ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования

НОВГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ИМЕНИ ЯРОСЛАВА МУДРОГО

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Институт Экономики и Управления

Кафедра финансов, денежного обращения и кредита

Авиационное страхование: страхование рисков авиакомпании, страхование космических рисков.

Работа

по дисциплине «Страхование»

по специальности 080105 – «Финансы и кредит»

Выполнила

Студентка гр.7632

Яковлева В. О.

Проверила:

Бедовая Л. В.

Великий Новгород

2009

Введение 3

1 Авиационное страхование  5

1.2 Страхование авиационного транспорта7

1.2.1Страховые программы8

1.2.2 Страхование имущества авиапредприятия обеспечивает страховую защиту **8**

1. 3. Страхование ответственности Предприятия10

1.4. Страхование ответственности15

1.5 Объем рынка авиастрахования в России17

1.2.6. Рынок авиастрахования в России по итогам 1 полугодия 2009 18

2 [Страхование космических рисков](http://www.rusconsult.ru/glossary/?word=%D1%F2%F0%E0%F5%EE%E2%E0%ED%E8%E5+%EA%EE%F1%EC%E8%F7%E5%F1%EA%E8%F5+%F0%E8%F1%EA%EE%E2)22

2.1 Страхование ракетно-космической техники26

2.2 СТРАХОВЫЕ ТАРИФЫ27

2.3 Рынок страхования авиакосмических рисков сегодня 31

Заключение36

Список Использованной Литературы39

**Введение**

Осуществление авиаперевозок всегда сопряжено с риском причинения вреда имуществу или здоровью пассажиров и последующего возмещения убытков. Именно поэтому во всем мире принято страховать ответственность авиаперевозчиков. Страховой полис крупной надежной страховой компании – это гарантия того, что урегулирование претензий и разрешение спорных ситуаций возьмет на себя страховщик.

Объекты страхования:

ответственность за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц;

ответственность за причинение имущественного ущерба грузу, багажу, вещам, находящимся при пассажире (ручной клади);

ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров.

Страховые риски:

убытки в результате причинения вреда жизни и здоровью третьих лиц, принадлежащему им имуществу, если указанный вред причинен непосредственно застрахованным воздушным судном;

выплаты компенсаций в случае смерти или телесных повреждений, причиненных пассажирам, находящимся на борту застрахованного воздушного судна, во время посадки в средство авиатранспорта, воздушной перевозки или выхода из воздушного судна;

выплаты компенсаций за гибель, потерю или повреждение зарегистрированного багажа, груза, а также за гибель, потерю или повреждение предметов, находящихся при пассажире.

Период действия полиса:

в течение воздушной перевозки;

в течение посадки в воздушное судно и выхода из него.

На размер страхового взноса влияют:

техническое состояние конкретного воздушного судна;

статистика авиационных происшествий по данному типу судов в целом и по авиакомпании в частности;

уровень подготовки экипажей;

условия технического обслуживания воздушного судна;

география и интенсивность полетов;

лимиты гражданской ответственности.

Исключения:

Стандартные: воздействие шума, загрязнение и другие подобные опасности; военные риски и риски угона; риски, связанные с воздействием ядерного взрыва и радиационной опасностью; риски, связанные с ошибкой распознавания дат и др.

Специфические:

увечье или смерть, причиненные персоналу Страхователя (включая пилотов и членов экипажа застрахованного воздушного судна);

ответственность за уничтожение или повреждение имущества, принадлежащего персоналу Страхователя, доверенного последнему, находящегося в его пользовании или случайно оказавшегося на борту застрахованного воздушного судна.

Дополнительное предложение:

Возмещение судебных расходов, а также страхование от военных рисков и других опасностей. [[1]](#footnote-1)

1 **Авиационное страхование**

Авиастрахование является особо рисковой позицией в страховании и проводится на случай гибели (полной или конструктивной), пропажи без вести или повреждения воздушного судна, наступившего в результате происшествия во время полета, руления и стоянки (нахождения на якоре). По желанию Страхователя могут быть застрахованы воздушные суда (гражданской, государственной и экспериментальной авиации) как в целом, так и отдельные агрегаты воздушных судов, установленные на борту воздушного судна.  
Применение повышающего коэффициента позволяет страхование: риска возникновения ущерба, произошедшего в результате войны, угонов и других опасностей; возмещение расходов, понесенных Страхователем на поисковые работы для установления местонахождения пропавшего без вести воздушного судна (или его останков) и по уборке останков оздушного судна.

На страхование принимаются:

воздушные суда, имеющие свидетельство о государственной регистрации;  
сертификат (удостоверение), подтверждающие летную годность воздушного судна или иные аменяющие их документы;  
документы, подтверждающие право собственности на воздушное судно, право хозяйственного ведения или право оперативного управления воздушным судном на любом законном основании;  
отдельные агрегаты воздушных судов, установленные на борту воздушного судна и имеющие паспорт, формуляр и т.д.

Страховая сумма

Страховая сумма определяется соглашением сторон, исходя из страховой стоимости воздушного судна и не может превышать страховую стоимость воздушного судна на день заключения договора страхования.  
  
