

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

У статті розглянуто сучасний стан авіаційного страхування в Україні. Визначено основні проблеми при його здійсненні та досліджено основні напрямки розвитку такого страхування. Надано рекомендації щодо вдосконалення страхового захисту при здійсненні авіаційного страхування.

The article deals with the modern state of aviation insurance in Ukraine. Basic problems at its realization and basic directions of its development are certain. Recommendations concerning insurance defense perfection during aviation insurance realization are offered.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Авіаційна галузь держави належить до стратегічної і відіграє значну роль у розвитку економіки країни. Саме в цій галузі Україна має значні можливості. Започаткування ринкових відносин у цивільній авіації сталося після розпаду Радянського Союзу. При цьому було дано свободу ініціативі, створенню нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності. Завдяки цьому авіації України вдалося уникнути повного краху в умовах різкого падіння обсягів перевезень на внутрішньому ринку, обмеженого правового поля для виконання міжнародних польотів.

Авіаційна галузь пов'язана з використанням новітніх досягнень у різних галузях знань, використанням останніх технологій та розробок. В Україні працює розгалужена мережа аеропортів та авіаремонтних баз. Зростають загальні обсяги пасажирських та вантажних перевезень. Отже, розвиток авіаційної галузі в Україні призводить до зростання потреби у страховому захисті. Проблема страхового забезпечення авіаційної галузі має велике значення для її стабільного та ефективного функціонування, зменшення збитків від інцидентів і створення високого потенціалу розвитку в майбутньому.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Дослідженню сучасного стану авіаційного страхування присвячено праці таких вчених, як: В. Д. Базилевич, В. Д. Бігдаш, Т. А. Говорушко, С. С. Осадець, В. Й. Плиса, Т. В. Яворська, С. А. Демінський, І. Л. Морозова, Н. В. Соловей та багатьох інших.

Детальна характеристика механізму взаємодії сторін при страхуванні авіаційного транспорту подана у дисертаціях Н. В. Соловей та І. Л. Морозової.

Аналіз останніх досліджень та публікацій показує, що основна увага приділяється дослідженню особливостей авіаційного страхування, його основних видів, законодавчо-правовому забезпеченню.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Сучасні проблеми, які пов'язані з авіаційним страхуванням, – основні показники, що характеризують стан авіаційного страхування в Україні та питання вдосконалення страхового захисту при здійсненні авіаційного страхування потребують подальшого дослідження.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз сучасного стану авіаційного страхування в Україні, визначення основних проблем при його здійсненні та основних напрямків розвитку, надання пропозицій щодо вдосконалення страхового захисту при здійсненні авіаційного страхування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Практичне застосування авіаційної галузі носить широкомасштабний характер, однак, першочерговим завданням цивільної авіації незмінно залишається задоволення все зростаючих потреб у повітряних перевезеннях пасажирів і вантажів.

За останні роки в діяльності авіаційної галузі в Україні сталося незначне зменшення пасажирообігу та вантажообігу. У 2008 році на тлі фінансової кризи почали знижуватися темпи зростання пасажиропотоку та доходи авіакомпаній, а рекордне зростання вартості палива призвело до збільшення витрат авіаперевізників. Економічна криза суттєво вплинула на показники діяльності транспорту і у 2009 році зменшення спостерігалось, як за вантажними перевезеннями на 23%, так і за пасажирськими – на 8% (табл. 1). При цьому, зниження вантажо- та пасажироперевезень, яке викликане загальним спадом обсягів виробництва, супроводжувалося також зростанням транспортних витрат, аварійності, ступіня зносу рухомого складу та інфраструктурних складових.

Таблиця 1

Динаміка основних показників діяльності авіаційного транспорту України
за 2009-2010 рр. [1]

