

## **ЛЕКЦІЯ 7. СТРАХУВАННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГІВЕЛЬНИХ ВАНТАЖІВ**

### **План**

1. Особливості організації страхування міжнародних товароперевезень
2. Страхування морських товароперевезень
3. Страхування перевезень авіаційним транспортом у міжнародній торгівлі

### **1. Особливості організації страхування міжнародних товароперевезень**

Найдавніший вид страхування, що супроводжує міжнародні торговельні операції — це операції страхування вантажів, що транспортуються морем (Marine Insurance). Цей вид страхування покриває збитки, які виникли в результаті пошкодження або втрати експортного або імпортного вантажу під час транспортування. Наприклад, збитки будуть відшкодовані, якщо вантаж пошкодився або знищився, оскільки корабель, на якому відбувалася доставка, затонув або зазнав пожежі під час подорожі. З іншого боку, торгове страхування (Trade Insurance) покриває ризики, які виникають під час реалізації торгових операцій та іноземних інвестицій і здебільшого не покриваються страхуванням вантажів, що транспортуються морем.

Така система була створена в західноєвропейських країнах, у тому числі й у Великій Британії, та інших країнах, добробут яких суттєво залежав від міжнародної торгівлі. Цей вид страхування також має назву страхування експортних кредитів (Export Credit Insurance) або гарантування експортних кредитів (Export Credit Guarantee). Інвестиційне страхування (Investment Insurance) покриває ризики, які супроводжують міжнародні інвестиції, і є відносно новим видом страхування, порівняно з торговим.

Умови страхування вантажів визначаються правилами страхування, що розробляються індивідуально кожною страховою компанією. Переважно

різниця між правилами різних страхових компаній полягає у визначенні обсягу відповідальності. Умови страхування вантажів, що перевозяться авіа- та наземними видами транспорту, базуються на правилах морського страхування (CARGO), що сформувалися значно раніше. Відмінність полягає у визначенні специфічності ризиків, які виникають у разі експлуатації цих засобів перевезення.

Застереження про страхування вантажів Інституту лондонських страховиків з морського страхування мають три типи застережень: “А ” , “В” , “С” (табл. 1).

Таблиця 1 – Застереження страхування вантажів Інституту лондонських страховиків

Тип застереження	Зміст застережень
"А" (застереження 4—7)	Застереження 4 виключає навмисні порушення умов страхування страхувальником, погане пакування, властиві товару природні вади, пов'язані з притаманними йому дефектами, затримку, неплатоспроможність перевізника, використання ядерної зброї
	Застереження 5 виключає втрати внаслідок непридатності судна для плавання (транспортного засобу до рейсу), якщо страхувальникові про це відомо
	Застереження 6 виключає воєнні ризики (за винятком піратства)
	Застереження 7 виключає страйки, громадські заворушення, тероризм, народні заворушення за політичними мотивами
"В"	Пожежі або вибуху
	Посадки на мілину, потоплення або перевертання судна
	Перевертання чи сходження з рейок наземного транспорту
	Зіткнення судна або іншого транспортного засобу з будь-якими зовнішніми об'єктами, крім води
	Розвантаження вантажу в порту, де сталося лихо
	Землетрусу, дії вулкану або блискавки
	Втрати через загальну аварію
	Викидання за борт або намокання
	Петраплення морської, річкової або озерної води у судно, човен, контейнер, підйомник або в місце зберігання
Повної загибелі цілого місця вантажу, що впав за борт або упущений унаслідок навантажувально-розвантажувальних робіт на судно чи інший транспортний засіб	

"С"	Пожежі або вибуху
	Посадки на мілину, потоплення або перевертання судна
	Перевертання чи сходження з рейок наземного перевізного транспорту
	Зіткнення судна або іншого транспортного засобу з будь-якими зовнішніми об'єктами, крім води
	Розвантаження вантажу в порту, де сталося лихо
	Землетрусу, дії вулкану або блискавки
	Втрати через загальну аварію
	Викидання за борт з метою врятування частини вантажу