Страховая премия

Страховая премия устанавливается исходя из страховой суммы, на основе страховых тарифов, с учетом условий страхования, срока действия договора страхования, типа ВС, года его выпуска, географических районов его эксплуатации, уровня квалификации летных экипажей и прочих факторов страхового риска. Страховая премия уплачивается единовременно или несколькими платежами.

Льготы и скидки

При заключении и возобновлении договора страхования применяется гибкая система скидок. При страховании более 5 ВС или пролонгации на очередной год, при безубыточном прохождении предыдущих рисков, Страхователю предоставляются соответствующие скидки со страховой премии.  
Базовые страховые тарифы по страхованию средств воздушного транспорта на 1 год ( в процентах от страховой суммы)[[2]](#footnote-2)  
  
Таблица1 - Варианты страхования:

|  |  |
| --- | --- |
| с ответственностью за гибель и повреждения судна | 1,9-6,3 |
| с ответственностью за повреждения | 0,7-0,8 |
| с ответственностью только за полную гибель | 0,6-0,7 |

**1.2 Страхование авиационного транспорта**

**1.2.1 Страховые программы**

Страховые программы предусматривают защиту имущественных интересов авиапредприятия и его сотрудников:

страхование воздушных судов (ВС) и их составных частей как с ответственностью за гибель, пропажу без вести и повреждения, включая расходы по спасанию, так и с ответственностью в любой комбинации, удобной для страхователя (авиа-каско);

страхование ВС при постройке, во время ремонта, испытательных полетов и перегонов владельцу, выгодоприобретателю, эксплуатанту, арендатору;

страхование авиационной техники во время проведения выставок и авиасалонов, проводимых на территории России, стран ближнего и дальнего зарубежья, по полной страховой программе, отвечающей международным требованиям;

страхование имущества;

страхование средств автотранспорта;

комплексное страхование грузов;

комплексное страхование строительно-монтажных рисков.

Страхование ВС (авиа-каско) предусматривает возмещение убытков авиапредприятия при повреждении или утрате (гибель, уничтожение, пропажа без вести) ВС в случае авиационного происшествия. Тариф по данному виду страхования зависит от типа ВС и составляет 0,8 - 3,5% от страховой суммы. Часть страховых взносов клиентов компания может использовать для создания резерва предупредительных мероприятий направленных на финансирование программ, связанных с безопасностью полетов.

Страхование ВС при постройке, ремонте, испытательных полетах и перегонах позволит авиапредприятию избежать убытков связанных с повреждениями ВС на земле при проведении модернизации, техобслуживания или плановых (внеплановых) ремонтов, а также связанных с летными происшествиями при проведении облетов и перегонах ВС. Тариф по данному виду страхования определяется страховщиком в каждом конкретном случае.

Страхование авиасалонов и выставок предусматривает страховую защиту, как воздушных судов, так и имущества авиапредприятия представленных к показу в павильонах и на открытых площадках. Страховая защита может быть осуществлена уже на этапе отбора экспонатов, их перевозке (перелете) к месту экспозиции, при проведении демонстрационных полетов ВС и нахождении имущества на месте экспозиции , а также возврате его к месту постоянной дислокации. Тарифы по данному виду страхования зависят от места проведения авиасалонов и выставок и определяются страховщиком индивидуально по каждому виду имущества.

**1.2.2 Страхование имущества авиапредприятия обеспечивает страховую защиту**

зданий и сооружений (производственного, административного, социально-культурного назначения и общественного пользования);

оборудования (коммуникаций, систем, аппаратов, станков, передаточных и силовых машин, иных механизмов и приспособлений производственно- технологического назначения);

кемпингов, баз отдыха и т.п.;

хозяйственных построек (гаражей, хранилищ, складов и т.п.);

магазинов, торговых палаток (киосков, ларьков и т.п.);

отдельных помещений (комнат, кабинетов, офисов, лабораторий, цехов и т.п.);

незавершенного строительства;

продукции, товаров, сырья, материалов и др. товарно-материальных ценностей;

электронно-вычислительной техники;

другого имущества.

При наличии между сторонами отдельного соглашения страхованию также может подлежать:

имущество, находящееся на хранении, комиссии, в залоге или в обработке;

используемые в производстве драгоценные металлы в слитках и изделия из них, драгоценные камни;

ценные бумаги, облигации, бумажные деньги и т.п.;

рукописи, плакаты, чертежи и т.п.;

произведения искусства, различные коллекции;

иное имущество.

Cтрахование имущества позволит авиапредприятию избежать убытков при пожаре, стихийном бедствии, краже, хищении, аварии, умышленных действиях третьих лиц и т.д.

Страховая сумма определяется на основании учетных данных. Тариф по страхованию имущества составляет 0,05-3% от страховой суммы.

 Страхование средств транспорта авиапредприятия предусматривает гибкую систему страховых тарифов, оказание услуг по оценке автотранспорта, помощь в доставке поврежденных транспортных средств и гарантирует нашим клиентам возмещение ущерба в случае повреждения автомобиля в результате злого умысла, аварии, столкновения, а также угона, хищения отдельных частей автотранспорта. Компания предлагает следующую страховую защиту:

Автокаско - пакет рисков "угон" и "ущерб", этот вид страхования позволит Вам компенсировать убытки, связанные с угоном, повреждениями или гибелью транспортного средства при его эксплуатации, в результате пожара, взрыва, дорожно-транспортного происшествия, противоправных действий третьих лиц. Тариф по данному виду страхования зависит от условий эксплуатации и модели автомашины и составляет для отечественных автомобилей от 5 до 10%, для автомашин иностранного производства - от 8 до 14% от страховой суммы.