Показник	Одиниця виміру	Всього			у т. ч. міжнародні		
		2009 рік	2010 рік	Приріст 2010/2009, %	2009 рік	2010 рік	Приріст 2010/2009, %
1. Перевезено пасажирів	тис. осіб	5131	6107	119	4136	5144	124,4
у т.ч. на регулярних лініях	тис. осіб	3310	3950	119,3	2386	3047	127,7
2. Виконані пасажиро-кілометри	млрд. пас. км	9	11	122,2	8,4	10,4	123,8
у т.ч. на регулярних лініях	млрд. пас. км	5,9	7	118,6	5,3	6,5	122,6
3. Перевезено вантажів та пошти	тис. тонн	85,1	87,9	103,3	84,4	87,5	103,7
у т.ч. на регулярних лініях	тис. тонн	19,8	23,6	119,2	19,2	23,3	121,4
4. Виконані тонно-кілометри (вантажі та пошта)	млн. ткм	350,9	379,1	108	350,5	378,9	108,1
у т.ч. на регулярних рейсах	млн. ткм	58,7	76,9	131	58,3	76,7	131,6
5. Виконано комерційних рейсів	тисяч	84,2	98,9	117,5	58,2	71,4	122,7
у т.ч. регулярних	тисяч	53,2	66	124,1	33,1	45	136

Однак, як повідомляє Управління фінансово-економічного регулювання Державіаадміністрації, український ринок авіаперевезень протягом 2010 року демонстрував стабільні темпи відновлення втрачених в період кризи позицій.

За даними інформаційного порталу «Сервіс і технології», який присвячений авіації, пасажиропотік українських компаній у 2010 починає зростати. За показниками січня-лютого

2011 року, зростання спостерігається практично за всіма показниками авіаційної галузі України – як на міжнародних лініях (на 36,1%), так і на внутрішніх (на 18,2%).

Протягом січня-лютого 2011 року, порівняно з аналогічним періодом минулого року на 23,1% збільшився загальний пасажиропотік через українські аеропорти, сягнувши 1056,3 тис. осіб. На 10,9% також збільшився поштовантажопотік через аеропорти України, він становить 5,5 тис. тонн [2].

Зокрема, зростає пасажиропотік і в міжнародних аеропортах, про що свідчать дані табл. 2.

Таблиця 2

Динаміка пасажиропотоку в міжнародних аеропортах України у 2009-2010 рр. [3]

Аеропорт	Обсяг пасажиропотоку		Зріст
	2009 р.	2010 р.	
Бориспіль	5795200	6700000	16%
Сімферополь	751000	845000	13%
Одеса	650900	707000	9%
Донецьк	488100	612200	25%
Львів	452300	481900	7%
Дніпропетровськ	330500	341400	3%
Харків	196200	343200	75%
Київ-Жуляни	100000	104800	5%
Івано-Франківськ	96300	100000	4%
Запоріжжя	33960	34911	3%

На сьогодні близько 97 відсотків всіх пасажиропотоків та 83 відсотків поштовантажопотоків сконцентровано у 7 стратегічних аеропортах: Бориспіль, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Сімферополь, Львів та Харків. Для проведення Євро-2012 будуть модернізовані аеропорти Києва, Донецька, Харківська та Львова. Слід відзначити значне зростання пасажиропотоку по міжнародному аеропорту в Харкові, яке пов'язане з реконструкцією існуючого терміналу, відкриттям нового терміналу, нової злітно-посадочної смуги, капітальним ремонтом перону. Працюючи на межі завантаженості, аеропорт зможе приймати 2 мільйони людей щороку. У харківському аеропорту функціонує єдина на території України сучасна система обробки багажу (BHS), продуктивність якої – 960 одиниць багажу за годину для міжнародних рейсів, і 600 одиниць багажу в годину для внутрішніх рейсів. Відмітна особливість BHS – мобільність, яка припускає здатність до розширення, створення додаткових пунктів реєстрації, терміналів прибуття [3].

Збільшення використання повітряного транспорту в сучасних умовах пов'язано з величезним числом ризиків, виключити які неможливо. Окрім того, останнім часом з'являються нові конструкції літаків і вертольотів різного народногосподарського призначення, збільшується авіапарк, а, отже, підвищується інтенсивність зльотів і посадок, зростає пасажиропотік. Усе це позначається на рівні ризику в авіаційній галузі.

У 2009 році в катастрофах та аваріях загинуло 8 людей та травмовано 4 людини. Всі авіаційні події відбулися при застосуванні авіації в народному господарстві, виконанні навчально-тренувальних польотів та застосуванні авіації загального призначення. На пасажирсько-транспортних перевезеннях протягом 2009-2010 років катастроф та аварій не було.

