**Министерство науки и образования Украины**

**Университет Экономики и Управления**

**Реферат**

**По дисциплине: «Страхование»**

**На тему: «Авиационное страхование»**

**Выполнила:**

**студентка 422 группы**

**Валеева Дарья**

**Симферополь, 2008**

**1. Характеристика авиационных рисков и особенности их страхования**

Авиационное страхование - это общее название комплекса имущественного, личного страхования и страхование ответственности, которое вытекает из эксплуатации воздушного транспорта и защищает имущественные интересы юридических и физических лиц в случае наступления определенных событий, определенных договором страхования или законодательством.

Различают обязательное и добровольное авиационное страхование. Обязательность ряда авиационных видов страхования обусловлена международными конвенциями по гражданской авиации, к которым присоединилась Украина, и внутренними законодательными актами. Оно распространяется на всех авиаэксплуатантов Украины – как на территории нашей страны, так и за ее пределами.

Добровольные виды авиационного страхования - это широкий спектр в основном страхования имущества и страхования ответственности разных предприятий и организаций, которые принимают участие в функционировании гражданской авиации.

Порядок и условия проведения авиационных видов страхования являются специфическими и требуют подробного освещения. Это, в частности, обусловлено такими факторами:

\* авиационное страхование имеет дело с особыми, отличными от других видов имущества рисками;

\* значительный размер страховых сумм предусматривает согласование действий страховщиков и перестраховщиков;

\* авиационные риски могут привести к катастрофическим и кумулятивным убыткам;

\* авиационное страхование тесно связано с международным страховым рынком;

\* авиационное страхование регулируется как национальным, так и международным правом;

\* для проведения операций по авиационному страхованию нужна развитая специализированная инфраструктура;

\* авиационные риски предъявляют высокие требования к профессиональной подготовке специалистов, которые осуществляют их страхование.

Итак, авиационное страхование является довольно сложным по своей сути, а его реализация требует от страховщика особого подхода.

Чтобы страховая компания могла осуществлять авиационное страхование, она должна удовлетворять определенным непременным условиям.

Наличие профессионально подготовленных специалистов-экспертов. Страховая компания, которая осуществляет авиационное страхование, должна иметь специалистов, которые владеют не только экономикой страхования, а и глубокими знаниями по вопросам технической эксплуатации воздушных судов, сертификации в гражданской авиации, правил выполнения полетов и, бесспорно, международного права. Такие специалисты, как правило, анализируют информацию, предоставленную страхователем перед заключением договора страхования, и выполняют функции аварийного комиссара в случае наступления страхового случая. Сложность современной авиационной техники и причинно-функциональная связь между элементами современной авиационно-транспортной системы гражданской авиации требуют от страховой компании использования высоких профессионалов гражданской авиации на постоянной основе.

Наличие широкой системы перестрахования. По размерам страховых сумм авиационные риски являются одними из наибольших из всех видов страхования (десятки, сотни миллионов, а иногда и миллиарды долларов). Конечно, чтобы разместить такие риски, нужно не только привлекать финансовые возможности национального страхового рынка, а и прибегать к услугам международного страхового рынка. Такую работу невозможно осуществить без наличия договоров перестрахования с национальными страховщиками и международными страховыми брокерами.

Наличие специалистов международного права или договоров с международными юридическими компаниями. В случае наступления страхового случая в гражданской авиации, как правило, сталкиваются законы многих государств: страны, на территории которой произошло событие, страны регистрации авиаперевозчика, страны - собственника самолета, и стран, граждане которых пострадали в авиационном событии. Поэтому для урегулирования любого серьезного страхового случая по авиационному страхованию нужны знания и грамотное применение всех этих законов.

Наличие актуарных расчетов по аккумуляции рисков. Расчет собственного удержания страховщика, учитывая большую аккумуляцию рисков, является необходимым условием принятия любого риска по авиационному страхованию. Как правило, страховщик выделяет общую, или аккумулированную, квоту - четко определенную долю финансовых средств (100%) на все виды авиационного страхования. Определение доли собственного удержания страховщика по любому из видов требует расчетов. Во время расчетов аккумуляции риска принимается во внимание то, что в случае катастрофы (аварии) самолета нужно обязательно осуществлять выплаты как за самолет - поврежденное имущество (например, 50 % от аккумулированной квоты), так и за погибших членов экипажа (а их в экипаже 5-7 лиц - 10 % от квоты) и за погибших пассажиров (Ан-24 – 46/48 пассажирских мест, Ту-154 – 168 таких мест - примерно, 20 % от квоты); и за груз, принятый к перевозке, и за поврежденное обломками самолета имущество на земле (20 % от квоты). Понятно, что такие актуарные расчеты можно проводить, владея полной технической информацией о вместительности и назначении воздушного судна, регионах полетов эксплуатанта, статистике убытков по каждому виду и финансовых возможностях страховой компании.

