

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ОBOB'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЕКСПЛУАТАНТІВ АЕРОПОРТІВ ТА СУБ'ЄКТІВ НАЗЕМНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Висвітлено окремі аспекти обов'язкового авіаційного страхування відповідальності експлуатантів аеропортів та суб'єктів наземного обслуговування, окреслено проблеми, пов'язані із застосуванням такого виду страхування, та запропоновано шляхи їх розв'язання з використанням проекту Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації.

Ключові слова: страхування, авіаперевізник, аеропорт, наземне обслуговування.

На компенсацію або зменшення шкідливих наслідків різних негативних подій спрямовані норми різних галузей права, в тому числі й цивільно-правові норми інституту страхування [1, с. 610].

Початок страхової справи прийнято пов'язувати із зустріччю в XVII ст. в лондонській кофейні Едварда Ллойда купців, багато з яких понесли значних утрат унаслідок загибелі кораблів. Їх нарада завершилась ухваленням рішення про те, що у володільців кораблів у такій або в подібних ситуаціях тягар негативних наслідків не лежатиме на одній особі, а розподілятиметься поміж усіма [2, с. 494]. Отже, страхування було засноване на ідеї розподілу втрат, що виникають в однієї особи, між багатьма особами, для кожної з яких вони будуть незначними, а стан постраждалого відновиться швидко й достатньо якісно [3, с. 290].

Соціально-економічна суть страхування полягає у створенні страхових фондів за рахунок внесків юридичних осіб і громадян. Ці фонди використовуються для компенсації особам, постраждалим унаслідок стихійних лих, нещасних випадків або інших передбачених у законі подій [4, с. 244].

Відноsinам відшкодування збитків, нанесених повітряними суднами або авіаперевізниками при повітряних перевезеннях, було надане правове регулювання майже з самого початку системної експлуатації таких суден. Уже Декрет Ради Народних Комісарів «Про повітряні пересування» від 17.01.1921 р.

в пунктах 22–25 визначав двох суб'єктів відповідальності – володільців повітряних суден і пілотів. Ці особи були зобов'язані відшкодувати всі збитки, безпосередньо спричинені повітряним судном при підйомі, польоті та зниженні, крім випадків, коли їх спричинення ставало наслідком грубої вини самого потерпілого. Відносно державних суден вимоги про відшкодування збитків мали пред'являтися державі в особі тієї установи, якій належало судно. Щодо недержавних суден вимоги мали пред'являтися їх власнику, іноземних – іноземному уряду. Питання страхування Декретом не порушувались.

Не містили в собі відповідних норм і Повітряні кодекси СРСР 1932 р., 1935 р. [5], 1938 р. [6]. Першим видом обов'язкового авіаційного страхування в СРСР було введене нормою ст. 188 Повітряного кодексу СРСР 1961 р. [7] державне страхування пасажирів, які перевозились на повітряних суднах. Повітряний кодекс СРСР 1983 р. [8] зберіг цей вид обов'язкового страхування (ст. 113), а у ст. 68 навіть припускав можливість введення обов'язкового страхування іноземних повітряних суден як умову їх польотів у повітряному просторі СРСР.

Повітряний кодекс України 1993 р. [9] встановлював обов'язки повітряним перевізникам і виконавцям повітряних робіт страхувати членів екіпажу та авіаційного персоналу, які перебувають на борту повітряного судна, власні, орендовані та передані їм в експлуатацію повітряні судна, а також свою відповідальність щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажиром, багажу, пошти, вантажу, взятим для перевезення; іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам не нижче за встановлений Урядом України рівень (ст. 103). Було введено обов'язкове страхування замовником своїх працівників, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу при виконанні авіаційних робіт, та пасажирів, які перевозяться за його заявкою без придбання квитків. Експлуатантів зобов'язали страхувати свою відповідальність щодо відшкодування збитків, які можуть бути завдані ними при виконанні авіаційних робіт (ст. 105). І лише у ч. 6 ст. 118 Повітряного кодексу України 2011 р. [10], вперше в історії України було введено норму, яка зобов'язувала аеропорт та

сертифіковані суб'єкти наземного обслуговування страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам.

Але до цього часу вказаний обов'язок фактично не набув чинності, оскільки Кабінет Міністрів України на підставі ч. 3 ст. 117 Повітряного кодексу України не затвердив необхідного підзаконного акта. Порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації і в редакції Постанови Кабінету Міністрів України 1998 р. [11], і в редакції Постанови Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 [12] передбачають таке: страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошті, вантажу; страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам; страхування членів екіпажу повітряного судна, іншого авіаційного персоналу; страхування повітряних суден; страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт. Наведений перелік є вичерпним і не включає обов'язкове державне страхування аеропортів і суб'єктів наземного обслуговування.