У 2010 році в Україні при експлуатації цивільних повітряних суден сталося:

- 3 катастрофи, у яких загинуло 7 людей;
- 5 аварій, у яких травмовано 7 людей;
- 7 серйозних інцидентів, із них 2 з приватними повітряними суднами;
- 104 інциденти, із них 3 з приватними повітряними суднами;
- 3 надзвичайних події, з них 2 з приватними повітряними суднами;

- 9 пошкоджень повітряних суден на землі;
- 46 подій з іноземними повітряними суднами.

Основні фактори, що стали причиною катастроф, аварій та серйозних інцидентів при експлуатації цивільних повітряних суден в Україні у 2010 році, відображено у табл. 3 [1].

Таблиця 3

Фактори, які спричинили катастрофи, аварії та серйозні інциденти при експлуатації цивільних повітряних суден в Україні у 2010 році

Фактори Вид події	Людина		Середовище	Машина (відмова техніки)
	Екіпаж повітряного судна	Інженерно- технічний персонал		
Катастрофи	1	-	-	-
Аварії	3	-	1	1
Серйозні інциденти	5	1	-	1

Як зазначено в аналізі рівня безпеки польотів та виявлення потенційних факторів аварійності з цивільними повітряними суднами України за 2010 рік, який складено Управлінням незалежного розслідування авіаційних подій при Державній авіаційній адміністрації, відносний стан безпеки польотів у порівнянні з 2009 роком покращився.

При цьому найбільша кількість страхових подій відбувається під час зльоту чи посадки, тому що саме в цей час повітряне судно отримує найбільші динамічні та статичні навантаження. Найбільш небезпечні періоди польоту хоча і становлять лише 6 % польотного часу, але на них припадає 75% авіаційних подій (рис. 1) [4, с.15-19].

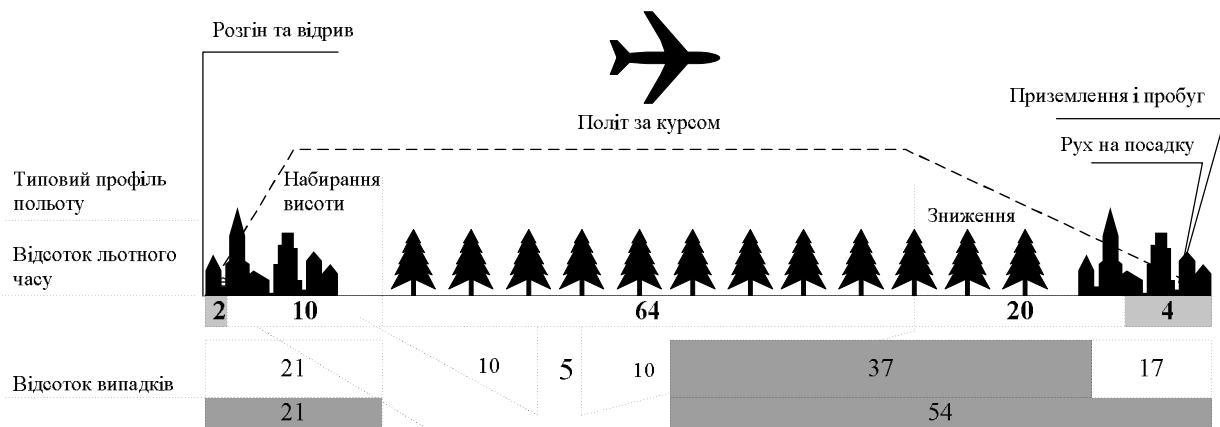


Рис. 1. Розподіл ризиків за етапами польоту

Тому на сьогодні за достатньо великої кількості авіаційних подій і інцидентів, старіючому парку повітряних суден, недостатності власних фінансових ресурсів для купівлі нової техніки, все більш актуальним стає авіаційне страхування, оскільки забезпечує страхувальника захистом від втрат, що виникають в процесі виробництва, використання або експлуатації авіаційної техніки.

Під авіаційним страхуванням будемо розуміти загальну назву 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 [5, с.112-124].

Авіаційне страхування регулюють норми міжнародних угод та конвенцій, до яких приєдналася Україна (Варшавська, Гвадалахарська, Римська, Монреальська), нормативні акти міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІКАО, ІАТА), а також внутрішні законодавчі акти (Повітряний кодекс України № 3167-ХІІ від 04.05.1993, Постанова КМУ «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12.10.2002 р. №1535).

