Содержание.

### Введение.

1. Возникновение и современное состояние авиационного и космического страхования.
2. Объекты и субъекты страхования, страховые риски.
3. Страховые тарифы.
4. Порядок осуществления страховых выплат.

Заключение.

### Список литературы.

Введение.

Страхование – одна из древнейших категорий общественных отношений. Зародившись в период разложения первобытнообщинного строя, оно постепенно стало непременным спутником общественного воспроизводства. Первоначальный смысл рассматриваемого понятия связан со словом “страх”. Владельцы имущества, вступая между собой в производственные отношения, испытывали страх за его сохранность, за возможность уничтожения или утраты в связи со стихийными бедствиями, пожарами, грабежами и другими непредвиденными опасностями экономической жизни.

Рискованный характер общественного производства – главная причина беспокойства каждого собственника имущества и товаропроизводителя за свое материальное благополучие. На этой почве закономерно возникла идея возмещения материального ущерба путем солидарной его раскладки между заинтересованными владельцами имущества. Если бы каждый отдельно взятый собственник попытался возместить ущерб за свой счет, то он был бы вынужден создавать материальные или денежные резервы, равные по величине стоимости своего имущества, что естественно, разорительно.

Между тем жизненный опыт, основанный на многолетних наблюдениях, позволил сделать вывод о случайном характере наступления чрезвычайных событий и неравномерности нанесения ущерба. Было замечено, что число заинтересованных хозяйств, часто бывает больше числа пострадавших от различных опасностей. При таких условиях солидарная раскладка ущерба между заинтересованными хозяйствами заметно сглаживает последствия стихии и других случайностей.

При этом, чем большее количество хозяйств участвует в раскладке ущерба, тем меньшая доля средств приходиться на долю одного участника. Так возникло страхование, сущность которого составляет солидарная замкнутая раскладка ущерба.

Расширение самостоятельности товаропроизводителей, формирование рыночной инфраструктуры, договорных отношений, резкое сужение сферы государственного воздействия на развитие процессов производства и распределения материальных благ требуют новых подходов к использованию финансово-кредитного механизма в управлении экономикой. Особое значение в этой связи приобретают вопросы страхования хозяйственной деятельности, учитывающей интересы суверенных субъектов государства и направленной на создание им равных стартовых условий для перехода к рыночным отношениям.

Авиационное страхование возникло еще в начале ХХ века, в период Первой мировой войны, но достигло подлинного расцвета после Второй мировой войны по мере развития гражданской авиации, увеличения парка воздушных судов и объема перевозок. Сегодня авиаперевозки занимают одну из самых больших долей в общей массе перевозок всеми видами транспорта, что обусловливает актуальность выбранной темы.

Страхование ракетно-космических рисков – новая, развивающаяся отрасль страхования, история которой началась в 1965 году, когда был заключен первый договор страхования гражданской ответственности по возмещению убытков, причиненных на этапе предстартовой подготовки космического аппарата. Сегодня данная отрасль является стремительно развивающейся в основном за счет развития такой космической подотрасли, как развитие спутниковых технологий. Поэтому изучение страхования этой области является остроактуальной темой.

Главная цель работы – определить место авиационного и космического страхования в системе воспроизводства и развития экономики и уровень развития данного вида страхования в современный период.

Для решения этой проблемы в работе поставлены и решены следующие задачи:

– охарактеризовать место страхования в системе воспроизводства;

– охарактеризовать современное состояние авиационного и космического страхования;

– охарактеризовать объекты и субъекты страхования;

– охарактеризовать риски авиационного и космического страхования;

– охарактеризовать страховых тарифы авиационного и космического страхования;

– подробно рассмотреть порядок осуществления страховых выплат.

1. Возникновение и современное состояние авиационного и космического страхования.

Авиационное страхование – это комплексная отрасль страхования, включающая в себя следующие подотрасли:

- страхование рисков авиационного предприятия (авиакомпании);

- страхование ответственности за продукт в авиации.

При более широком подходе сюда же можно включить страхование рисков промышленного производства воздушных транспортных средств, их узлов и деталей.

Авиационное страхование возникло еще в начале ХХ века, в период Первой мировой войны, но достигло подлинного расцвета после Второй мировой войны по мере развития гражданской авиации, увеличения парка воздушных судов и объема перевозок.

Спецификой авиационного страхования является его катастрофическая природа и огромные размеры наступающих убытков. Это обстоятельство означает, что заниматься данным видом страхованиям могут только крупные страховщики, да и они предпочитают делать это сообща, через страховые пулы. Кроме того, договор страхования обычно носит форму комбинированного полиса, то есть включает страхование как самих воздушных судов (авиа-каско), так и разнообразных видов ответственности, связанных с их эксплуатацией.

Авиационное страхование включает в себя страхование рисков авиакомпании и страховании ответственности за продукт в авиации, представляющее собой форму страховой защиты поставщиков авиационной продукции. Страхование рисков авиакомпании, в свою очередь, предлагает следующие виды страховой защиты:

* различные виды имущественного страхования;
* страхование гражданской ответственности;
* страхование экипажа.