Итак, можно выделить такие особенности авиационного страхования:

\* комплексность (имущественное, личное, ответственности);

\* большие размеры страховых сумм, определенных в валюте разных стран;

\* действие полисов за пределами Украины;

\* значительная аккумуляция рисков;

\* необходимость перестрахования рисков на международном страховом рынке.

Законодательная база авиационного страхования. Правовое обеспечение этого вида страхования очень разнообразно. Оно содержит нормы международных соглашений и конвенций, к которым присоединилось наше государство; нормативные акты международных организаций гражданской авиации, членом которых является Украина (ІКАО, ІАТА); нормы внутренних законодательных актов, которые регулируют деятельность как гражданской авиации, так и страхования.

Заметим, что среди четверых подвидов авиационного страхования обязательным с точки зрения международных требований является лишь ответственность воздушного перевозчика перед третьими лицами, пассажирами, собственниками багажа, груза и почты. В Украине обязательность страхования воздушных судов и членов экипажа установлена лишь внутренним законодательством.

Медленный рост авиационного рынка и сложности с внедрением новой техники, незначительные объемы авиаперевозок в Украине тормозят развитие внутреннего рынка авиационного страхования. В свою очередь, страховой рынок в сфере авиации обладает весьма ограниченными собственными возможностями в силу недостаточной капиталоемкости всего рынка и любой страховой компании этого сегмента в частности. В данный момент в Украине работает большое количество средних и мелких авиаперевозчиков, эксплуатирующих устаревающий парк самолетов преимущественно отечественного производства. В то же время нельзя не отметить и рост парка западной техники. Так, по состоянию на 7 октября 2004 года Государственной службой Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации было выдано 94 сертификата эксплуатанта. По данным пресс-службы Минтранса Украины, на 1 апреля 2004 года количество пассажирских самолетов в Реестре гражданских воздушных судов Украины составляло 296, из них пригодные к выполнению летных задач - 146.Таким образом, украинские авиакомпании, действующие в условиях жесткой конкуренции, требуют от страховщиков оперативности, экономически эффективных решений и надежности. В то же время иностранные страховщики (перестраховщики) заинтересованы исключительно в работе с самыми крупными авиакомпаниями, причем во всех случаях предлагают только стандартные программы, которые не всегда отвечают индивидуальным потребностям потенциального клиента. Наилучшим путем решения задачи видится специализированная страховая фирма, обладающая квалифицированным персоналом, надежной финансовой базой и опирающаяся на собственную программу облигаторного перестрахования, что позволит предлагать страховые продукты, в наилучшей степени отвечающие запросам каждого конкретного клиента.

**2. Порядок и правила страхования авиационных рисков**

ПОРЯДОК И ПРАВИЛА проведения обязательного авиационного страхования гражданской авиации утверждены постановлением Кабинета министров Украины от 12 октября 2002 г. № 1535.

Обязательное авиационное страхование гражданской авиации проводится с целью обеспечения защиты интересов эксплуатантов, пассажиров, третьих лиц и включает:

\* страхование ответственности воздушного перевозчика за вред, причиненный пассажирам, багажу, почте, грузам;

\* страхование ответственности эксплуатанта воздушного судна за вред, причиненный третьим лицам;

\* страхование членов экипажа воздушного судна и другого авиационного персонала;

\* страхование воздушных судов;

\* страхование работников заказчика авиационных работ, лиц, связанных с обеспечением технологического процесса во время выполнения авиационных работ.

Страховщиками являются юридические лица - резиденты Украины, которые получили в установленном порядке лицензии на проведение обязательного авиационного страхования гражданской авиации, зарегистрированные в уполномоченном органе исполнительной власти в области гражданской авиации и которые являются членами Авиационного страхового бюро.

Страхователями могут быть украинские эксплуатанты воздушных судов, воздушные перевозчики, которые имеют право осуществлять пассажирские и грузовые перевозки, лица, которые имеют право собственности на воздушное судно, и лица, которые являются заказчиками авиационных работ.

Факт заключения договора страхования заверяется страховым полисом (сертификатом).