Авіаційне страхування включає обов'язкові і добровільні види майнового і особистого страхування авіаційних ризиків.

Згідно статті 7 Закону України «Про страхування» №85/96-ВР від 07.03.1996 р., авіаційне страхування цивільної авіації – вид страхування, який передбачено як обов'язковий. Відповідно до Постанови КМУ «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» №1535 від 12.10.2002 р. обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації містить:

- страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошти, вантажу;
- страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам;
- страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу;
- страхування повітряних суден;
- страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт.

Слід зауважити, що згідно міжнародним вимогам, обов'язковість встановлена лише для страхування відповідальності повітряного перевізника перед третіми особами, пасажиром, власниками багажу, вантажу та пошти. Страхування повітряних суден та страхування членів екіпажу, як обов'язкові види страхування, встановлено в Україні внутрішнім законодавством. У межах добровільного страхування авіаційних ризиків проводиться майнове страхування повітряного транспорту та страхування відповідальності власників повітряного транспорту, включаючи відповідальність перевізника за тими ризиками, які не передбачено обов'язковим страхуванням. Ці види авіаційного страхування передбачено пунктами 7 та 13 статті 6 Закону України «Про страхування».

Страхування повітряних суден є саме тим видом авіаційного страхування, за яким зафіксовано найбільше страхових випадків і здійснюється найбільше страхових виплат, оскільки поломки та пошкодження літаків буває чимало. Для страховика важливим моментом при укладанні договору з цього виду страхування є зазначення не лише авіаексплуатанта, але й вигодонабувача, тобто, власника повітряного судна. При цьому якщо повітряне судно перебуває під заставою, тоді 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 «каско», у першу чергу, повинні бути враховані майнові інтереси власника або всіх співвласників [6]. Основні показники розвитку обов'язкового та добровільного авіаційного страхування наведено у табл. 4 та 5.

Таблиця 4

Динаміка основних показників обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації в Україні за 2006-2010 рр.

Показник	2006	2007	2008	2009	2010
Валові страхові платежі, млн. грн.	104,2	127,9	167,4	241,3	276,8
Валові страхові виплати, млн. грн.	11,8	23,4	2,9	15,3	5,9
Рівень валових страхових виплат, %	11,4	18,3	1,7	6,3	2,1
Чисті страхові платежі, млн. грн.	92,1	118,9	148,7	202,3	222,9
Чисті страхові виплати, млн. грн.	10,7	23,2	2,4	14,8	5,2
Рівень чистих страхових виплат, %	11,6	19,5	1,6	7,3	2,3

Таблиця 5

Динаміка показників видів добровільного авіаційного страхування в Україні за 2006-2010 рр.

Показник	Страхування повітряного транспорту					Страхування відповідальності власників повітряного транспорту (включаючи відповідальність перевізника)				
	2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
Валові страхові платежі, млн. грн.	15,4	10,5	13,1	24,4	24,0	3,1	0,4	2,1	16,9	23,2
Валові страхові виплати, млн. грн.	8,0	1,1	1,4	4,9	3,0	0,0	0,5	0,002	0,0	1,2
Рівень валових страхових виплат, %	52,2	10,1	10,4	20,0	12,6	0,0	127,7	0,1	0,0	5,1
Чисті страхові платежі, млн. грн.	8,2	7,5	10,2	18,4	18,2	1,5	-0,2	1,6	16,4	22,6
Чисті страхові виплати, млн. грн.	6,3	0,8	0,7	2,9	2,9	0,0	0,3	0,002	0,0	1,2
Рівень чистих страхових виплат, %	77,0	10,3	6,9	15,6	15,7	0,0	-119,2	0,1	0,0	5,3

Як свідчать дані, що наведені у табл. 3 та 4, обсяг платежів за добровільними видами авіаційного страхування зростає. Збитковість при цьому знаходиться на невисокому рівні, окрім окремих років, коли відбувалися катастрофи та аварії.

Проте, при здійсненні авіаційного страхування в Україні виникає ряд проблемних питань.