Каско-страхование авиационных транспортных средств предлагается авиакомпаниям на случай их потери или повреждения по причине:

* несчастного случая на земле;
* в воде;
* в воздухе;
* при транспортировке.

Страхуются риски, не связанные с работой авиапредприятия.

Страхование поломок агрегатов двигателей – вид технического страхования, защищающий от внезапно возникающих ущербов, связанных с внутренними повреждениями винтомоторной группы.

Страхование от перерывов в производстве предназначено для возмещения авиакомпаниям временных потерь дохода, связанных с исключением из эксплуатации на определенный срок самолета, попавшего в страховое событие и застрахованного по полису авиакаско. Не распространяется на случай тотального ущерба. Возможные расширенные варианты покрытия, включающие актуальные риски из технического страхования.

Страхование ответственности авиакомпании включает в себя: страхование ответственности авиаперевозчика (по личным ущербам и багажу) и страхование пассажиров от несчастного случая. За рубежом эти формы страхования ответственности являются обязательными. Страхование ответственности перевозчиков в международных авиаперевозках регламентируется международными конвенциями. Кроме того, существует страхование ответственности владельца транспортного средства (собственника, арендатора или лизингополучателя), являющееся в большинстве стран условием для допуска воздушного судна к эксплуатации.

Страхование экипажа – это страхование бортового персонала от несчастных случаев (полное или только во время полетов). Кроме того, в ряде стран предлагается страхование пилотов на случай отзыва или потери лицензии, вследствие профессиональной нетрудоспособности на неопределенно долгий срок.

Ответственность поставщика в авиации наступает по прямым претензиям со стороны пострадавших, претензиям со стороны авиакомпаний и изготовителя самолета (по комплектующим, узлам, деталям, оборудованию). Авиационное страхование ответственности за продукт покрывает претензии по личным и имущественным ущербам. В расширенных вариантах возможно покрытие риска вынужденного простоя из-за:

* подозрений в наличии дефектов;
* страхование собственного участия страхователя в ущербе;
* затрат по регрессу для поставщиков узлов и деталей.

Ответственность за продукцию существует для изготовителя в течение всего срока службы продукта. Покрытие риска изготовителя авиационной продукции оформляется двумя способами: собственным полисом для предприятия или единым программным полисом для самолета.

Страхование ракетно-космических рисков – новая, развивающаяся отрасль страхования, история которой началась в 1965 году, когда был заключен первый договор страхования гражданской ответственности по возмещению убытков, причиненных на этапе предстартовой подготовки космического аппарата. Сегодня данная отрасль является стремительно развивающейся в основном за счет развития такой космической подотрасли, как развитие спутниковых технологий.

Особенностью первых договоров по страхованию космических рисков была оговорка о франшизе, то есть не покрываемой части ущерба по первому страховому случаю при запуске серии космических объектов. Эта оговорка называлась «привилегией на один запуск». С этим условием были застрахованы две серии из пяти запусков аппаратов типа «Intelsat». В каждой серии только один запуск оказался неудачным, и благодаря оговоре страховые выплаты не были произведены.

С 1975 года страховая практика изменилась: договоры на запуск стали оформляться без привилегий, покрытие было расширено за счет включения рисков, связанных с производством космических объектов и их функционированием на рабочей орбите. В настоящее время уже накоплен опыт по страхованию ракетно-космической техники на всех этапах ее изготовления и эксплуатации, однако этот вид страхования продолжает оставаться сложным из-за специфических особенностей космической индустрии (таблица 1) [20, с. 125].

Величинам страхового покрытия соответствуют суммы выплат по договорам страхования космических аппаратов. В последние годы зафиксированы данные по крупным претензиям в космическом страховании (таблица 2) [21, с. 167].

Таблица 1 – Характеристика космической индустрии и особенности её

страхования

|  |  |
| --- | --- |
| Специфика космической отрасли | Особенности страхования |
| Большая капиталоемкость:  на запуск некоторых геостационарных спутников требуется более 300 млн. долл., включая стоимость ракеты-носителя | Соответственно, крупные страховые суммы и стоимость страхования, что связано с необходимостью размещения риска у многих страховщиков |
| Высокая технологичность и большая конкурентоспособность отрасли: конструкции спутников и ракет непрерывно совершенствуются в сторону увеличения мощности, длительности работы и т.д. | Затруднительность сопоставления статистических данных по страховым случаям |
| Большая степень обновления: постоянно предлагаются новые виды услуг; прямые телетрансляции, цифровые радиопередачи, новые виды информационных услуг и т.д. | Большие сроки действия страховых договоров (обычно три года) |
| Период проектирования, изготовления и запуска геостационарного спутника составляет свыше трех лет, а спутника для околоземной орбиты – свыше полутора лет. |
| Мелкосерийное, а в некоторых случаях – единичное производство | Необходимость разработки новых условий страхования, а также методов оценки рисков и расчетов страховых тарифов |
| Небольшое число организаций и предприятий-изготовителей космических объектов: сбой в работе одного из подрядчиков неизбежно влечет задержки в осуществлении всего проекта | Расширение страхового покрытия распространяется на задержки в реализации всей программы |
| Статистика аварийности: доля полных или конструктивных потерь коммерческих спутников колеблется в пределах 13-15 %, что почти всегда связано с ошибками проектирования, изготовления или контроля | Страховая сумма обычно принимается равной стоимости замены космического аппарата |