Страхование ответственности воздушного перевозчика за вред, причиненный пассажирам, багажу, почте, грузу.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, которые возникают вследствие обязательств возмещать в порядке, установленном законодательством, пассажирам (наследникам), владельцам груза убытки, причиненные вследствие страхового случая.

Ответственность перед пассажиром считается застрахованной при наличии у пассажира авиабилета с момента его регистрации и внесения в поименный список перевозчика к моменту, если он (пассажир) оставил перрон аэропорта под надзором уполномоченного лица воздушного перевозчика.

Ответственность за имущественные убытки считается застрахованной на время официального нахождения багажа, почты и груза на борту воздушного судна и во время загрузки (разгрузка) воздушного судна.

Страховыми случаями считаются:

\* событие, вследствие которого наступает ответственность страхователя за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров;

\* событие, вследствие которого наступает ответственность страхователя за вред (потерю, повреждение), причиненный багажу, клади, почте, грузу.

Страховая сумма, установленная договором обязательного страхования, не должна быть меньше:

\* за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров:

а) во время выполнения полетов в границах Украины - суммы, эквивалентной 20 000 долларов США по официальному обменному курсу Национального банка, за каждое пассажирское кресло и соответственно количеству пассажирских кресел, предусмотренному сертификатом эксплуатанта воздушного судна. Страховщик платит страховое возмещение каждому пассажиру или его наследнику;

б) во время выполнения международных полетов - в границах, предусмотренных международными соглашениями или законодательством страны, на территории которой осуществляются пассажирские перевозки;

\* за потерю или вред, причиненный багажу, почте или грузу, - суммы, эквивалентной 20 долларам США по официальному обменному курсу Национального банка, за каждый килограмм веса;

\* за вещи (кладь), которые находятся у пассажира, - суммы, эквивалентной 400 долларов США по официальному обменному курсу Национального банка.

Размер максимального страхового тарифа на один год не должен превышать двух процентов страховых сумм, определенных договором обязательного страхования.

Страхование ответственности эксплуатанта воздушного судна за вред, причиненный третьим лицам.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, которые возникают вследствие обязательства возмещать в порядке, установленном законодательством, убытки третьим лицам, причиненные во время эксплуатации воздушного судна.

Третьими лицами считаются физические и юридические лица (их имущество), не связанные со страхователем договорными обязательствами (в том числе договором на перевозку) и которые не являются работниками страхователя или бездействуют по его поручению.

Страховым случаем считается авиационное событие с участием воздушного судна страхователя, вследствие которого наступает его гражданская ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью физических лиц и имуществу физических и юридических лиц.

Страховая сумма, установленная по договору обязательного страхования, не должна быть меньше, чем:

\* для полетов, которые выполняются в границах Украины, на воздушном судне с максимальной взлетной массой:

а) до 500 килограммов - 100 000 гривен;

б) от 501 до 1000 килограммов - 200 000 гривен;

в) от 1001 до 2000 килограммов - 500 000 гривен;

г) от 2001 до 6000 килограммов - 1 000 000 гривен;

ґ) от 6001 до 25 000 килограммов - 5 000 000 гривен;

д) от 25 001 до 50 000 килограммов - 25 000 000 гривен;

е) от 50 001 до 100 000 килограммов - 50 000 000 гривен;

є) от 100 001 до 500 000 килограммов - 100 000 000 гривен;

ж) свыше 500 001 килограмма - 150 000 000 гривен;

\* для международных полетов - в границах, предусмотренных международными соглашениями или законодательством стран, на территории которых выполняются полеты воздушного судна.

Размер максимального страхового тарифа на один год не должен превышать одного процента страховой суммы, определенной договором обязательного страхования.

Страхование членов экипажа воздушного судна и другого авиационного персонала.

Объектом страхования являются имущественные интересы, которые не противоречат законодательству, связанные с жизнью и здоровьем членов экипажа воздушного судна и другого авиационного персонала.

Страхователем является эксплуатант воздушного судна.

Фамилии и имена застрахованных лиц вносятся в страховой полис (сертификат) или в приложение к полису (сертификату), являющееся его неотъемлемой частью, и удостоверяются подписями и печатями страхователя и страховщика.

Страховым случаем считается событие, вследствие которого причиненный вред жизни и здоровью членов экипажа воздушного судна и другого авиационного персонала (смерть, инвалидность, временная потеря трудоспособности) во время выполнения ними служебных обязанностей (с начала предполетной подготовки к окончанию послеполетных работ).