Зокрема, важливе значення має встановлення оптимального страхового тарифу, який має враховувати якнайбільше факторів: ринкова вартість судна, його тип, рік випуску, кількість пасажирських або вантажних місць, кваліфікація льотного складу, технічне обслуговування судна. Беруться до уваги статистичні дані за останні роки щодо кількості загиблих літаків, їх типу та вартості.

До уваги також приймається географія та маршрут польотів повітряного судна. Важливим фактором є пасажиромісткість повітряного судна, адже основна частина відповідальності – це відповідальність саме перед пасажирями, а не лише перед третіми особами. При встановленні тарифів по авіаційному страхуванню більшість страхових компаній дотримується принципу індивідуального підходу при оцінці ризику.

Однією з характерних ознак авіаційного страхування є значні страхові суми, визначені у валюті різних країн, переважно в доларах та євро. Тарифи при цьому розраховуються, виходячи з розмірів страхових сум, а, отже, залежать від курсу валют. Тому зростання курсу долару та євро минулого року спричинило збільшення розміру страхових премій за авіаційним страхуванням на вітчизняному страховому ринку.

На збільшення платежів з авіаційного страхування в Україні також вплинуло зростання кількості приватних літаків, яких побільшало в півтора рази [7].

На вартість полісу також впливає необхідність дотримання міжнародних угод та конвенцій. Зокрема, з 20 січня 2009 року набрав чинності Закон України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» № 685-VI від 17.12.2008 р.

Монреальська Конвенція забезпечує модернізацію у ряді ключових напрямів:

- встановлюється дворівнева система відповідальності за спричинення смерті або важкого тілесного ушкодження;
- відшкодування заподіяних збитків здійснюється без тривалої судової процедури;

- сума виплат потерпілим від авіаційної події при міжнародному повітряному перевезенні збільшується з \$20 тис. до 100 тис. Спеціальних Прав Запозичення (біля \$120 тис.);
- встановлюється відповідальність авіаперевізника за затримку рейсу, що забезпечує додатковий захист прав пасажирів;
- авіаперевізники можуть добитися істотної експлуатаційної економії за рахунок використання спрощених проїзних документів, особливо в галузі вантажоперевезень, і підвищення можливості ефективно управляти ризиками.

Встановлюється вимога про обов'язкове страхування, відповідно до якого авіаперевізники повинні представляти докази наявності договорів страхування, що гарантують отримання компенсації, а також забезпечувати відшкодування збитків без тривалого судового процесу. Головною особливістю Монреальської Конвенції є відсутність ліміту відповідальності авіаперевізника [8].

Все це спричинило збільшення розміру страхових премій по авіаційному страхуванню.

Страхові ризики в авіаційному страхуванні мають значні розміри, тому страхові компанії використовують систему перестрахування. Як свідчать дані, наведені в табл. 6, значна частка платежів з авіаційного страхування в Україні передається в перестрахування. Так, у 2010 році за обов'язковим авіаційним страхуванням цивільної авіації було передано в перестрахування нерезидентам 73,1%, за страхуванням повітряного транспорту – 39,5%, за страхуванням відповідальності власників повітряного транспорту (включаючи відповідальність перевізника) – 93,9% від загального обсягу отриманих страхових платежів (табл. 6). При цьому за останні роки за авіаційним страхуванням цивільної авіації і страхуванням повітряного транспорту частка платежів, переданих в перестрахування нерезидентам скорочується, а за страхуванням відповідальності власників повітряного транспорту (включаючи відповідальність перевізника) значно зросла.

Така ситуація пов'язана із тим, що для авіаційного страхування властиві значні розміри страхових сум, визначені у валюті різних країн, та значні ліміти відповідальності, можливість катастрофічних збитків, що обумовлює необхідність перестрахування авіаційних ризиків.

Окрім того, розвиток авіаційної промисловості, вдосконалення авіаційних конструкцій, розвиток космічної техніки привели до значного збільшення сумарної відповідальності страховиків по одному літаку, особливо реактивному пасажирському.

До того ж, кожна держава світу встановлює ліміти відповідальності авіаційного перевізника під час виконання польотів на її території.

Як вже було зазначено, відповідно до положень Монреальської Конвенції обмеження відповідальності авіаперевізника відсутні (на відміну від Варшавської Конвенції, якою було встановлено межу відповідальності за заподіяння смерті або тяжкого тілесного ушкодження пасажирів).