Автогражданская ответственность - возникшая по закону обязанность возместить ущерб личности и имуществу избавит авиапредприятие от возмещения ущерба, причиненного третьим лицам. По этому виду страхования тариф составляет от 2 до 5% от страховой суммы.

Страхование пассажиров от несчастных случаев - страховая защита распространяется на жизнь и здоровье водителя и пассажира.

**1. 3. Страхование ответственности Предприятия**

1. Страхование гражданской ответственности владельцев аэропортов;
2. страхование гражданской ответственности владельца ВС перед третьими лицами при выполнении полетов над территорией России и за рубежом;
3. страхование жизни и здоровья членов экипажа ВС, производственного и обслуживающего персонала;
4. страхование ответственности перевозчика перед пассажирами ВС за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров, а также за вред, причиненный багажу и находящимся при пассажире вещам;
5. страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза;
6. страхование ответственности эксплуатанта при авиационных работах;
7. страхование гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные производственные объекты.

Страхование гражданской ответственности владельца аэропорта позволит компенсировать убытки авиапредприятия, связанные с его обязанностью возместить указанный в договоре страхования вред, причиненный им в процессе своей деятельности, владельцу воздушного судна, имуществу пассажиров, третьих лиц, а также их жизни и здоровью.

Производится страхование следующих видов гражданской ответственности владельца аэропорта:

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, чрезвычайного происшествия в процессе руления, взлета, посадки ВС, в результате случайно возникших отклонений от установленных требований состояния летного поля, стоянки, рулежных дорожек, взлетно-посадочной полосы, боковых и концевых полос безопасности.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, чрезвычайного происшествия, повреждения ВС на земле в результате непреднамеренного отклонения от установленной технологии технического обслуживания и ремонта.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, чрезвычайного происшествия, повреждения ВС на земле в результате случайного наезда, столкновения с воздушным судном транспортного средства, специальной машины и других механизмов.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, в результате случайно происшедшего сбоя в работе или отказе электросветотехнических и радиотехнических средств аэропорта.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, в результате случайно происшедшего сбоя в работе или отказе наземных средств управления воздушным движением, навигации и самолетовождения.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, чрезвычайного происшествия в результате непреднамеренного предоставления ему некачественных горючесмазочных материалов.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, в результате неумышленных действий и отклонений от требований по своевременному обеспечению экипажа воздушного судна прогнозируемой и фактической метеоинформацией.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, чрезвычайного происшествия в результате непреднамеренных действий и отклонений от требований при проведении предварительной и/или предполетной подготовки.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, чрезвычайного происшествия, повреждения ВС на земле в результате неумышленных действий и отклонений в работе персонала управления воздушным движением и аэродромной службы.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, в результате непреднамеренных действий и отклонений в медицинском обслуживании экипажа.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, чрезвычайного происшествия в результате непреднамеренного отклонения от требований режимно-охранного обеспечения.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, в результате непреднамеренного отклонения от требований орнитологического обеспечения.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, чрезвычайного происшествия в результате непреднамеренного отклонения от установленных требований взвешивания, загрузки и выгрузки багажа, груза, почты.

ответственности перед Третьими лицами при посадке и высадке из воздушного судна за причиненный вред их жизни, здоровью и имуществу.

ответственности перед Третьими лицами за причиненный вред жизни, здоровью и имуществу в зданиях, сооружениях и вне их на территории аэропорта.

ответственности перед грузополучателем и грузоотправителем за нанесенный ущерб (уничтожение или повреждение, потеря товарного вида) грузу в процессе погрузки/ выгрузки, транспортировки по территории аэропорта и хранения его в зданиях, сооружениях или под открытым небом.

ответственности перед владельцем воздушного судна за ущерб от авиационного происшествия, инцидента, чрезвычайного происшествия в результате непреднамеренного отклонения при проведении поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ в зоне ответственности аэропорта.

Страховая сумма (лимит ответственности) при страховании ответственности аэропорта, зависит от типов воздушных судов, принимаемых аэропортом, и выбирается исходя из возможного ущерба при катастрофе полностью загруженного воздушного судна имеющего наибольшую стоимость.

Тарифы по страхованию ответственности служб аэропорта изменяются в весьма широком диапазоне, в зависимости от видов рисков и конкретной реальной деятельности данных служб.

При страховании аэропортов, расположенных в горной местности, и страховании дополнительных рисков вводится поправочных коэффициент - К = от 1,2 до 3.

Страхование гражданской ответственности владельца ВС перед третьими лицами избавит авиапредприятие от возникшей по закону обязанности возмещения ущерба причиненного третьим лицам в результате летного происшествия. Часть страховых взносов клиентов компания использует для создания резерва предупредительных мероприятий направленных на финансирование программ, связанных с безопасностью полетов. Тариф по данному виду страхования составляет от 0,12 до 0,3% от страховой суммы при полетах над территорией России и стран СНГ. При выполнении международных полетов величина тарифа зависит от законодательства стран над территорией которых осуществляются полеты.