Покриття ризиків, які супроводжують міжнародні операції страхування, надає компаніям відчуття безпеки. Коли компанія користується захистом торгового страхування, то у випадку настання страхованого випадку всі збитки, які супроводжують міжнародну торгову операцію, будуть компенсовані й компанія зможе продовжувати свою діяльність. Таким чином торгове страхування не лише захищає господарську діяльність національних суб'єктів, а й сприяє стабільному розвитку зовнішньої торгівлі надаючи “відчуття безпеки” всім суб'єктам зовнішньоторговельної діяльності. Торгове страхування передбачає також надання фінансового сприяння реалізації міжнародних торговельних операцій шляхом покриття ризиків, що супроводжують отримання експортних платежів або надання коштів для здійснення авансових платежів за імпорними операціями.

Для всіх трьох типів застережень однаковими є застереження 8— 19, а відмінність полягає у визначенні перших семи застережень. Застереження типу “А ” надає найширше страхове покриття, застереження типу “С” — найвужче, а застереження типу “В” — середнє страхове покриття. Щодо їх застосування, то найбільшою популярністю користуються застереження типу “А ” (понад 80 % укладених полісів), на найдешевші з застережень — застереження типу “С” — припадає близько 15 % , а застереження типу “В” застосовуються найрідше — не більш як 5 % .

Застереження типу “А ” є дійсними для всіх трьох типів застережень страхування вантажів, але за умовами типу “В” , “С” до нестрахових подій додатково віднесено: навмисні пошкодження або навмисне псування застрахованого вантажу чи будь-якої його частини внаслідок неправомірних дій однієї або кількох осіб; захоплення, арешт, конфіскація вантажу та піратські дії. Обсяг відповідальності за договором страхування може бути збільшений за рахунок додатково внесених за бажанням страхувальника перелічених раніше ризиків, що від повідно вплине на зростання розміру тарифу та страхової премії. Умови страхування вантажів, що перевозяться

авіатранспортом, збігаються із застереженнями типу “А ” морського страхування, згідно з полісом Ллойду — Institute cargo clauses (Air).

Винятки становлять обставини, що притаманні лише для морських перевезень (загальна аварія, змивання вантажу хвилею і т. ін.). У світовій практиці широко застосовується поліс Ллойду з перевезення вантажів наземним транспортом (Lloyd’s goods in transit policy), що за бажання може включати і страхування відповідальності вантажоперевізника. За ним вантажі страхуються від втрати та збитку на умовах “з відповідальністю за всі ризики” на період перевезення й строк зберігання на складі до 72 годин, тобто “від складу до складу” . По суті, вони аналогічні Застереженням страхування вантажів Інституту лондонських страховиків типу “А ” з морського страхування. Страховий поліс видає страховик (страхова компанія) лише від свого імені. Наявність поліса є свідченням укладення договору страхування. Вантажі страхуються на час безпосереднього транспортування, а також на час зберігання на складах з максимальним строком до 30 днів.

Договір страхування набуває чинності з 00 годин дня, що є наступним за днем надходження страхових премій до страховика, або в зазначений у страховому полісі (сертифікаті) строк. За строком дії страхові поліси поділяються:

- на рейсові, тобто вантаж страхується від одного пункту до іншого;
- строкові, тобто укладаються на визначений період часу;
- змішані, коли страхування вантажу здійснюється одночасно за обома умовами.

Широкого застосування під час реалізації у зовнішньоторговельних операцій набув генеральний поліс. За угодою зі страхувальником страховик зобов’язується протягом визначеного строку (як правило,

рік) страхувати всі вантажі, що їх отримує чи відсилає страхувальник. Зручність полягає в тому, що за багаторазових поставок відпадає потреба в оформленні полісу страхування за кожною окремою партією вантажу. Страховик несе відповідальність за всі вантажі, що підпадають під

страхування в разі, коли страхувальник заповнив заяву на страхування вантажу і страхові премії перераховані вчасно.