Страховая сумма, установленная договором обязательного страхования, не должна быть меньше чем 100 000 гривен за каждое застрахованное лицо.

Страховщик при условии установления факта наступления страхового случая в соответствии с договором обязательного страхования выплачивает:

\* в случае гибели или смерти застрахованного лица вследствие страхового случая - наследнику погибшего (умершего) в соответствии с законодательством - 100 процентов страховой суммы;

\* в случае установления застрахованному лицу инвалидности I группы - 100 процентов, II группы - 80 процентов, III группы - 60 процентов страховой суммы;

\* в случае временной потери трудоспособности застрахованным лицом за каждые сутки - 0,2 процента, но не более 50 процентов страховой суммы.

Размер максимального страхового тарифа на один год не должен превышать двух процентов страховой суммы, определенной договором обязательного страхования.

Страхование воздушных судов.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, которые не противоречат законодательству, связанные с владением, пользованием и распоряжением воздушным судном.

Страховая сумма, установленная договором обязательного страхования, не должна быть меньше, чем балансовая стоимость воздушного судна.

Страховым случаем является полная гибель воздушного судна, а также повреждение отдельных его частей, систем и элементов конструкции.

Полной гибелью воздушного судна считается:

\* полная потеря воздушным судном способности выполнять полет в связи с разрушением основных элементов несущих конструкций (планера) или в случае, если компетентной комиссией установлено, что ремонт этого воздушного судна технически невозможен или экономически нецелесообразен;

\* потеря воздушного судна в связи с вынужденной посадкой на местность, которая непригодная для взлета воздушного судна, или экономическая нецелесообразность его эвакуации.

\* исчезновение воздушного судна бесследно, если воздушное судно, которое выполняло плановый полет в период действия договора обязательного страхования, не прибыло в пункт назначения и мероприятия по его поиску на протяжении 60 суток не дали результатов, или если его поиск официально прекращен до истечения указанного срока, также считается полной гибелью воздушного судна.

Размеры максимальных страховых тарифов на один год для воздушных судов с максимальной взлетной массой до 15 000 килограммов не должны превышать восьми процентов, от 15 001 килограмма и большее - шести процентов, для вертолетов - десяти процентов страховой суммы, определенной договором обязательного страхования.

Страхование работников заказчика авиационных работ; лиц, связанных с обеспечением технологического процесса во время выполнения авиационных работ.

Объектом страхования являются имущественные интересы, которые не противоречат законодательству, связанные с жизнью и здоровьем работников заказчика авиационных работ, лиц, связанных с обеспечением технологического процесса во время выполнения авиационных работ.

Указанные лица считаются застрахованными с момента подъема на борт воздушного судна с целью выполнения ими своих обязанностей до момента выхода из него.

Страхователем является физическое или юридическое лицо, которое является заказчиком авиационных работ и заключило соответствующее соглашение с производителем авиационных работ.

Страховым случаем считается событие, вследствие которого причинен вред жизни и здоровью застрахованных лиц (смерть, инвалидность, временная потеря трудоспособности) во время выполнения ими служебных обязанностей относительно обеспечения технологического процесса при выполнении авиационных работ.

Страховая сумма, установленная договором обязательного страхования, не должна быть меньше чем 100 000 гривен для каждого застрахованного лица.

Страховщик при установлении факта наступления страхового случая единовременно в соответствии с договором обязательного страхования выплачивает:

\* в случае гибели или смерти застрахованного лица вследствие страхового случая наследнику погибшего (умершего) в соответствии с законодательством - 100 процентов страховой суммы;

\* в случае установления застрахованному лицу инвалидности I группы - 100 процентов, II группы - 80 процентов, III группы - 60 процентов страховой суммы;

\* в случае временной потери трудоспособности застрахованным лицом за каждые сутки - в размере 0,2 процента, но не более чем 50 процентов страховой суммы.

Размер максимального страхового тарифа на один год не должен превышать двух процентов страховой суммы, определенной договором обязательного страхования.

На практике широко применяются комбинированные страховые полисы, которые объединяют страхование воздушных судов («авиакаско») и страхование различных видов ответственности, связанной с их эксплуатацией. При этом чаще всего используются условия, разработанные на лондонском страховом рынке.

В середине 1960-х годов получает распространение страхование космической техники, которое выделилось из страхования воздушных судов. Поэтому многие положения последнего с учетом существующей специфики применяются и при страховании космических объектов.