Страхование жизни и здоровья членов экипажа ВС, производственного и обслуживающего персонала позволит возместить ущерб причиненный им во время исполнения служебных обязанностей. Тариф по данному виду страхования составляет до 0,7%.

Страхование ответственности перевозчика перед пассажирами за вред причиненный их жизни и здоровью, а также за вред причиненный их багажу и вещам позволит авиапредприятию возместить убытки возникшие в результате летного происшествия или других неблагоприятных обстоятельств возникших по независящим от него (предприятия) причинам. Тариф по этому виду страхования составляет до 0,5% от страховой суммы при полетах над территорией России. При выполнении международных полетов величина тарифа определяется законодательством соответствующего иностранного государства или международными договорами Российской Федерации.

Страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем позволит произвести возмещение убытков понесенных авиапредприятием в результате утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза. Тариф по данному виду страхования составляет до 0,4%.

Страхование ответственности эксплуатанта при выполнении авиационных работ позволит возместить ущерб, который может быть причинен им при выполнении авиационных работ. Тариф по данному виду страхования определяется в каждом конкретном случае в зависимости от вида авиационных работ .

Cтрахование гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные производственные объекты позволит авиапредприятию возместить убытки, связанные с причинением вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц и окружающей природной среде в результате аварии при эксплуатации опасного производственного объекта в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ "О промышленной безопасности опасных производственных объектов". К опасным производственным объектам относятся топливохранилища, подъемные устройства, котлы и др. объекты.

**1.4. Страхование ответственности**

По договору добровольного страхования ответственности авиапредприятие может застраховать риск гражданской ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц в процессе выполнения работ и оказания услуг. Объектом страхования в этом случае являются не противоречащие законодательству РФ имущественные интересы авиапредприятия, связанные с их обязанностью в порядке, установленном Гражданским законодательством РФ, возместить убытки, причиненные третьим лицам в процессе выполнения работ, оказания услуг. Тариф по этому виду страхования составляет 0,2-3% от страховой суммы и зависит от конкретных условий страхования.

Страхование работников авиапредприятия:

страхование работников от несчастных случаев;

добровольное медицинское страхование;

страхование имущества работников;

страхование работников выезжающих за рубеж.

Система скидок и льгот

В зависимости от программы в компании существует гибкая система скидок и льгот за заключение договора с франшизой (освобождение Страховщика от возмещения убытков не превышающих определенный размер), за непрерывность и безубыточность страхования в течение ряда лет, за соответствие подлежащего страхованию имущества требованиям противопожарной безопасности и т.д. Система скидок и льгот разрабатывается персонально для каждого клиента и оговаривается при заключении соответствующего Договора страхования. При постоянном взаимодействии с компанией "ГУТА-СТРАХОВАНИЕ", при безубыточном прохождении договоров страхования возможно применение системы предоставляемых скидок и льгот.

Согласно 25 главе налогового Налогового Кодекса Российской Федерации платежи (страховые взносы) по добровольному страхованию средств транспорта (водного, воздушного, наземного), имущества полностью включаются в себестоимость продукции (работ, услуг). Платежи (страховые взносы) по добровольному страхованию от несчастных случаев не облагаются налогом если не превышают размера 10 тысяч рублей на одного человека, а по добровольному медицинскому страхованию в размере 3% от фонда оплаты труда (ФОТ).

Совокупная премия на рынке авиационного страхования (каско воздушных судов + ответственность авиаперевозчика + некоторые другие виды страхования ответственности, вытекающей из правоотношений в авиационной отрасли) в России по итогам 2008 года составила приблизительно 4,6 млрд. и снизилась по сравнению с 2007 г. на 11,6%.

Участники рынка на протяжении нескольких лет предрекали падение сборов, но связывали этот процесс не с экономическим кризисом, а с падением тарифных ставок по страхованию. Однако что-то все время мешало сбыться данным прогнозам, например, рост количества лизинговых сделок по самолетам иностранного производства, доступность кредитных ресурсов для авиакомпаний и предприятий наземного сервиса, увеличение лимитов ответственности по страхованию ответственности авиаперевозчиков и т.д. Вполне вероятно, что тарифные ставки действительно падали, т.к. рынок авиационного страхования является привлекательным для страховщиков и конкуренция на нем довольно острая. Но при этом и сам рынок расширялся, увеличивалось количество объектов страхования.

**1.5 Объем рынка авиастрахования в России**

|  |
| --- |
|  |
|  |

К концу 2008 г ситуация стала меняться. По данным Транспортной клиринговой палаты, объем гражданских авиаперевозок в 4 квартале 2008 г сократился на 4% по сравнению с аналогичным периодом . При этом снижение количества пассажиров в наибольшей степени затронуло внутренние перевозки.

Авиакомпании занялись оптимизацией издержек, что не замедлило сказаться и на объеме страховых платежей: постепенное выведение из эксплуатации старой и неэкономичной отечественной техники и отсутствие (из-за шаткого финансового положения большинства отечественных авиаперевозчиков) замещающих самолетов иностранного производства проявилось в уменьшении страхуемых объектов по каско;

в результате сокращения интенсивности использования воздушных судов и реорганизации авиамаршрутов из-за уменьшения пассажиропотока уменьшились тарифы по страхованию ответственности авиаперевозчиков;

банкротство ряда авиаперевозчиков, сокращение и консолидация операторов рынка авиационных перевозок также повлияли на уменьшение объема премии как по направлению страхования каско, так и по страхованию ответственности.