Так, відповідальність авіаперевізника за шкоду в розмірі, що перевищує 100 000 Спеціальних прав запозичень (СПЗ), розмір вартості яких визначається щоденно, є нелімітованою.

Всі ці фактори обумовлюють потребу укладання договорів перестрахування, в тому числі з міжнародними страховими брокерами.

Особливістю українського ринку перестрахування є те, що професійних перестраховувальних компаній небагато і перестрахування здійснюють звичайні страхові компанії. Слід також звернути увагу на невеликий досвід українських страхових компаній щодо перестрахування авіаційних ризиків.

Тому, значна частина ризику передається в перестрахування на міжнародні ринки. Однак, доцільно було б організувати надійну систему перестрахування ризиків при накопиченні необхідних страхових ресурсів в Україні.

Таблиця 6

Основні показники перестраховальної діяльності щодо авіаційного страхування в Україні за 2006-2010 рр.

Показник	Обов'язкові види					Добровільні види									
	Авіаційне страхування цивільної авіації					Страхування повітряного транспорту					Страхування відповідальності власників повітряного транспорту (включаючи відповідальність перевізника)				
	2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
1. Частка страхових платежів, які сплачуються перестраховикам, млн. грн., у тому числі:	71,7	96,5	123,1	174	200	11,3	4,9	6,8	13,2	9,6	3,1	0,9	1,1	6,7	9,1
перестраховикам-нерезидентам, млн. грн.	59,6	87,5	104,4	135	147	4,1	1,9	3,9	7,2	3,8	1,5	0,3	0,6	6,2	8,5
перестраховикам-нерезидентам, %	83,1	90,6	84,8	77,5	73,1	36,7	38,4	57,1	54,9	39,5	47,6	36	57,8	93	93,9
2. Частка страхових платежів, які сплачуються перестраховикам, у валових страхових преміях, %	68,8	75,5	73,5	72	72,4	73,4	46,7	51,9	54,1	40,0	100,0	225,0	52,4	39,6	39,2
3. Частки страхових виплат, компенсовані перестраховиками, млн. грн., у тому числі:	-	-	0,5	6,3	3,8	-	-	0,7	2,0	0,2	-	-	0,0	0,4	0,0
перестраховиками-нерезидентами, млн.грн.	-	-	0,012	5,8	3,1	-	-	0,0	0,0	0,0	-	-	0,0	0,4	0,0
перестраховиками-нерезидентами, %	-	-	2,5	91,7	80,6	-	-	0,0	0,0	0,0	-	-	-	100,0	-

Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг України готує концепцію державної перестраховочної компанії, яка зможе приймати на себе значну частину ризиків українських страховиків і зможе збирати не менш, ніж 1,5 млрд. грн. страхових премій.

Поява єдиного державного перестраховика має вирішити відразу два важливих завдання. По-перше, створення такого фінансового закладу має скоротити обсяги ризиків, які вітчизняні компанії перестраховують у зарубіжних страховиків. Таким чином, уряд спробує знизити обсяги перестраховочних премій, що відправляються за кордон.

По-друге, вирішаться підприємств звільненого від оподаткування і виводу коштів в тіньову економіку за допомогою схем, які використовуються в перестрахованні [9].

При цьому слід зауважити, що важливим моментом для страхової компанії є розмір власного утримання за ризиком і відповідного розміру ризику, що передається в перестраховання. Вирішення цієї проблеми дозволить страховикам зменшувати витрати на перестраховання і збільшувати прибуток.

Важливе значення при перестрахованні авіаційних ризиків має вибір типу договору перестраховання. Найбільш правильним та економічно обґрунтованим з позиції страхової компанії, яка передає ризик, було б встановлення власного утримання за кожним об'єктом, що страхується.

Слушними є рекомендації І. Л. Морозової страховим компаніям, а саме: слід визначитися з видом перестраховання (облігаторне або факультативне), обрати форму договору перестраховання (пропорційне або непропорційне), що буде максимально відповідати інтересам компанії та враховувати особливості прийнятих на страхування авіаційних ризиків.