В России началом страхования космической деятельности считается 1986 год, когда была объявлена готовность бывшего Советского Союза страховать космические аппараты. Практически же этот вид страхования стал использоваться отечественными компаниями с начала 90-х годов после принятия таких важных законодательных актов для Российской Федерации, как Закон о космической деятельности, Закон о страховании и др.

Развитие страхования космических аппаратов в России обусловлено следующими основными причинами:

– международным статусом России в качестве одной из ведущих космических держав;

– большими объемами страховых сумм и страховых премий.

Стоимость российских программ по страхованию гораздо меньше, чем соответствующих зарубежных проектов, но отечественные страховщики в последние годы заключили несколько крупных договоров по страхованию космических объектов.

Таблица 2 – Выплата претензий в космическом страховании.

|  |  |
| --- | --- |
| Год | Претензии, млн. долл. США |
| 1985  1986  1987  1988  1990  1991  1992  1993  1994  1995 | 290,6  84,2  57,0  136,4  390,2  130,4  280,6  200,3  759,3  160,0 |
| Итого | 2488,8 |

В мае 1994 года был запущен спутник связи и телевещания «Горизонт» с выводом на орбиту ракетой-носителем «Протон». Стоимость страхового покрытия была определена в сумме 12,5 млрд. руб. (не деноминированных). В страховании приняли участие 37 отечественных компаний, самые крупные объемы покрытия взяли на себя страховые компании «АСКО-Красноярск» и «Виктория» (по 1,5 млрд. руб.).

В 1996 году были застрахованы предстартовая подготовка и запуск ракеты-носителя «Протон», которая вывела на орбиту спутник связи, принадлежащий Международной организации морской спутниковой связи «Immersed». Страховое покрытие от всех рисков составило 33 млрд. руб. Договор был заключен в пользу Государственного космического научно-производственного центра им. М.В. Хруничева. В размещении этого риска на российском страховом рынке участвовало 40 страховых компаний, в том числе Ингосстрах, Космическая страховая компания, Военно-страховая компания и др.

Предпочтительную страховую защиту в России в настоящее время получают совместные космические программы с участием иностранных партнеров. Например, спутник серии «Космос», принадлежавший военно-космическим силам РФ и погибший при запуске в мае 1996 года на космодроме Байконур, был застрахован на сумму 2,7 млн. долл. Этот спутник помимо своих основных задач должен был выполнить топографическую съемку поверхности Земли, в том числе и территории США. На производство съемки был заключен контракт между российской ассоциацией «Совинформспутник» и американской компанией «AriaL Images Inc», Спутник был застрахован в пользу Совинформспутника, а риск был размещен среди 45 российских страховщиков, самую крупную ответственность взял на себя Ингосстрах (200 тыс. долл.).

По результатам экспертизы межведомственной комиссии причиной аварии явилось нарушение технологии изготовления головного обтекателя, а так как спутник был застрахован от всех рисков, в том числе и от аварий по причине ошибок персонала, то возмещение ассоциации «Совинформспутник» было выплачено в полном объёме.

В настоящее время в мире распространена практика страхования коммерческих Телекоммуникационных и научных спутников связи. Страхователями являются владельцы космической техники, страхующие свои имущественные интересы. Космические объекты, запускаемые по государственным военным программам, страхуются редко и в нашей стране, и за рубежом.

В июне 1996 года при запуске с космодрома в Плисецке разбился ещё один российский спутник и тоже по причине брака в головном обтекателе. Но поскольку в проекте не участвовали коммерческие организации, спутник не был обеспечен страховой защитой.

Для российских страховщиков традиционные сложности рассматриваемого вида страхования усугубляются еще и следующими причинами:

– новизной страхования космических рисков отечественными компаниями, что связано с отсутствием наработанных методов оценки рисков и определения страховых сумм и тарифных ставок, а также с ограниченностью статистической базы;

– недостаточной емкостью российского страхового рынка, не превышающей 10 млн. долл., и финансовых ресурсов российских страховщиков, в среднем не превосходящих 250 млн. руб., что вынуждает их прибегать к помощи иностранных перестраховщиков;

– несовершенством законодательной базы в сфере страхования ракетно-космической техники.

В настоящее время ведется работа по подготовке проекта закона «О порядке и условиях проведения обязательного страхования космической деятельности в Российской Федерации», целью которого является дополнение и совершенствование Закона «О космической деятельности». Эти видом страхования занимается небольшое число отечественных компаний, самыми крупными из которых являются «Ингосстрах», «Мегарус», «Мегус», Военно-страховая компания, «Авиакос» [3, с. 15; 4, с. 51].