Влияние вышеуказанных факторов на рынок страхования авиационных рисков прослеживается и в показателях страховщиков – лидеров по объему премии: сокращение премии на рынке вызвано, в первую очередь, снижением объемов сборов у Ингосстраха (-35,2%), Военно-страховой компании (-62%) и СК "Лексгарант" (-22,8%). Именно клиенты данных страховщиков, — авиакомпании "S7", "Трансаэро", авиаперевозчики, входящие в AirUnion, региональные авиаперевозчики, а также военные авиаперевозчики и зарубежные миссии (например, выполняемые по линии ООН), во втором полугодии 2008 г начали испытывать существенные проблемы с финансированием деятельности.

В текущем году, несмотря на падение цен на авиационный керосин, ситуация не изменится к лучшему. Сокращение топливных издержек, возможно, позволит авиакомпаниям создать определенную финансовую подушку, но рынок авиационного страхования продолжит "планирование" на минимальном уровне, отражая лишь минимальные страховые потребности клиентов. Положительную динамику рынка, увеличение числа договоров страхования мы сможем увидеть лишь при росте спроса на услуги авиаперевозчиков, что, в свою очередь, произойдет лишь при улучшении экономической ситуации в стране.

**1.2.6.Рынок авиастрахования в России по итогам 1 полугодия 2009**

## Рынок авиастрахования в России по итогам 1 полугодия 2009 года вырос на 60%



**Рисунок1Рынок авиастрахования в России по итогам 1 полугодия 2009 года**

По сравнению с 1 п/г 2008 г прирост премии превысил 60 проц /оценка объёмов рынка 1 п/г 2008 г производилась на основании данных рейтингового агентства "Эксперт" и Всероссийского союза страховщиков/. При этом если раньше в структуре рынка риски "каско" и "ответственность" занимали приблизительно равные доли, то в настоящий момент на долю рисков "каско" пришлось почти 62 проц премии.

Среди факторов, повлиявших на падение рынкаавиационного страхования в 2008 г. можно назвать: постепенное выведение из эксплуатации старой и неэкономичной отечественной техники, а также банкротство ряда авиаперевозчиков, сокращение и консолидация операторов рынка авиаперевозок.

Как ни странно, но именно эти факторы повлияли на рост рынка страхования авиакаско в 1 полугодии 2009 г:

1. парк эксплуатируемых советских самолетов активно списывается (например, в настоящий момент авиакомпаниями России эксплуатируется всего 17 ИЛ-86 и менее 160 ТУ-154 различных модификаций), но, несмотря на кризис, растет число лизинговых сделок по приобретаемым самолетам иностранного производства, что, в свою очередь, ведет к увеличению страховых сумм;
2. с начала года свою деятельность прекратили 14 российских авиакомпаний. На наш взгляд, количественное сокращение авиакомпаний и консолидация рынка в сложных экономических условиях привели к тому, что в отношении устаревших и изношенных воздушных судов договоры страхования прекратились, а эксплуатируемые суда были дострахованы до реальных страховых сумм. Как неоднократно отмечалось ранее экспертами, существенной проблемой в авиационном страховании было недострахование, происходившее из-за нежелания авиаперевозчиков страховать воздушные суда до действительной страховой стоимости: страховое покрытие по каско сужалось, страховые премии снижались.

В отношении рынка страхования ответственности воздушных перевозчиков действовали противоположные силы: с одной стороны, сокращение интенсивности использования воздушных судов и реорганизации авиамаршрутов из-за уменьшения пассажиропотока и ограничений "по шуму" не позволили совокупной премии на рынке вырасти. С другой стороны, обновление воздушного парка требовало приобретения страхового покрытия по ответственности перед пассажирами и третьими лицами в соответствии с Воздушным кодексом и международными конвенциями. Как следствие, незначительное, по нашим оценкам, увеличение объёмов премии по страхованию ответственности воздушных перевозчиков по сравнению с 1 п/г 2008 г.

Таблица 2 ТОП-10 по авиационному страхованию в 1 полугодии 2009 г.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наи­мено­вани­е** | **Пре­мия все­го, тыс руб** | **Пре­мия ави­ака­ско­, тыс руб** | **Пре­мия отве­тстве­нно­сть, тыс руб** | **При­рост пре­мии­ к 1 пг 2008** |
| Всего­, рыно­к | 3 619 549 | 2 237 193 | 1 382 356 | 60% |
| СОГАЗ | 830 478 | 540 130 | 290 348 | 263,7% |
| АВИКОС-АФЕС (консо­лида­ция в целях сравне­ния) | 417 229 | 160 043 | 257 186 | 45,4% |
| ИНГОССТРАХ (включа­я Чрезвыча­йную СК) | 409 886 | 235 049 | 174 837 | 20,4% |
| РУССКИЙ СТРАХОВОЙ ЦЕНТР | 254 941 | 233 754 | 21 187 | 23,7% |
| ТИТ | 216 036 | 115 611 | 100 425 | н/д |
| ВОЕННО-СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ | 213 774 | 84 567 | 129 207 | 81,1% |
| КАПИТАЛ СТРАХОВАНИЕ | 173 161 | 165 637 | 7 524 | 34,4% |
| СУРГУТНЕФТЕГАЗ | 139 550 | 84 818 | 54 732 | 169,2% |
| СПАССКИЕ ВОРОТА | 118 636 | 70 849 | 47 787 | 192,9% |
| НИК | 112 148 | 67 275 | 44 873 | н/д |

