятно почему законодатель не повышает таких лимитов, особенно в свете того факта, что украинские перевозчики и эксплуатанты при осуществлении международных рейсов выполняют требования Регламента 785/2004 по минимальному страхованию [10].

Указанные суммы страхового возмещения свидетельствуют, что украинские эксплуатанты дискриминируют украинских граждан (так как такими третьими лицами на территории Украины будут именно граждане Украины), что является нарушением ст. 24 Конституции Украины [11].

Следующей проблемой авиационного страхования гражданской ответственности является уплата авансовых платежей. Правила 735 предусматривают обязанность перевозчика немедленно, но в любом случае не позднее чем в течение пятнадцати дней после идентификации физического лица, имеющего право на получение компенсации, осуществить авансовый платеж, минимальный размер которого составляет 16 000 СДР. Указанные требования соответствуют Регламенту 2027/97 [12], который предусматривает

Максимальная взлетная масса воздушного судна в кг	Постановление КМУ № 1535 от 12.10.2002	Регламент 785/2004
от 25001 до 50000	25 млн грн. или 3 128 911 дол. США	
< 50 000		150 млн СПП или 231 142 650 дол. США
от 50001 до 100000	50 млн грн. или 6 257 822,28 дол. США	
< 200 000		300 млн СПП или 462 285 300 дол.США

Указанная таблица позволяет прийти к следующим выводам:

1) размер ответственности украинского эксплуатанта перед третьими лицами, находящимися вне границ Украины, в 77 раз выше, чем перед третьими лицами, находящимися на территории Украины;

2) принимая во внимание нынешний уровень рыночных цен, украинский эксплуатант не сможет компенсировать все требования потенциальных истцов к нему за счёт получения возмещения от страховой компании в пределах сумм, предусмотренных Постановлением 1535. Казалось бы, в



минимальную выплату в схожем размере для компенсации насущных экономических нужд потерпевшего или его правопреемника. Украинское законодательство не оперирует термином «насущные экономические нужды», возможно потому, что этот термин не определен и Регламентом 2027/97.

Перечень «насущных потребностей» предложен Международным союзом авиационных страховщиков в рекомендациях 2005 года и включает среди прочего транспортировку до и с места события, проживание там и питание, наземную транспортировку, расходы по оказанию медицинских услуг, включая расходы на предоставление психологического консультирования и поддержки [13].

В Украине нет рекомендаций о перечне «насущных экономических потребностей» и соответственно авиакомпании, которые руководствуются таким термином, вправе устанавливать такие требования самостоятельно (например, МАУ [14]).

В случае нанесения ущерба третьим лицам в Украине выплата авансовых платежей пострадавшим вообще не предусмотрена. Согласно Постановлению 1535 для получения страхового возмещения эксплуатант как страхователь обязан предоставить страховщику среди других документов, предусмотренных договором обязательного страхования, письменные претензии третьих лиц или их наследников и документы, подтверждающие размер убытков (выводы экспертов, решения судебных органов, если событие был вынесен на их рассмотрение). Часть из указанных Постановлением 1535 документов может быть получена эксплуатантом через несколько лет (решение судебных органов) после события и соответственно только тогда эксплуатант сможет получить страховое возмещение и осуществить соответствующие выплаты пострадавшим. Собственно, практика несчастных случаев на других видах транспорта в Украине подтверждает именно такое правило.

**Выводы.** Поскольку транспорт, в том числе воздушный, определен в числе приоритетных сфер, в которых осуществляется адаптация законодательства Украины к законодательству Европейского Союза [15], и принимая во внимание оставшиеся несоответ-

ствия действующего законодательства Украины в части авиационного страхования ответственности перед третьими лицами на внутренних рейсах к требованиям авиационного страхования на международных рейсах, необходимо установить унифицированные минимальные размеры ответственности, которые подлежат страхованию, которые бы соответствовали требованиям Регламента 785/2004.

#### Список использованной литературы:

1. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу : затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.12 № 735 // Офіційний вісник України, 2013, № 4 (25.01.2013), ст. 136.
2. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу: затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 квітня 2010 року № 216 // Офіційний вісник України, 2010, № 63 (27.08.2010), ст. 2190.
3. Повітряний кодекс України, № 3393-VI від 19.05.2011. // Офіційний вісник України. - N 46.- 2011.- 29 червня. - Ст. 1881.
4. Правила повітряних перевезень вантажів: наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р. N 186 // Офіційний вісник України, 2006, № 25 (05.07.2006), ст. 1840.
5. Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. N 1535 // Офіційний вісник України. - 2002. - № 42.-1 листопада. - Ст. 1943.
6. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 № 3167-XII (із змінами та доповненнями станом на 19.05.2011 року) // ЛігаБізнесІнформ
7. Цивільний Кодекс України від 16.01.2003 № 435-VI (із змінами та доповненнями станом на 16.10.2012 року) // ЛігаБізнесІнформ
8. Про страхування: закон України від 7 березня 1996 року № 85/96-ВР (із змінами та доповненнями станом на 16.10.2012 року) // ЛігаБізнесІнформ
9. Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements

for air carriers and aircraft operators // Official Journal of the European Union. -30.4.2004.- P. 138/1-138/6. Із змінами, внесеними Regulation (EC) No 1137/2008 of the European Parliament and of the Council of 22 October 2008. L 311 1 21.11.2008. Commission Regulation (EU) No 285/2010 of 6 April 2010. L 87 19 7.4.2010.

10. COM (2008) 216 final. Communication from the commission to the European Parliament and the Council. Insurance Requirements for Aircraft Operators in the EU - A Report on the Operation of Regulation 785/2004. 24.4.2008. – 15p.

11. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР (із змінами та доповненнями станом на 10.10.2012 року) // ЛігаБізнесІнформ.

12. Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents // Official Journal of the European Union. - L 285, 17/10/1997 P. 0001 - 0003.

13. IUAI PostAccident Recommended Best Practices. November 2005. – 6p.

14. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.flyuia.com/ua/information-and-services/1464.html>.

15. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: закон України від 18 березня 2004 року № 1629-IV (із змінами та доповненнями станом на 16.10.2012 року) // ЛігаБізнесІнформ.