Окрім строку дії, у генеральному полісі зазначаються обсяг та межа відповідальності страховика, інші спеціальні умови. Вантаж приймається на страхування в сумі (страхова сума), заявленій страхувальником, але не вищій за вартість вантажу (страхову вартість), зазначену в рахунку поставки, включаючи витрати на перевезення, якщо інше не обумовлено.

Договір може передбачати страхування вантажів у повній чи частковій їхній вартості. Коли страхова сума була заявлена нижчою за дійсну вартість страхового інтересу, згідно зі ст. 251 Кодексу торговельного мореплавства, страховик відповідає за збитки пропорційно відношенню страхової суми до страхового інтересу. Якщо зазначена в договорі страхування сума перевищує страхову вартість, то договір вважається недійсним у тій частині страхової суми, що перевищує страхову вартість вантажу. При цьому сплачена зайва частина страхових премій у такому разі поверненню не підлягає. На відміну від викладених норм вітчизняного законодавства в деяких країнах застосовуються інші підходи до визначення страхової вартості.

Наприклад, у Німеччині за основу приймається вартість вантажу на момент настання страхового випадку, а у Франції страхова вартість визначається як вартість вантажу під час навантаження плюс транспортні витрати, плюс очікуваний прибуток від реалізації вантажу (страховики, як правило, визначають таку величину в розмірі 10 %).

Страхові тарифи зі страхування вантажів, як правило, страховики розраховують самостійно, визначаючи розмір страхових премій як відсоток вартості одиниці страхової суми з урахуванням імовірності настання страхової події за цим об'єктом страхування. Розмір ставок страхових премій залежить від інформації, що міститься в заяві страхувальника про укладання договору страхування вантажів. Основні фактори, що визначають розмір страхової премії під час реалізації міжнародних торговельних операцій, наведені на рис.1.



Рис. 1 – Основні фактори, що визначають розмір страхової премії під час реалізації міжнародних торговельних операцій

Зазначимо, що у згаданому полісі Ллойду з перевезення вантажів наземним транспортом обумовлюється непокриття збитків у разі крадіжки, якщо вантаж було залишено без догляду. Страхове покриття буде виплачене за умови, що крадіжка була здійснена вночі (з 18.00 до 6.00) з вантажівки, яка перебувала в замкненому гаражі або на спеціально освітленому майданчику за діючої системи сигналізації або вдень за діючої системи сигналізації та вжитих заходах попередження за відсутності водія. У країнах із високим ступенем кримінальності ризик крадіжки вантажу при перевезенні автотранспортом є дуже високим. Серед європейських країн Італія вирізняється найістотнішим ступенем ризику крадіжки.

Тут широко застосовується захоплення вантажу з водієм (hi-jacking). Розмір страхової премії також залежить від строку страхування, розміру франшизи та ліміту відповідальності страховика. Сплата страхових премій може здійснюватись як одноразово, так і кількома внесками шляхом готівкового, безготівкового розрахунків або поштового переказу на рахунок страховика.

Зауважимо, що страхові компанії не відшкодовують збитків від пошкодження вантажу за відсутності зовнішніх пошкоджень транспортного

засобу, контейнера або тенту чи за наявності цілої пломби. Причиною таких збитків може бути лише неправильне розміщення вантажу. Відповідальність за порушення правил навантаження несе перевізник, а не страховик.

Ліквідація митних кордонів у межах ЄС підвищила вимоги до тих вантажів, які перетинають митний кордон ЄС, тобто прямують з інших країн. Необхідність виконання всіх формальностей призводить до тривалих простоїв на шляхах біля митниць, а отже, і до зростання ризику крадіжки. Крім того, підвищенню ризиків, які супроводжують автотранспортні перевезення, сприяє і збільшення розмірів вантажівок, що, у свою чергу визначає і зростання вартості вантажів, які перевозяться, а відповідно, й суми збитків у разі їх втрати. Для організованої злочинності крадіжка вантажу з автотранспортного засобу є найзручнішою.