Как видно из таблицы и в подтверждение вышесказанного, наибольшую динамику премий по авиационному страхованию показали страховщики, имеющие преобладание портфеля рисков каско над рисками ответственности. Например, СК "СОГАЗ", приняв на страхование парк воздушных судов крупных российских авиаперевозчиков /ГТК "Россия", "Атлант-Союз", "Газпром-авиа" и др./ сделала наибольший вклад в рост совокупного объёма рынка, увеличив премию в 3,6 раза.[[3]](#footnote-3)

**2** [**Страхование космических рисков**](http://www.rusconsult.ru/glossary/?word=%D1%F2%F0%E0%F5%EE%E2%E0%ED%E8%E5+%EA%EE%F1%EC%E8%F7%E5%F1%EA%E8%F5+%F0%E8%F1%EA%EE%E2)

(англ. spacecraft insurance) - совокупность видов имущественного и личного страхования, связанных с осуществлением космической деятельности. Первый договор страхования космических рисков был заключен в 1965 г. в отношении космического аппарата Early Bird, принадлежащего консорциуму Comsat. Он покрывал риск предстартовой подготовки и ответственности перед третьими лицами в случае неудачного пуска. Как правило, страхование космических рисков охватывает только коммерческие проекты (космические системы связи, навигации и космического мониторинга), однако существуют прецеденты страхования некоммерческих программ (космические оборонные системы, научные программы). В рамках страхования космических рисков была организована страховая защита для более 99% коммерческих космических проектов. Достаточно интенсивное развитие страхования космических рисков связано с ростом инвестиций в космическую отрасль и бурным развитием телекоммуникационных космических систем, обусловленных глобальной информатизацией. Сначала космические риски размещались на рынке авиационного страхования, однако их специфика способствовала выделению в отдельный вид. За рубежом инфраструктура системы космического страхования в основном уже сложилась. Емкость рынка космического страхования с 1985 выросла со 150 млн. долл. США до 900 млн. в 1997. Ассортимент страховых продуктов постоянно расширяется.

Как показывает практика зарубежного страхования космических рисков, еще на этапе бизнес-планирования космического проекта разрабатывается всеобъемлющий план управления риском, в котором особое внимание уделяется организации страховой защиты. Необходимость организации страхового покрытия в большинстве случаев является непременным условием привлечения финансовых средств для реализации проекта. Учитывая значительную капиталоемкость космических проектов, потенциальные инвесторы стремятся максимально снизить свой предпринимательский риск. Особо оговариваются санкции в случае невыполнения условий или сроков осуществления проекта. Потенциальными страхователями в зависимости от этапа реализации космического проекта выступают его инвесторы, разработчики и производители космической техники, а также организация, осуществляющая запуск ракет космического назначения. Однако основным носителем риска является собственник космической системы. Расходы на страхование космических рисков включаются в структуру цены космической продукции (услуги, производимой космической системой). Таким образом, финансирование организации страховой защиты возлагается на конечного потребителя.

За рубежом различают следующие основные виды страхового покрытия страхования космических рисков: страхование во время производства и испытаний ракетно-космической техники, функциональные и огневые испытания; период предстартовой подготовки элементов ракет космического назначения к пуску, включая их транспортировку, хранение и подготовку на космодроме; период действия страховой защиты заканчивается моментом подачи санкционированной команды «контакт-подъем». В случае остановки пуска договор страхования вновь вступает в силу до момента повторного запуска либо до его окончательной отмены. Период действия договора страхования при запуске ракеты космического назначения, как правило, охватывает пуск и выведение орбитального аппарата в заданную точку космического пространства (launch insurance) и 180 дней его орбитального функционирования с момента пуска, в течение которых проверяется возможность его использования по целевому назначению. Размер страхового тарифа по данному виду страхового покрытия составляет 17-21%. В основу определения страховой стоимости включается стоимость самого орбитального аппарата, средства выведения и издержек по организации запуска. Размеры страховых сумм при страховании запуска колеблются в пределах 80-250 млн. долл. в зависимости от орбитального аппарата и средств выведения. Страхование космических рисков при орбитальном функционировании космических аппаратов проводится в основном сроком на 1 год. В объем покрытия может быть включен предпринимательский риск собственника космического проекта (финансовые потери в случае гибели, повреждения спутника на орбите, повлекшего за собой невозможность функционирования по целевому назначению). В соответствии с законом США «О коммерческих запусках» лицензиат, т.е. сторона, имеющая лицензию на проведение запуска, должен представить документы (сведения о денежных средствах, депонированных в банке, или страховой полис), гарантирующие возмещение ущерба перед третьими лицами в размере от 164 до 215 млн. долл. в зависимости от используемого средства выведения. Если ущерб превышает размер данного обеспечения, пр-во США гарантирует возмещение ущерба до 1,5 млрд. долларов сверх него. Кроме того, лицензиат обязан застраховать объекты и оборудование стартового комплекса, являющиеся федеральной собственностью правительства США, на сумму порядка 80 млн. долларов.