1. Объекты и субъекты страхования, страховые риски.

В качестве объектов страхования космической техники выделяют:

- спутники (автоматические космические аппараты всех назначений);

- ракеты-носители;

- пилотируемые космические корабли;

- орбитальные станции и др.

Страховое покрытие распространяется также на наземные инженерные сооружения, предназначенные для доставки космических объектов на космодромы, запусков и выведения ракетно-космических аппаратов на орбиту и управления полетами. К ним относятся:

- средства доставки ракет, спутников и других объектов на космодром;

- инженерные сооружения, включая стартовые комплексы;

- установки, предназначенные для проверки на космодроме всех элементов ракетно-космических комплексов, их сборки и подготовки к запуску;

- центр управления искусственными спутниками Земли и пр.

Страховое покрытие распространяется также на жизнь и здоровье космонавтов, участвующих в программах, и персонала, обслуживающего космические комплексы.

Защите подлежит гражданская ответственность за ущербы, которые могут быть нанесены имущественным интересам третьих лиц и объектам окружающей среды.

В комплексе космических рисков рассматриваются также косвенные финансовые ущербы (финансовые риски), возникающие из-за технических неисправностей элементов космических объектов, а также политические риски, которые могут повлечь задержки в реализации космических программ, а иногда и её отмену. Страхование космической деятельности, таким образом, это целая отрасль, объединяющая все виды защиты от рисков, возникающих при осуществлении космической программы в период времени от начала проектирования ракет и спутников до окончания их функционирования на орбите (рисунок 2).

Основные виды страхования

космической программы

Страхование

финансовых рисков

Страхование

политических рисков

Личное страхование

Страхование от ущербов

Предприятий космической отрасли

Космической техники

На этапе производства

На этапе наземной поставки

На этапе запуска на орбиту

В стадии проектирования

В стадии технологического процесса

При хранении и транспортировке

В период осуществления запуска

В период работы на орбите

Членов экипажа

Обслуживающего персонала

Страхование гражданской ответственности

Одних участников программы перед другими

Перед третьей стороной

За ущерб окружающей среде

Рисунок 2 – Классификация видов страхования космической программы

Основные этапы космической программы:

* проектирование ракетно-космической техники;
* производство космических аппаратов;
* предпусковая фаза;
* запуск космических объектов и ввод их в эксплуатацию;
* работа на орбите.

Видовое разнообразие рисков очень велико – от пожаров и стихийных бедствий до межнациональных конфликтов, изменений в законодательстве, регулирующем предпринимательскую деятельность, и инфляционных колебаний.

Ответственность по большинству рисков до запуска, на некоторым исключением, обычно несут подрядчики. За риски на орбите ответственность несет собственник спутника или другого космического аппарата. Все они являются страхователями:

* изготовитель спутника страхует стоимость спутника;
* фирма, осуществляющая запуск – стоимость запуска;
* владелец спутника – доставку на орбиту.

На этапах проектирования и производства ракетно-космических аппаратов применяются те же виды страхования, что и при страховании любой другой техники и строительных рисков:

* от стихийных бедствий;
* от ошибок в проектировании;
* от нарушения технологических циклов;
* от утраты и повреждения грузов при перевозке;
* от ущербов вследствие наземных испытаний космических аппаратов и др.

За рубежом считается целесообразным на период запуска страховать остановки или перерывы в осуществлении космической программы. Эти перерывы, возможные и на предыдущих этапах, могу происходить не только из-за технических неисправностей, но и по политическим причинам, вызванным какими-либо действиями или бездействием правительства, изменениями политических курсов, способных повлечь решения о снятии или прекращении финансирования. Политические риски тоже страхуются.

При запуске космического объекта, предназначенного для осуществления какой-либо коммерческой деятельности, такие остановки могут повлечь финансовые потери от переноса сроков начала либо полного срыва эксплуатации аппарата.

Защита жизни и здоровья космонавтов во время полетов является обязательным видом страхования за рубежом. Например, страховая сумма в договоре, заключенном в пользу одного американского космонавта пилотируемого корабля типа «Шаттл», была установлена в размере 1 млн. долл. с премией 1 тыс. долл.

В России впервые экипаж космического корабля был застрахован в 1991 году. Это были космонавты «Союза ТМ-12». Однако в нашей стране страхование астронавтов пока осуществляется добровольно, хотя в проекте закона «О порядке и условиях проведения обязательного страхования космической деятельности в РФ» предусмотрена статься об обязательном страховании жизни и здоровья космонавтов, а также ответственности перед третьими лицами.

Страхование гражданской ответственности подразумевает защиту имущественных интересов, обусловленную необходимостью возмещения ущерба, причиненного по виде следующих субъектов, отвечающих за проведение космической программы:

* государства (или государств), осуществляющего запуск космического объекта;
* владельца космического аппарата;
* организации, производящей запуск.