Саме тому перевезення цим видом транспорту найризикованіші, а тарифні ставки — найвищі. Одним із факторів, що можуть істотно вплинути на розмір тарифу, є наявність чи відсутність охорони під час перевезення вантажу. Перевага надається охоронним агентствам. Як доводить практика, пограбування автомобілів, що мають охоронний супровід, трапляються дуже рідко. Крім того, у разі настання страхового випадку відомості, що їх дасть охоронець як свідок, беруться до уваги як поліцією, так і страховиком.

За морських та авіаперевезень ризик крадіжки, пошкодження чи втрати вантажу є найістотнішим під час навантажувально-розвантажувальних робіт та перебування вантажу на складі. Нерідко вантаж або його частину викидають з люка літака під час зльоту. Першочерговим критерієм оцінювання вантажу під час перевезення є визначення його типу, оскільки кожний тип вантажу може мати свої специфічні ризики, що зумовлюється його характеристиками. Так, горіхи, зерно, кава, цукор схильні до підмочування, псування в умовах підвищеної вологості, пошкодження комахами та гризунами; бавовна — до забруднення іншими вантажами, а також до вибуху у разі перевищення допустимого рівня густини пилу в трюмі; заморожене м'ясо — до псування при перевантаженнях у порту чи у результаті псування,



ламання рефрижераторних машин. Статистика показує, що найбільша кількість аварій відбувається з морськими суднами віком понад 15 років, причому перше місце за часткою аварійності посідають танкери, газозови, ролкерні судна (ROLL-ON, ROLL-OFF, RO-RO), рудозови. Найбільше втрат та аварій морських суден припадає на судна під прапорами Ліберії, Панами, Кіпру, Гібралтару, Греції, Сен-Вінсента та Маршаллових Островів, де вимоги до забезпечення безпеки плавання нижчі за загальноприйняті у світі.

Небезпечними регіонами для морських перевезень вважаються Біскайська та Мексиканська затоки, протоки Ла-Манш та Па-де-Кале, Північноатлантична траса, моря Південно-Східної та Східної Азії, Західне узбережжя Африканського континенту, де часто сідають на міліну судна, відбуваються пожежі та вибухи. У районах Східного Африканського узбережжя та Південно-Китайського моря поширене піратство, а в Південній Африці — тероризм. Проте основним ризиком загибелі або пошкодження судна чи вантажу є несприятливі погодні умови та рівень кваліфікації екіпажу судна.

Коли йдеться про перевезення вантажів залізницею, то на теренах СНД найнадійнішим визнано 20-тонний контейнер, що має лише одні двері, причому на платформу ставляться два контейнери так, щоб двері одного були навпроти дверей іншого. Оскільки оренда таких контейнерів є відносно дорогою, то за використання звичайних вагонів після завантаження страхові компанії вимагають, як правило, запаяти всі вікна, люки. Для перевезення особливо цінних вантажів (комп'ютерів, аудіо- та відеотехніки, грошей, цінних паперів, ювелірних виробів) більш придатними є поштові вагони завдяки наявності купе, де можна розмістити охорону. Вантажі, що перевозяться під охороною в контейнерах та залізних вагонах, часто страхують за умовами “з відповідальністю за всі ризики” . Обсяг відповідальності може бути розширений або звужений аналогічно до автомобільних перевезень. Вантажі, часткове викрадення яких є

малоймовірним (сировина, ліс, устаткування, труби), зазвичай перевозяться на відкритих платформах.