Страхование космических рисков в России - достаточно новый и интенсивно развивающийся сегмент страхового рынка. Проблемы освоения космоса были тесно взаимоувязаны с вопросами обеспечения обороноспособности нашей страны, что предопределило монополию государства на реализацию космических программ и закрытый характер информации в отношении отечественных космических технологий. В связи с этим гарантии по космическим программам до конца 80-х гг. предоставлялись правительством из бюджета. Правовой основой осуществления страховой защиты космической деятельности является Закон РФ «О космической деятельности» (1993). В соответствии с законом страхование космонавтов, персонала наземной космической инфраструктуры, а также ответственность перед третьими лицами осуществляется в обязательной форме. Страхование имущественных интересов участников космической деятельности, связанных с гибелью, утратой и повреждением космической техники, проводится в добровольной форме. Российские космические страховщики в основном покрывают только риски запуска и орбитального функционирования ракетно-космической техники.[[4]](#footnote-4)

**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

техники

Страхование

гражданской

ответственности

Одних участников программы перед другими

Перед третьей стороной

За ущерб окружающей среде

Рисунок 2 – Классификация видов страхования космической программы

http://otherreferats

**2.1 Страхование ракетно-космической техники**

Объектами страхования являются:

1. ракетно-космическая тexника (РКТ);
2. составные части космических аппаратов (КА), ракет-носителей (РН) и разгонных блоков (РБ);
3. элементы наземно-космической инфраструктуры;
4. расходы, связанные с повторным запуском ракетно-космической тexники.

Страхование гражданской ответственности

Объектом страхования является: возникающая в силу закона обязанность Страхователя возместить вред жизни, здоровью или имуществу третьих лиц, если такой вред был причинен в ходе осуществления космической деятельности.

Страхование распространяется на следующие этапы:

1. предстартовая подготовка РКТ на космодромах;
2. запуск космических аппаратов на заданную орбиту;
3. тестирование КА на орбите;
4. эксплуатация КА на орбите;
5. возвращение спускаемых аппаратов и капсул на поверхность Земли (для возвращаемых космических объектов).

Страхование потери дохода

Объектом страхования являются: не противоречащие действующему законодательству имущественные интересы Страхователя, связанные с возмещением ему потери дохода и косвенных издержек, возникших в процессе изготовления и подготовки, запуска и эксплуатации РКТ.

Страхование распространяется на следующие этапы:

1. производство ракетно-космической тexники (РКТ);
2. транспортировка РКТ или ее составных частей с предприятия-изготовителя на космодром;
3. предстартовая подготовка;
4. запуск КА на заданную орбиту;
5. тестирование КА на орбите;
6. эксплуатация КА на орбите;
7. возвращение спускаемых аппаратов и капсул на поверхность Земли (для возвращаемых космических объектов).

Размер страховой премии зависит от следующих факторов:

1. статистика эксплуатации РКТ;
2. объем страхового покрытия;
3. количество единиц РКТ, заявляемых Страхователем;
4. состояние международного страхового рынка.[[5]](#footnote-5)

**2.2 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

**2.3 Рынок страхования авиакосмических рисков сегодня.**

Рынок страхования авиакосмических рисков испытывает острую потребность в государственном стимулировании — как с точки зрения изменения страховых нормативов, так и с точки зрения финансовой поддержки страхователей. Иначе мы рискуем сдать свой рынок иностранцам.Объем рынка страхования авиационных рисков по итогам 2006 года составил около 6 млрд рублей страховых премий, а объем рынка страхования космических рисков — около 3 млрд рублей. При этом объем спроса на авиакосмическое страхование в России, как и во всем мире, достаточно стабилен. В целом прирост премий в авиакосмическом страховании в 2006 году составил не более 5–10% по отношению к 2005 году.Спрос на страхование ответственности авиаперевозчиков в России во многом зависит от требований законодательства. В настоящее время минимальная страховая сумма на каждого пассажира воздушного судна, предусмотренная договором страхования жизни и здоровья пассажира, составляет всего 100 тыс. рублей. Однако уже сейчас активно обсуждается вопрос о внесении в Воздушный кодекс поправок, касающихся в том числе увеличения размера страховых сумм по обязательному страхованию ответственности авиаперевозчика перед пассажиром при внутренних авиаперевозках до 75 тыс. долларов. По мнению начальника управления авиационного, космического и морского страхования страхового брокера «Малакут» Рината Мустафина, «авиаперевозчики также должны быть заинтересованы в повышении лимитов по пассажирам, так как в случае авиационных катастроф, когда речь заходит об уровне компенсаций в 100 тысяч рублей, репутация авиакомпании падает до минимального значения».  
К сожалению, жизнь такова, что российские авиаперевозчики, воспринимая страхование как дополнительный налог, которого надо всячески избегать, не желают добровольно платить за увеличение лимитов по договорам страхования ответственности сверх нормативов. Это в полной мере объясняется отсутствием в России практики предъявления крупных исков к авиаперевозчикам. Получается, до тех пор пока сами пассажиры не станут достаточно дорого оценивать собственную жизнь и жизнь своих близких, стоимость моральных страданий, авиаперевозчики не будут стремиться повышать лимиты на страхование своей ответственности.  
  