Для усунення такої правової прогалини у законодавстві спеціалістами Державної авіаційної служби України був розроблений новий проект Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації. Оскільки даний нормативний акт містить ознаки регуляторного, 12.08.2013 р. він був опублікований на сайті Державної авіаційної служби України.

Отже, правовідносини з обов'язкового державного страхування відповідальності аеропортів сьогодні вперше одержують своє регулювання в позитивному праві України. Тому їх дослідження є вельми актуальним на галузевому рівні науки цивільного права України. *Метою цієї статті* й став їх аналіз, на підставі якого стає можливим формулювання науково обґрунтованих рекомендацій для їх врахування при нормотворчій діяльності. Тим більше, що дана тема практично не була розкрита в наукових роботах ані сучасних цивілістів, ані науковців радянського періоду. Тематика страхової діяльності досліджували В. М. Нікіфорак, Н. Б. Пацурія, В. В. Семеняк, В. М. Юрах,

В. П. Янішен, але їх наукові інтереси не охоплювали страхування аеропортового обслуговування.

Структурний аналіз проекту Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації дозволяє стверджувати, що в цілому він надає регулювання всім суттєвим елементам страхових відносин. Проте більш прискіпливий аналіз внутрішньої та зовнішньої структури норм проекту виявив певні складнощі у їх майбутньому застосуванні.

Передусім слід зазначити, що пунктами 28 – 31 проекту предметом договору страхування відповідальності експлуатанта аеропорту і суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам, визначено майнові інтереси страхувальника, що не суперечать законодавству і пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди третім особам під час діяльності страхувальника, або яка стала наслідком цієї діяльності. Третіми особами вважаються фізичні та юридичні особи (їх майно), які не є працівниками страхувальника або не діють за його дорученням.

Страховим випадком є подія, внаслідок якої настає відповідальність страхувальника за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю фізичних осіб, та/або майну фізичних і юридичних осіб. Страхувальниками за цими видами страхування є експлуатант аеропорту, сертифікований суб'єкт наземного обслуговування. При цьому виконання особою, яка бажає здійснювати наземне обслуговування, обов'язку з укладення договору страхування, є необхідною передумовою отримання нею відповідного сертифіката на право здійснення авіаційних робіт на території певного аеропорту.

Подібний підхід є не зовсім коректним, виходячи з такого. Загальні обов'язки експлуатанту аеропорту перелічені в ст. 70 Повітряного кодексу України: *забезпечення прийняття та відправку повітряних суден, організація наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу, пошти.* У ст. 72 цього ж Кодексу конкретизовано: експлуатант аеропорту несе відповідальність за *організацію* заходів щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки, *організацію* наземного обслуговування, *організацію* і

проведення пошукових, аварійно-рятувальних і протипожежних робіт у разі аварійних чи надзвичайних подій з повітряними суднами на території аеропорту та в районі аеродрому, ефективне надання послуг користувачам аеропорту. Експлуатант аеропорту може самостійно надавати послуги в аеропорту, або передавати право на наземне обслуговування в аеропорту юридичним чи фізичним особам, що відповідають вимогам авіаційних правил України. Цій нормі відповідає норма ч. 2 ст. 77 Кодексу: суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування що підлягають обов'язковій сертифікації, провадять діяльність на території аеропорту та аеродрому на підставі *договору, укладеного з експлуатантом аеропорту (аеродрому)*.

Враховуючи вказані норми, більшість експлуатантів аеропортів України працює з авіаперевізниками за договором на аеропортове обслуговування, а потім залучає (при необхідності) певних суб'єктів наземного обслуговування за окремим договором. Тому прямі договірні зв'язки між суб'єктами наземного обслуговування та авіаперевізниками переважно відсутні. Також відсутні прямі договірні зв'язки між авіапасажиром і експлуатантом аеропортів. Авіапасажири укладають єдиний договір авіаційного перевезення, який є правовою підставою і для користування ними послугами аеропортів.

Однак, незважаючи на відсутність прямих договорів, перелічені особи при аеропортовому обслуговуванні все ж-таки безпосередньо взаємодіють. І у разі спричинення шкоди життю, здоров'ю, майну пасажира, а також майну авіаперевізника, виникають прямі відносини з її відшкодування. Потерпілий може звернутися з позовом одночасно до всіх зобов'язаних осіб як до солідарних боржників і стягнути грошовий еквівалент суми шкоди. Розподіл стягнутих сум між співвідповідачами вирішується без потерпілого.