Такі вантажі або не страхують взагалі, або на умовах “без відповідальності за пошкодження, окрім випадків загибелі”, що не включають відповідальності за крадіжку і відшкодовують збитки в разі зникнення вантажу безвісти. Небажаним ризиком для страхової компанії є перевезення автомобілів, тракторів, мотоциклів на відкритих платформах без охорони — такі вантажі найдоцільніше відправляти у вагонісітці. Зазначимо, що при визначенні ступеня ризику, крім наведених вище факторів, істотний вплив має можливість його перестрахування. Розмір збитку, що стався внаслідок страхової події, визначається представником страховика за участю страхувальника. Згідно зі світовою практикою представниками страховика (страхових компаній) є аварійні комісари та диспашери. При цьому обов’язок щодо доведення наявності страхового випадку покладається на страхувальника.

## **2. Страхування морських товароперевезень**

При страхуванні міжнародних перевезень морським видом транспорту основним джерелом морського страхового права є англійський Закон про морське страхування 1906 р. (Marine Insurance Act). Інтернаціональна природа в морському страхуванні простежується вже на рівні визначень. У ст. 1 англійського Закону 1906 р. йдеться, що “ договір морського страхування — це договір, згідно з яким страховик бере на себе зобов’язання відшкодувати страхувальникові в порядку й розмірі, що обумовлені договором, його морські збитки, тобто випадкові збитки, яких він зазнав під час морського плавання” . Найбільш популярним на сьогодні є розширене тлумачення сфери морського страхування (рис. 2), яке спирається на практику Ллойду, де всі види страхування ще недавно чітко поділялися на морські і неморські.



Рис. 2 Основні види морського страхування

Термін “морське страхування” неможливо знайти в класифікаціях, пропонованих східноєвропейськими авторами. Пояснюється це тим, що йдеться про комплексне поняття, яке охоплює види страхування, що традиційно належать до страхування як майна, так і відповідальності. Більше того, тут — у страхуванні відповідальність судновласників — є також елементи особистого страхування.

Певні складнощі виникають у визначенні та дослідженні тих видів страхування, що розвиває ТТ клуб (Through Transport Club), який є одним із перших страховиків тих підприємств, які перебувають “між морем і землею” — портів, портової влади, операторів терміналів і складів, експедиторів тощо. Ці види традиційно перебувають на стику різних категорій страхування, тяжіючи все-таки до морського страхування.

Необхідною умовою укладення договору морського страхування є віднесення судна до того чи іншого класу, тобто воно повинно бути класифіковане, що відповідає вимогам страховиків. Міжнародні критерії класифікації кораблів встановлювалися британським Класифікаційним застереженням 354, яке з 1 січня 2001 р. діє в новій редакції. Згідно з ним для всіх суден, крім суден каботажного плавання, прийнятними визнаються лише класи товариств — членів МАКТ (Міжнародної асоціації класифікаційних товариств — IACS).

Якщо реєстр кораблів тієї чи іншої країни не належить до МАКТ, то можуть виникати труднощі щодо міжнародного страхування тих кораблів які мають клас реєстрів таких країн. Важливим зауваженням є те, що діючий клас має бути наявним не лише на момент укладення договору страхування, а й протягом усього періоду його дії. До особливостей здійснення міжнародного морського страхування належить географічна обмеженість дії договору страхування, тобто договір страхування чинний у межах певного географічного регіону. Зокрема, Британські інститутські застереження (Institute Warranties) 26 від 1 липня 1976 р. забороняють плавання у певних широтах Атлантичного узбережжя Північної Америки, на Балтійському морі у певний період року, у водах Північного Льодовитого океану — північніше 70-ї широти за винятком дозволеного плавання в норвезькі порти й у Мурманськ, на російському Далекому Сході — до півночі від 46-ї паралелі та до півдня від 50-ї паралелі південної широти. Виходи за межі зазначених застережень можуть страхуватися лише за умови сплати додаткової премії, іноді дуже істотної, хоча можуть бути погоджені й інші варіанти. Норвезькі та німецькі умови визначають дещо інші географічні межі. Стандартні умови страхування передбачають повернення частини премії за час стоянки судна в безпечному порту понад 30 днів.