Страна, осуществившая запуск, несет ответственность в случаях вины при нанесении повреждений иностранному объекту в космическом пространстве, а также лицам и имуществу, находившиеся на борту этого объекта. Причем ответственность распространяется только на ошибки юридических и физических лиц, находящихся под юрисдикцией этого государства, и не распространяется на ущербы, нанесенные гражданам страны запуска либо участвовавшим в запуске иностранцам.

Совместная ответственность стран запуска распространяется на ущерб, причиненный третьей стране на земле, либо ее самолету или другому летательному аппарату, либо иностранному космическому объекту. Причем, если ущерб причин в космическом пространстве, ответственность каждой страны рассчитывается пропорционально степени ее виды в аварии или катастрофе, либо делится поровну, если определить точную пропорцию не представляется возможным.

Страхование ответственности в отношении третьей стороны охватывает риски, которые, как и в предыдущих видах страхования, группируются в зависимости от этапа осуществления космической программы.

В стадиях проектирования, производства, подготовки к запуску и запуска страхуется потенциальная возможность нанесения ущерба одних подрядчиков своими работами другим, то есть гражданская ответственность одних участников программы перед другими, а так как в реализации каждого этапа принимают участие множество предприятий и организаций-смежников, то здесь определяются границы ответственности каждого из создателей космических объектов. Эти вопросы регулируются национальным законодательством [1].

*Статья 131.* Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами

1. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным.

2. При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальный размер страховой суммы устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна.

3. При выполнении международных полетов и авиационных работ в воздушном пространстве иностранных государств минимальный размер страховой суммы устанавливается в соответствии с законодательством соответствующего иностранного государства.

*Статья 132.* Обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна

1. Страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей является обязательным.

2. Страховая сумма на каждого члена экипажа воздушного судна устанавливается в размере не менее чем тысяча минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования.

*Статья 133.* Обязательное страхование ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна

1. Перевозчик обязан страховать ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира воздушного судна, а также за вред, причиненный багажу и находящимся при пассажире вещам.

2. Страховая сумма на каждого пассажира воздушного судна, предусмотренная договором страхования жизни и здоровья пассажира, устанавливается в размере не менее чем тысяча минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом на день продажи билета.

3. Страховая сумма, предусмотренная договором страхования багажа, устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом, за килограмм веса багажа.

Страховая сумма, предусмотренная договором страхования вещей, находящихся при пассажире, устанавливается в размере не менее чем десять минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом.

4. При выполнении международных полетов воздушным судном страхование ответственности перевозчика перед пассажирами воздушного судна, в том числе ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, а также вещей, находящихся при пассажирах, является обязательным. Размер страховой суммы не должен быть менее размера, предусмотренного международными договорами Российской Федерации или законодательством соответствующего иностранного государства.

*Статья 134.* Обязательное страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем

Перевозчик обязан страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на страховую сумму, размер которой не должен быть менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент выдачи грузовой накладной, за каждый килограмм груза.

*Статья 135.* Обязательное страхование ответственности эксплуатанта при авиационных работах

Эксплуатант обязан страховать свою ответственность за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ.

1. Страховые тарифы.

Учитывая специфику отрасли, в процессе заключения договоров по страхованию участвуют все заинтересованные стороны. Каждый участники космической программы страхует свои риски: риски материального ущерба и риски по гражданской ответственности

Наибольший интерес представляют договоры страхования космических объектов от риска физического повреждения. На этапах, предшествующих запуску, период действия договора определяется датами приемки готовых объектов заказчиком и завершением всех предстартовых операций, включая доставку космического аппарата, состыкованного с ракетой-носителем. В качестве страховой суммы принимается стоимость космического объекта, который может состоять, например, из:

* ракеты-носителя;
* космического корабля-спутника;
* разгонного блока и др.

Тариф устанавливается обычно в пределах 0,5-2 %, поскольку на этом этапе риск сравнительно невелик.

На этапе предстартовой подготовки и запуска страховая сумма определяется с учетом следующих возможных расходов при осуществлении страхового случая:

– на замену космического аппарата;

– на повторение предстартовой подготовки;

– на проведение повторного запуска;

– на оплату обслуживающего персонала.

В случае задержки запуска страховое покрытие распространяется также на риск недополучения прибыли.

В этот период возможно раздельное страхование каждой из составных частей космического объекта на время ее функционирования:

– объекта в целом – с момента подачи команды на запуск до вывода его на заданную орбиту;

– ракеты-носителя – с момента подачи команды на запуск до отделения космического аппарата от ее последней ступени;

– для космического аппарата – с начала проверки аппаратуры на борту до окончания гарантийного срока его эксплуатации или до другой даты, обусловленной договором страхования.

Этап предстартовой подготовки и запуска считается самым опасным, так как сбой в функционировании одной из составных частей космического комплекса, например, первой ступени ракеты-носителя, может привести к физической утрате всего объекта, который следовало доставить на орбиту. Поэтому здесь применяются самые высокие тарифы: 10-25 %, которые зависят от степени надежности космического объекта, а также от конъюнктуры страхового рынка.