Отже, вбачається юридично необґрунтованим фактично подвійне страхування експлуатантами аеропортів і суб'єктами наземного обслуговування однакових ризиків спричинення шкоди. Адже якщо експлуатант аеропорту провадить діяльність у ньому самостійно, він страхує свою відповідальність на

певну суму. Якщо в цьому ж аеропорту захоче працювати хендлінгова компанія, то і її змусять застрахуватися *понад суми* страхування експлуатанту аеропорту. Якщо до цих компаній виявить бажання долучитися кейтерингова компанія, то і вона сплачуватиме окрему страховку. І хоча розширення кола суб'єктів наземного обслуговування аж ніяк не підвищує розмір потенціальної шкоди, що підлягає страхуванню, тим не менш загальний розмір страхових платежів суттєво збільшується. Між тим ціну цих платежів остаточно сплатить навіть не авіаперевізник, а споживач – авіапасажир або особа, що замовляє перевезення пошти чи вантажу.

Найбільш вірним способом виходу з цієї ситуації бачиться розроблення наукою цивільного права концепції колективного страхування відповідальності осіб, які здійснюють аеропортове обслуговування у певному аеропорту, з подальшою її імплементацією до чинного законодавства. Внаслідок цього на стороні страхувальника буде множинність осіб, які спільно виконуватимуть свої обов'язки перед страховиком, в тому числі по сплаті страхових платежів. Обов'язок виступити стороною в такому договорі може стати суттєвою умовою договору кожного суб'єкту наземного обслуговування з експлуатантом аеропорту, а також необхідною передумовою для отримання таким суб'єктом сертифіката на право здійснення авіаційної діяльності.

Наступне, що слід врахувати, це те, що хоча остаточною економічним платником страхових платежів є кінцевий споживач, юридичним проміжним платником цих сум є, серед іншого, експлуатанти аеропортів. Ці особи на підставі ст. 5 Закону України «Про природні монополії» [13] та Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів» [14] визнані природними монополістами при здійсненні таких видів послуг: забезпечення зльоту, посадки повітряного судна; забезпечення обслуговування пасажирів в аеровокзалі; забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливу у паливозаправник чи заправлення баків повітряного судна; забезпечення наднормативної стоянки повітряного судна; забезпечення

авіаційної безпеки. Відповідно, на підставі ч. 1 ст. 8 Закону України «Про природні монополії», підлягають державному регулюванню ціни (тарифи) на перелічені види діяльності. При цьому, згідно з ч. 2 ст. 9 вказаного Закону, у разі застосування стимулюючого регулювання орган, який регулює діяльність суб'єктів природних монополій, враховує витрати відповідно до національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку чи міжнародних стандартів фінансової звітності. Усе це зумовлює необхідність передбачити на нормативному рівні такі правила: обов'язок експлуатантів аеропортів здійснювати страхування своєї діяльності слід запроваджувати одночасно із компенсаційними механізмами збільшенням тарифів на послуги експлуатантів аеропортів.

Ще одне, на що варто звернути увагу: згідно з п. 4 проекту Порядку і правил конкретні умови обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації мають визначатися договорами. Форми *типових договорів* обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації наведено в додатках 1–7 до цих Порядку і правил. При цьому сторонам договорів надано право *передбачати в договорах інші умови*, що не суперечать законодавству.

Слід зазначити, що згідно з ч. 2 ст. 179 Господарського кодексу України Уряд України має право затверджувати типові договори лише у визначених законом випадках. Повітряний кодекс України 2011 р. таких випадків не містить. Крім того, відповідно до ч. 4 ст. 179 Господарського кодексу України при укладенні господарських договорів сторони можуть визначати зміст договору на основі: типового договору, затвердженого Кабінетом Міністрів України, *коли сторони не можуть відступати від змісту типового договору*, але мають право конкретизувати його умови. Отже, по-перше, затвердження вказаної типової форми договору є неправомірним. По-друге, у разі її затвердження, надавати сторонам прав вносити до неї умови, які не є конкретизацією затверджених типових умов, є прямим порушенням законодавства України.