Страхование космической техники (ракеты-носителя, разгонного блока, космического аппарата и др.) производится на различных этапах ее нахождения: на стадии производства, транспортировки на территорию космодрома, предстартовой подготовки, запуска, эксплуатации и возвращения на Землю. Страховая защита техники на стадии производства и транспортировки во многом строится на условиях страхования имущества от огня и страхования грузов. Страхование на этапе предстартовой подготовки проводится на случай гибели или повреждения техники на территории космодрома во время хранения, сборки в монтажно-испытательном комплексе, предстартовой подготовки бортовой аппаратуры и проведения других подготовительных операций. На этом этапе обязательства страховщика по возмещению ущерба начинаются с момента доставки техники на территорию космодрома и заканчиваются в момент отрыва ракеты-носителя от стартовой площадки.

Страховая защита на стадии запуска и вывода космической техники на орбиту предусматривает возмещение убытков вследствие ее гибели или повреждения в результате произведенного запуска. Ущерб может наступить вследствие неполадок пусковой установки, выхода из строя контрольных систем, недостижения спутником надлежащей орбиты и т. п. При эксплуатации техники на орбите может быть причинен ущерб в случае непредвиденного сокращения срока ее службы вследствие нарушения работоспособности источников питания, потери ориентации спутника, отказа каналов связи и др. Срок страхования устанавливается, как правило, на один год с момента ввода техники в эксплуатацию. Однако возможно продление договора на новый срок с необходимым изменением условий страхования. При наступлении страхового случая размер возмещения зависит от того, насколько техника теряет свои функциональные возможности в рамках программы эксплуатации. Страховая защита предоставляется и при возвращении космического аппарата на Землю. Здесь обязательства страховщика наступают с момента начала маневра по сходу техники с орбиты и заканчиваются в момент завершения посадки. По страхованию космической техники, кроме общеизвестных исключений, не возмещаются - убытки, причиненные в результате воздействия любых видов противоспутникового оружия, в том числе лазеров и других источников направленной энергии.

Поскольку эксплуатация космической техники характеризуется высокой вероятностью убытков, особенно на стадии запуска и вывода космических аппаратов на орбиту, уровень страховых тарифов очень высок и достигает 25%. Учитывая также и высокую стоимость космической техники, страховщики в целях сокращения затрат страхователя широко используют механизм сострахования, что позволяет существенно снизить размеры вознаграждения посредникам.

**Литература**

1. Гутко Л.М. Проблеми розвитку національного страхового ринку. //Фінанси України, №11, 2003, с. 132.
2. Залєтов О.М. Державна політика на страховому ринку України. //Фінанси України, №11, 2001, с. 119.
3. Компаніченко О.С. Перестрахування у системі страхових послуг. //Фінанси України, №4, 2003, с. 130.
4. Кривошлик Т.Д. Страхування майна громадян. //Фінанси України, №11, 2001, с. 131.
5. Островерха Р.Е. Реальність страхового захисту. //Фінанси України, №6, 2003, с. 132.
6. Плиса В.Й. Управління фінансовою стійкістю страховика. //Фінанси України, №9, 2001, с. 136.
7. Ротова Т.А. Методичний інструментарій управління страховими ризиками. //Фінанси України, №3, 2002, с. 140.
8. Смоленюк Р.П. Методи побудови страхових тарифів при страхуванні врожаю сільськогосподарських культур. //Фінанси України, №11, 2002, с. 131.
9. Соловйова О.А. Перспективи розвитку страхування у сфері зовнішньоекономічної діяльності. //Фінанси України, №5, 2005, с. 122.
10. Сушко Р.В., Ретинський А.А. Оцінка результатів діяльності страхових компаній. //Фінанси України, №6, 2002, с. 127.
11. Татарина Т.В. Перестрахування в розвитку міжнародного співробітництва. //Фінанси України, №11, 2001, с. 127.
12. Фурман В.М. Страхування та його роль у соціально-економічних процесах. //Фінанси України, №8, 2005, с. 145.
13. Фурман В.М. Страхування ризиків зовнішньоекономічної діяльності суб’єктів господарювання. //Фінанси України, №4, 2004, с. 120.
14. Фурман В.М. Організація маркетингової служби страхової компанії. //Фінанси України, №9, 2004, с. 125.
15. Фурман В.М. Страховий ринок України: стан, проблеми розвитку та шляхи їх розв’язання. //Фінанси України, №12, 2004, с. 131.