Сумма страхового покрытия в период эксплуатации на орбите рассчитывается аналогично и складывается в основном из стоимости космического объекта и стоимости его повторного запуска. Тарифная ставка для расчета премий устанавливается в пределах от 3 до 10 %.

В авиационном страховании ответственности за продукт суммы покрытия по договорам, заключаемым поставщиками систем или компонентов, составляет в среднем 500 млн. долл. В последнее время они часто решаются на увеличение суммы покрытия, иногда до 2 млрд. долл.

При определении уровня страховых взносов андеррайтер и его клиент ориентируются на следующие факторы:

– сумму покрытия и степень ее соответствия перечню рисков, которые желает застраховать клиент (расширенное или обычное покрытие);

– вид продукта (критический или некритический);

– типы самолетов, в которые интегрируется продукт (большегрузные или нет);

– экспортируются ли продукты США или производятся в размещенных там дочерних предприятиях (для европейских поставщиков);

– динамику объемов производства в прошлом, то есть насколько велик риск ответственности по продукции, поставленной в предыдущие годы и находящейся в эксплуатации;

– динамику ущербов в прошлом периоде;

– использование продукции в военной авиации (обычно она оплачивается за государственный счет и для соответствующих объемов оборота предприятия устанавливаются меньшие нормы страховых взносов).

Страховая премия представляет собой плату за страхование перевозимого груза, которую уплачивает страхователь страховщику в порядке и в сроки, установленные договором страхования грузов (включая транспортные расходы, фрахт). Размер страховой премии определяется, как и в других видах страхования, умножением страхового тарифа (брутто-ставки) на страховую сумму.

Если договором страхования установлена безусловная франшиза, то при расчете страховой премии из страховой суммы вычитается величина франшизы.

В случае перевозки и страхования разнородных видов грузов с характерными для них различными рисками и соответственно отличающимися уровнями тарифных ставок расчет страховой премии ведется вначале по отдельным видам грузов, затем определяется общий размер страховой премии по договору страхования.

Постоянным страхователям грузов при условии недопущения ими страховых случаев страховщики предоставляют скидки с подлежащей уплате страховой премии за страхование груза по очередному договору.

Страховая премия уплачивается обычно единовременно – перечислением безналичных денежных средств на расчетный счет страховщика или вносится наличными деньгами в его кассу. При страховании периодически перевозимых страхователем грузов в течение достаточно длительного периода страховая премия по соглашению сторон может уплачиваться в рассрочку. Однако первый взнос обычно устанавливается от 30 до 50 % общей страховой премии по договору страхования грузов. Сроки уплаты взносов по остальной сумме страховой премии устанавливаются в страховом полисе.

При заключении договора страхования груза для учета конкретной степени риска наступления страхового случая к базовым тарифным ставкам применяются повышающие или понижающие коэффициенты. Увеличение расстояния перевозки сверх установленного среднего (например, 1000-1200 км) повышает риск наступления страхового случая. Поэтому страховщики предусматривают повышающие коэффициенты в зависимости от увеличения расстояния обычно в пределах 1,1-1,5 раза. При расстоянии перевозки груза менее 1000 км устанавливаются понижающие коэффициенты в пределах 0,8-0,9.

Могут применяться и другие коэффициенты, учитывающие, например, криминогенность обстановки по маршруту перевозки груза, наличие или отсутствие сопровождающей груз охраны и др.

Отдельные страховщики устанавливают единые базовые тарифные ставки независимо от вида груза по типам транспорта, но в зависимости от величины страховой суммы перевозимого груза. И в этом случае к базовым тарифным ставкам применяются повышающие и понижающие коэффициенты.

Уровень базовых тарифных ставков в этих случаях обычно выше указанных размеров. При страховании одной из страховых компаний грузов, перевозимых авиатранспортом – от 2,5 до 5,0 % от страховой суммы перевозимого груза [8, с. 36].

4. Порядок осуществления страховых выплат.

Деятельность страховой компании по определению размера ущерба и выплате страхового возмещения имеет первостепенное значение, поскольку по ней судят и о роли страхового дела в обществе, и о конкретном страховщике. Поэтому очень важно проводить урегулирование у страхователей убытков быстро и качественно.

Работа страховщика по определению размера ущерба и выплате страхового возмещения состоит из трех этапов;

1. установление факта страхового случая;
2. определение размера ущерба, страховой выплаты и составление акта о страховом случае (страхового акта);
3. осуществление страховой выплаты.

Рассмотрим, какие действия проводит страховщик на этапе осуществления страховой выплаты.

Выплата страхового возмещения производится в установленный условиями страхования срок после получения страховой компанией всех необходимых документов и составления страхового акта (аварийного сертификата). За задержку выплаты по вине страховщика он должен уплатить страхователю штраф в размере 1 процента подлежащего выплате страхового возмещения за каждый день просрочки (ст.17 Закона «О страховании»). Сумма застрахованного возмещения перечисляется страховщиком в безналичном порядке на расчетный счет страхователя, а физическим лицам может выплачиваться наличными деньгами.