Проте з початку 90-х років ХХ ст. поширилося страхування на базі умов Cancelling Returns Only (CRO), згідно з якими премія повертається лише в разі розірвання договору страхування, а не в разі простою судна. Істотним як для

страховиків, так і для судновласників, є питання про мореплавність судна (Ship's Seaworthiness), точніше важливі ті випадки, коли страховики визнають судно неморехідним (unseaworthy) і страхове відшкодування не виплачується. Судно вважається морехідним, коли воно з усіх поглядів підготовлене до того, щоб протистояти звичайним небезпекам мореплавання під час застрахованого морського походу.

Відповідність суден вимогам Міжнародного кодексу керування безпекою (МККБ, англійською — ISM) стало обов'язковим для частини суден з 1 липня 1998 р., а для решти — з 2002 р. Найбільш серйозно ця вимога діє у страхуванні каско, відповідальності судновласників, а також у страхуванні вантажів. Страхування каско суден (СКС) — вид морського страхування, що забезпечує захист судновласників та інших осіб, пов'язаних з експлуатацією суден (далі — судновласників), від ризиків заподіяння збитку через загибель належних їм суден. Обсяг покриття, що надається за договором СКС, докладно визначається відповідними умовами страхування.

Проте загальноприйнятих у світовій практиці умов немає. Таким чином, умови страхування каско суден визначаються лише національними умовами цього виду страхування, хоча найпоширенішими є британські, німецькі, норвезькі, американські, французькі (табл. 33.4), а у країнах Східної Європи велика частина умов базується на Правилах страхування суден Індержстраху в редакції 1986 р., які було розроблено з урахуванням досвіду СКС на провідних страхових ринках світу. Принциповою відмінністю між британським і континентальним підходами до страхування каско є те, що згідно з останнім страхувальникові, для отримання страхового відшкодування досить повідомити страховика про факт збитків, тоді як у британській практиці страхувальник повинен довести, внаслідок дії якого саме із застрахованих ризиків стався збиток.

Таким чином, за британською системою для отримання відшкодування, доведення причини збитків є обов'язком страхувальника, а за континентальною, у тому числі й східноєвропейською, системою страховик не

буде виплачувати відшкодування, якщо доведе, що збитки сталися з однієї з причин, які не передбачалися договором страхування.

Страхування відповідальності судновласників (СВСВ) — вид страхування відповідальності, що передбачає створення такої системи страхового захисту власників, менеджерів, операторів, а також інших осіб, пов'язаних з експлуатацією суден, яка діє у визначених договором страхування чи передбачених законодавством випадках і стосується зобов'язань судновласників перед третіми особами, включаючи команду судна. У світовій практиці цей вид страхування відомий під назвою “P&I” (P&I — Protection and Indemnity), що традиційно перекладалося як “страхування захисту й відшкодування” . Товариства взаємного страхування, котрі здійснюють цей вид операцій, іменуються “Клубами P&I” (P&I Clubs).

### **3. Страхування перевезень авіаційним транспортом у міжнародній торгівлі**

Авіаційне страхування — це загальна назва 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.

Розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Обов'язкове авіаційне страхування обумовлене міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна, та внутрішніми законодавчими актами. Добровільні види авіаційного страхування — це широкий спектр в основному страхування майна та страхування відповідальності різних підприємств і організацій, котрі беруть участь у функціонуванні цивільної авіації.

Основними чинниками, які визначають особливості порядку та умов різноманітних видів авіаційного страхування, є:

- авіаційне страхування має справу з особливими, відмінними від інших видів майна ризиками;
- значний розмір страхових сум передбачає узгодження дій страховиків і перестраховиків;
- авіаційні ризики можуть тягти за собою катастрофічні та кумулятивні збитки;
- авіаційне страхування тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком;
- авіаційне страхування регулюється як національним, так і міжнародним правом;
- для проведення операцій з авіаційного страхування потрібна розвинена спеціалізована інфраструктура;
- авіаційні ризики висувають високі вимоги до професійної підготовки фахівців, які здійснюють їх страхування.