Слід наголосити, що згідно з п. 6 проекту Порядку та правил строк страхового розслідування не повинен перевищувати 30 діб з моменту отримання заяви страхувальника щодо виплати страхового відшкодування (здійснення страхової виплати) та всіх необхідних документів, які потрібні для здійснення зазначених виплат і визначення розміру збитків. Вважаємо визначення початку перебігу цього строку від дати одержання страховиком всіх необхідних документів необґрунтованим з двох причин. Адже в цьому випадку втрачений сенс у самому розслідуванні, оскільки немає що розслідувати, якщо всі необхідні документи вже є. Цілком очевидно, що саме ці документи і мають одержуватися у ході розслідування. Крім того, наведений у п. 33 Проекту перелік необхідних документів не є вичерпним і може бути розширений страховою компанією необмежену кількість разів, а певні документи страхувальник швидко не зможе або взагалі не зможе дістати. Тож, ця умова може стати підставою для зловживань з боку страхових компаній і у будь-якому разі призведе до штучного затягування строків виплати страхового відшкодування.

Нарешті останнє: п. 6 проекту Порядку та правил, який визначає, що якщо розслідування потребує надання додаткової інформації державними органами та іншими підприємствами, установами, організаціями, страховик (аварійний комісар) може продовжити строк розслідування ще на 60 діб. При цьому жодним нормативним актом не передбачено термін 60 днів для подання інформації державними органами. Отже, ця умова може стати підставою для зловживань з боку страхових компаній і у будь-якому разі призведе до штучного затягування строків виплати страхового відшкодування.

На нашу думку, наведені вище аспекти страхування необхідно враховувати при опрацюванні законодавства, яким регулюється обов'язкове державне страхування цивільної авіації, що надасть можливість забезпечити надійну охорону інтересів учасників відповідних правовідносин.

Список літератури:

1. Зобов'язальне право: теорія і практика : навч. посіб. для студ. юрид. вузів і ф-тів ун-тів / О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова, В. В. Луць та ін. ; за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 912 с.
2. Гражданское право : учеб. – Ч. II / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. – М. : ПРОСПЕКТ, 1997. – 784 с.
3. Гражданское право : учеб. : в 2 т. – Т. 2 / под ред. Е. А. Суханова. – М. : БЕК, 1994. – 432 с.
4. Цивільне право : навч. посіб. для студ. юрид. вузів та ф-тів. – К. : Вентурі., 1996. – 480 с.
5. Воздушный кодекс СССР : утвержден постановлением ЦИК и СНК СССР от 07.08.1935 г. № 14/1713 // СЗ СССР. – 1935. – № 43. – Ст. 359-а и 359-б ; 1937. – № 37. – Ст. 151.
6. Воздушный кодекс СССР. С испр. и доп. на 01.01.1938 г. – М. : РИО Аэрофлота, 1938. – 62 с.
7. Воздушный кодекс СССР : утвержден Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26.12.1961 г. // Ведом. Верхов. Совета СССР. – 1961. – № 52. – Ст. 538.
8. Воздушный кодекс СССР : утвержден Законом СССР от 17.06.1983 г. // Ведом. Верхов. Совета СССР. – 1983. – № 25. – Ст. 384.
9. Повітряний Кодекс України від 04.05.1993 р. № 3167-XII // Відом. Верх. Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274.
10. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відом. Верх. Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
11. Про порядок і умови проведення обов'язкового авіаційного страхування : постанова Кабінету Міністрів України від 13.07.1998 р. № 1083 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 28. – Ст. 1053.
12. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації : постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 42. – Ст. 1943.
13. Про природні монополії : Закон України від 20.04.2000 р. № 1682-III // Відом. Верхов. Ради України. – 2000. – № 30. – Ст. 238.
14. Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів : постанова Кабінету Міністрів України від 14.07.2010 р. № 590 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 53. – С. 50. – Ст. 1784. – Код акта 52036/2010.

Спасибо В. В. Некоторые аспекты усовершенствования обязательного страхования ответственности эксплуатантов аэропортов и субъектов наземного обслуживания.

Раскрыты отдельные аспекты обязательного авиационного страхования ответственности эксплуатантов аэропортов и субъектов наземного обслуживания, очерчены проблемы, связанные с применением такого вида страхования и предложены пути их разрешения с использованием проекта Порядка и правил проведения обязательного авиационного страхования гражданской авиации.

Ключевые слова: страхование, авиаперевозчик, аэропорт, наземное обслуживание.

Spasybo V. V. Some aspects of enhancement of compulsory liability insurance of operators of the airports and subjects of Ground handling services.

In article separate aspects of compulsory aviation insurance of responsibility of operators of the airports and subjects of Ground handling services are opened, the problems connected using such type of insurance are outlined and ways of their permission with use of the project of a new Order and rules of carrying out compulsory aviation insurance of the civil aviation are offered.

Key words: insurance, aircraft carrier, airport, Ground handling services.