Все акты, расчеты и другие документы, на основании которых произведена выплата страхового возмещения, погашаются соответствующим штампом страховщика с указанием даты выплаты. Если в документах сделаны исправления, они должны быть оговорены, заверены лицами, составлявшими эти документы, и скреплены печатью страховщика.

Если после выплаты страхового возмещения будет найдено похищенное имущество, страхователь обязан вернуть страховщику полученное за него страховое возмещение за вычетом стоимости необходимо ремонта или расходов на приведение в порядок, связанных с похищением. В случае невозврата страхового возмещения в установленный срок страховщику следует предъявить в установленном порядке иска.

Как известно, к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах этой суммы право требования, которое страхователь имеет к лицу, ответственному за нанесенный ущерб. Поэтому если в документах компетентных органов указано виновное в причинении ущерба лицо, страховщик может в порядке суброгации обратиться с иском к этому лицу [3, с 266; 4, с. 345; 5, с. 7].

Страховая сумма для новых воздушных транспортных средств – это стоимость их приобретения. Для воздушных судов, бывших в употреблении, берется их современная стоимость, установленная на основе восстановительной или рыночной стоимости с учетом износа. Во всех случаях рыночная стоимость или стоимость приобретения увеличивается на величину налога на добавленную стоимость, затрат на перевозку и таможенных пошлин.

Если воздушное транспортное средство после приобретения оборудуется специальным оборудованием и инструментами, то стоимость последних, включая работы по установке, тоже добавляется в страховую сумму.

Самолеты и другие воздушные суда стоят очень дорого (крупные современные пассажирские самолеты – около 100 млн. долл. и более), поэтому здесь достаточно остро стоит проблема переоценки страховой стоимости. Чтобы исключить споры по этому поводу, в авиационном страховании принято, что страхователь и страховщик договариваются о страховой стоимости и согласовывают ее на уровне рыночной стоимости самолета на момент заключения договора. Эта согласованная страховая стоимость называется в международной страховой практике taxwert. При согласовании страховой стоимости страховщики отказываются от обвинений страхователей в недостраховании.

Если на момент страхового события страховая сумма оказывается ниже, чем страховая стоимость, то ущерб возмещается в той пропорции, в которой страховая сумма относится к страховой стоимости. В случае тотального ущерба страхователь имеет право на возмещение согласованной страховой стоимости за минусом текущей стоимости спасенных частей.

Все, что касается авиаперевозок, подчиняется самым обычным правилам выплаты ущерба. Особенности имеются в космическом страховании.

Наиболее крупные ущербы, как показывает практика, вероятны на последних стадиях выполнения программы: с предпусковой фазы до функционирования на орбите. Указанное обстоятельство связано с тем, что именно в этих фазах чрезвычайно дорогостоящие космические объекты, соответственно наземное оборудование, а также обслуживающий персонал подвергаются наибольшему риску из-за сбоев уникальной техники как по вине разработчиков и производителей, так и вследствие непредсказуемых внешних воздействий. Число таких рисков очень велико, и они варьируются в зависимости от того, в какой стадии находится реализация космической программы.

На предпусковом этапе страховое покрытие предоставляется при полной утрате или повреждении космических объектов: при хранении их на предприятиях-изготовителях, при доставке на космодром и подготовке к запуску вплоть до стыковки космического аппарата с ракетоносителем, а также для защиты страхователя от финансовых потерь, вызванных опасностями, приведшими к задержкам в реализации либо свертыванию космической программы.

При запуске и вводе в эксплуатацию страхователю возмещаются ущербы от полной потери, повреждения либо выхода из строя космического объекта с момента запуска двигателей ракеты-носителя до начала работы космического аппарата на орбите. На этом этапе страховое покрытие распространяется также на риски, связанные с функционированием ракеты-носителя до выведения ею космического аппарата на заданную орбиту, а также с работой бортовых систем космического объекта.

На этапе функционирования на орбите страховое покрытие возмещает страхователю убытки в результате полной потери, повреждения и либо выхода из строя космического аппарата в период его работы на орбите и защищает на случай возникновения дополнительных затрат и потери доходов в результате перерывов в функционировании аппарата либо его деградации. Под деградацией понимается, например, выход из строя ретранслятора, который представляет собой комбинацию взаимосвязанных компонентов в рамках общей коммуникационной системы телевизионного спутника связи или другого космического объекта, которые в совокупности дают возможность осуществлять дискретный прием и последующую передачу сигналов. Поломка ретранслятора не ведет к прекращению физического существования спутника, но дальнейшее его использование становится невозможным. На этом этапе предусматривается также защита от рисков космического пространства: влияние солнечных вспышек, столкновения с метеоритами и др. [18, с. 26].

Заключение.