При укладанні договорів авіаційного страхування потрібно мати на увазі, що в цивільній авіації дуже поширені оренда, лізинг, застава повітряних суден та обмін повітряними суднами між авіаексплуатантами. Така практика вимагає від усіх учасників страхової угоди точного визначення, хто саме та в яких випадках несе відповідальність і яку частку страхової суми отримає у разі настання страхового випадку. Виникає поняття співстрахувальника або додатково застрахованого (additional insured).

У будь-якому випадку страхувальник повинен інформувати страховика про передачу повітряного судна іншій авіакомпанії та зміну відповідальності. Наприклад, авіакомпанії А і В уклали договір про перевезення пасажирів таким чином, що авіакомпанія А перевозить пасажирів, які придбали авіаквитки також авіакомпанії В. Авіаквиток — це договір пасажирів з авіакомпанією В на перевезення його за вказаним маршрутом, і саме авіакомпанія В несе відповідальність за виконання цього договору. Але фактично застраховані пасажирські крісла в літаку авіакомпанії А, що надала літак.

Тому в договорі оренди між авіакомпаніями А і В обов'язково має бути поділено відповідальність та визначено всі страхові аспекти. Особливістю практики авіаційного страхування є те, що поліс або сертифікат — це лише

документ, що підтверджує факт страхування, але не є самим договором страхування. Згідно з Повітряним кодексом поліс страхування є обов'язковим бортовим документом. Звичайно, він не повинен бути об'ємним і повинен мати “міжнародно визнану форму”, що передбачає відповідний текст англійською мовою (саме англійська є міжнародно визнаною авіаційною мовою) з обов'язковим зазначенням страховика та перестраховального брокера. Як правило, авіаційні ризики розміщуються на національному та міжнародному страховому ринку через міжнародних страхових/перестраховальних брокерів. Найвідоміші та найбільші міжнародні брокери в авіаційному та космічному страхуванні — це MARSH, AON та “Willis Faber” .

В авіаційному страхуванні застосовуються єдині правила страхування з метою визначення єдиного підходу при укладанні договорів авіаційного страхування, визначення термінології, страхових ризиків, страхових випадків та страхових виплат. Умови (правила), на яких укладається договір страхування, та умови, на яких авіаційні ризики перестраховуються, безперечно, мають бути абсолютно однаковими, особливо коли ризики перестраховуються на міжнародному страховому ринку.

У міжнародній практиці авіаційного страхування застосовуються уніфіковані умови та застереження міжнародного страхового ринку (AVK IB, Zurich Re 1995 EE).

Слід звернути увагу, що згідно з Чиказькою конвенцією всі аварійно-рятувальні роботи та розслідування авіаційної події здійснюються виключно державними авіаційними властями тієї країни, на території якої сталася ця подія. Таким чином, основними особливостями авіаційного страхування є: — комплектність (майнове, особисте, відповідальності); — великі розміри страхових сум, визначених у валюті різних країн; — дія полісів усередині країни та за її межами, тобто авіаційне страхування має міжнародний характер за визначенням; — значна акумуляція ризиків; — необхідність перестраховування ризиків на міжнародному страховому ринку.



До найважливіших правових актів належать також різноманітні резолюції IATA 600a, 6006 (International Aviation Transport Association) із питань вантажних авіаперевезень. При страхуванні та перестрахованні вживаються єдині або уніфіковані умови страхування, які мають юридичну силу лише англійською мовою. Переклади цих умов будь-якими іншими мовами мають лише інформаційну функцію, тобто під час розгляду спірних питань у суді пріоритет має англійська версія цього документа.