Вибір типу перестрахового договору пропонується здійснювати в залежності від структури та ємкості страхового портфелю авіаційних ризиків страховика, специфіки окремих ризиків, а також від досвіду роботи компанії на ринку страхування.

При цьому при перестрахованні авіаційних ризиків рекомендується використовувати комбінацію факультативного та облігаторного типів договорів пропорційного і непропорційного перестраховання.

Ефективність використання страховими компаніями облігаторного непропорційного договору перестраховання на базі ексцеденту збитків при розміщенні авіаційних ризиків обумовлено більш гнучкою андеррайтерською політикою, можливістю приймати ефективні рішення з управління полісами, економією витрат страховика [10].

Дуже важливе значення для страхової компанії, яка займається авіаційним страхуванням, мають спеціалісти, які знаються на цьому виді страхування. Адже детальному аналізу та оцінці підлягає інформація відносно характеру експлуатації, зберігання, технічного обслуговування повітряного судна. При укладанні договорів страхування важливе значення має досвід і кваліфікація пілотів. На жаль, у нашій країні поки ще мало пілотів з нальотом годин, який перевищує мінімальні вимоги міжнародного страхового ринку

Окрім того, страхова компанія повинна мати в своєму розпорядженні спеціалістів, які знаються на міжнародному праві. Це пов'язано з тим, що міжнародним правом і вітчизняним законодавством встановлено спеціальний порядок розслідування авіаційних інцидентів та катастроф, які виникають при здійсненні міжнародних авіаперевезень, зокрема, єдиною визнаною на міжнародному рівні процедурою розслідування причин авіаційних подій є розслідування, що призначається державою, на території якої сталася відповідна подія.

Отже, при настанні страхового випадку стикаються закони багатьох держав: країни, на території якої сталася подія, країни-власника літака, та країн, громадяни яких постраждали в авіаційній катастрофі. Тому, для врегулювання страхового випадку потрібні фахівці з глибоким знанням міжнародних законів, норм і міжнародних договорів.

Висновки і перспективи подальших розробок. Підсумовуючи вищезазначений аналіз сучасного стану авіаційного страхування в Україні, який, безсумнівно, не вичерпує усієї різноманітності проблеми, вважаємо за доцільне:

- збільшення капіталоємності страхового ринку України;
- створення єдиного державного перестраховика, який матиме кваліфікований персонал та надійну фінансову базу, що дозволить надавати страховий захист залежно від потреб кожного клієнта, а також дозволить знизити ціни на послуги з авіаційного страхування;
- залучення до роботи в страхові компанії, які займаються авіаційним страхуванням, висококваліфікованих спеціалістів – актуаріїв, брокерів, страхових експертів, фінансових аналітиків, юристів, бухгалтерів та інших, які добре знаються на цьому виді страхування та міжнародному праві.

Важливим є вивчення досвіду роботи іноземних страхових компаній та законодавства держав світу для знаходження шляхів вдосконалення авіаційного страхування в Україні.

Список використаної літератури

1. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://new.avia.gov.ua>.
2. Інформаційне агентство «Українські національні новини» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unn.com.ua/ua/news/02-03-2011/229654>.
3. Аеропорти України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Аеропорти_України.
4. Соловей Н. В. Формування механізму взаємодії сторін при страхуванні авіаційного транспорту: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. екон. наук: за спец. 08.00.04 / Н. В. Соловей. – Національний авіаційний університет. – Київ, 2007. – 19 с.
5. Страхування: [підруч.] / керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець. – [вид. 2-ге, перероб. і доп.]. – К.: КНЕУ, 2002. – 599 с.
6. Саварін Л. А. Страхування «КАСКО» повітряних суден в Україні / Л. А. Саварін [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://libfor.com/index.php?newsid=46>.
7. Страхувщики выезжают на авиакомпаниях [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ei.com.ua/news/385851-strahovschiki-vyezzhajutaviakompanijah.html>.
8. Транспортный портал «Trans-Port» [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=1388>.
9. Интернет-журнал «Фориншурер» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forinsurer.com/public/10/06/30/4115>.
10. Морозова І. Л. Механізм організації перестраховування авіаційних ризиків у страхових компаніях: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 / І. Л. Морозова. – Національний авіаційний університет. – Київ, 2006. – 20 с.

Прийнято до друку 18.07.2011