Авиационное страхование включает в себя страхование рисков авиакомпании и страховании ответственности за продукт в авиации, представляющее собой форму страховой защиты поставщиков авиационной продукции. Страхование рисков авиакомпании, в свою очередь, предлагает следующие виды страховой защиты: различные виды имущественного страхования, страхование гражданской ответственности и страхование экипажа.

Каско-страхование авиационных транспортных средств предлагается авиакомпаниям на случай их потери или повреждения по причине несчастного случая на земле, в воде, в воздухе и при транспортировке. Страхуются риски, не связанные с работой авиапредприятия.

Страхование поломок агрегатов двигателей – вид технического страхования, защищающий от внезапно возникающих ущербов, связанных с внутренними повреждениями винтомоторной группы.

Страхование от перерывов в производстве предназначено для возмещения авиакомпаниям временных потерь дохода, связанных с исключением из эксплуатации на определенный срок самолета, попавшего в страховое событие и застрахованного по полису авиакаско. Не распространяется на случай тотального ущерба. Возможные расширенные варианты покрытия, включающие актуальные риски из технического страхования.

Страхование ответственности авиакомпании включает в себя:

* страхование ответственности авиаперевозчика (по личным ущербам и багажу);
* страхование пассажиров от несчастного случая. За рубежом эти формы страхования ответственности являются обязательными. Страхование ответственности перевозчиков в международных авиаперевозках регламентируется международными конвенциями. Кроме того, существует страхование ответственности владельца транспортного средства (собственника, арендатора или лизингополучателя), являющееся в большинстве стран условием для допуска воздушного судна к эксплуатации.

Страхование экипажа – это страхование бортового персонала от несчастных случаев (полное или только во время полетов). Кроме того, в ряде стран предлагается страхование пилотов на случай отзыва или потери лицензии, вследствие профессиональной нетрудоспособности на неопределенно долгий срок.

Ответственность поставщика в авиации наступает по прямым претензиям со стороны пострадавших, претензиям со стороны авиакомпаний и изготовителя самолета (по комплектующим, узлам, деталям, оборудованию). Авиационное страхование ответственности за продукт покрывает претензии по личным и имущественным ущербам. В расширенных вариантах возможно покрытие риска вынужденного простоя из-за подозрений в наличии дефектов, страхование собственного участия страхователя в ущербе, а также затрат по регрессу для поставщиков узлов и деталей.

Ответственность за продукцию существует для изготовителя в течение всего срока службы продукта. Покрытие риска изготовителя авиационной продукции оформляется двумя способами: собственным полисом для предприятия или единым программным полисом для самолета.

Страхование ракетно-космических рисков – новый вид страхования, который производится с 1965 года. Сложность страхования космической индустрии определяется чрезвычайно крупными страховыми суммами и соответственно премиями, что влечет необходимость размещения риска у многих страховщиков; большими сроками действия договоров страхования; необходимостью разработки новых и корректировки сложившихся условий страхования, связанной с постоянным развитием отрасли.

Страхование космических рисков – отрасль страхования, объединяющая:

* имущественное страхование от ущербов;
* личное страхование;
* страхование финансовых рисков;
* страхование политических рисков и страхование гражданской ответственности.

Эксплуатация космических аппаратов может нанести ущерб другим государствам в небе и на земле. В связи с этим разработан и принят ряд международных документов, регламентирующих ответственность за ущерб, причиненный космическими аппаратами, и включающих положения об обязательном страховании гражданской ответственности перед другими странами.

В работе были поставлена и выполнена следующая цель – определено место авиационного и космического страхования в системе воспроизводства и развития экономики и уровень развития данного вида страхования в современный период.

В работе были поставлены и решены следующие задачи:

* охарактеризовано место страхования в системе воспроизводства;
* охарактеризовано современное состояние авиационного и космического страхования;
* охарактеризованы объекты и субъекты страхования;
* охарактеризованы риски авиационного и космического страхования;
* охарактеризованы страховые тарифы авиационного и космического страхования;
* подробно рассмотрен порядок осуществления страховых выплат.

Список литературы.

1. Закон РФ «0 страховании» от 22 ноября 1992. // Ведомости РФ. – 1993, № 2.-С.50
2. Балабанов И.Т. и др. Страхование. – СПб, 2002. – 456 с.
3. Гвозденко А.А. Основы страхования. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 506 с.
4. Гомеля В.Б. Основы страхового дела. – М., 2005. – 456 с.
5. Гребенщиков Э. Страховой рынок России – императивы развития, открытости, глобализации // МэиМО, 2004, № 9.
6. Гинзбург А.И. Страхование. – СПб., 2002. – 174 с.
7. Крутик А.Б. Организация страхового дела. – СПб., 1999. – 302 с.
8. Основы страховой деятельности /Отв. ред. Федорова Т.А. – М., 2002. – 745 с.
9. Орланюк-Малицкая Л.А. Платежеспособность страховой организации – М., 1994. – 152 с.
10. Трофимова Е.Е. Страховой рынок и факторы устойчивости страховой компании. – М., 1999. – 27 с.