Похожая ситуация складывается и в страховании воздушных судов (авиакаско). Как правило, расходы на страхование у авиаперевозчиков финансируются по остаточному принципу, а страховые суммы по договорам авиакаско нередко заметно ниже действительной стоимости застрахованных объектов. Повышение спроса на страхование авиационных рисков характерно в первую очередь для крупных авиастроительных холдингов и предприятий, выполняющих государственные и международные контракты, а также для крупных российских авиаперевозчиков, которые стали больше внимания уделять страховой защите своего имущества.  
«Воздушный парк у многих авиакомпаний устаревший, что неминуемо ведет к его обновлению, — поясняет Ринат Мустафин. — Обновление парка будет производиться за счет приобретения в лизинг новых западных воздушных судов и судов со вторичного рынка, а также за счет приобретения в лизинг новых отечественных воздушных судов».  
О качестве спроса на рынке страхования авиационных рисков рассказывает исполнительный директор компании АВИКОС Илья Кабачник: «Трудно говорить об общей картине. Разница в подходах очень велика. Если вы возьмете “Аэрофлот”, то там отстроена система риск-менеджмента и страхования, авиакомпания располагает квалифицированным персоналом, отлично разбирающимся в своем вопросе; мы говорим с ними на одном языке. С другой стороны, многие авиакомпании относятся к страхованию как к формальности, как к лишней обузе; страхование осуществляется лишь постольку, поскольку оно является обязательным».  
Чтобы развивать рынок авиакосмического страхования, по мнению заместителя председателя правления Русского страхового центра Андрея Сеченова, нужно вводить статьи о страховой защите в договорные отношения производителей военной и гражданской авиационно-космической техники и заказчиков, прежде всего в лице государства как единого заказчика. Государство, размещая заказы на предприятиях ракетно-космической и авиационной отраслей, не выделяет средств на страхование. Однако, по словам Андрея Сеченова, «некоторые наиболее ответственные руководители авиастроительных предприятий, в частности руководство НПК “Иркут”, изыскивают собственные средства на страховую защиту производства и испытаний боевой авиационной техники в интересах Министерства обороны России, что дает корпорации гарантии исполнения взятых на себя обязательств перед государством. В большинстве же случаев, к сожалению, финансовые проблемы и уровень страховой культуры у руководства многих авиастроительных предприятий не позволяют обеспечить страховую защиту на всех этапах разработки, производства, испытаний и эксплуатации авиационной техники».  
Рынок страхования космических рисков также во многом зависит от финансирования. Существует одна главная проблема, без устранения которой не может быть дальнейшего развития рынка, — недостаточные объемы централизованного финансирования расходов на страхование космических рисков у предприятий ракетно-космической промышленности.  
  
Основные надежды, связанные с качественным развитием этого сегмента страхования, участники рынка возлагают на формирование рынка средств, позволяющих определять местоположение потребителей с помощью ГЛОНАСС (Глобальной навигационной спутниковой системы). «Подключение юридических и физических лиц к глобальной навигационной системе ГЛОНАСС после ее ввода в коммерческую эксплуатацию, бурное развитие массового рынка навигационных услуг, несомненно, повлечет за собой общее снижение тарифов на страховые услуги», — рассказал в «Эксперту» заместитель председателя правления Русского страхового центра Вячеслав Шабалин.

Иностранцы наступают

Уже сейчас около половины всей собираемой по авиакосмическому страхованию премии российские страховщики передают зарубежным партнерам в перестрахование. По оценкам Ильи Кабачника, «за рубеж в конечном итоге попадает примерно 50 процентов общего объема премий, которые платят авиакомпании. При этом доля ответственности, принимаемой на себя зарубежными перестраховщиками, выше. По крупным убыткам доля перестраховщиков составляет более 90 процентов. По сути дела, многие российские страховщики работают в качестве посредников, зарабатывая не собственно на страховании (беря на себя риск за плату), а на комиссии, то есть разнице между тарифом, который оплачивает клиент, и тарифом перестраховщика. Это недальновидно — наши авиакомпании в ближайшее время получат возможность обращаться напрямую к иностранным страховщикам (через их дочерние структуры в России), посредникам будет нечего делать».  
Доля западного перестрахования в ближайшей перспективе будет только расти. Это обусловлено заменой парка старой техники на импортные самолеты. Во-первых, при этом растут страховые суммы, что само по себе требует перестрахования в большем объеме. Во-вторых, сделки по приобретению самолетов западного производства финансируются, как правило, западными же банками. А они требуют размещения доли риска (чем ближе к 100%, тем лучше) в компаниях с приемлемым — в соответствии с их стандартами — уровнем надежности, то есть в ведущих зарубежных страховых организациях.[[6]](#footnote-6)

**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.[[7]](#footnote-7)

**Список Использованной Литературы**

1. <http://www.insur-market.ru>
2. <http://www.biznesstrah.ru>
3. <http://www.gutains.ru/>
4. http://forinsurer.com [Авиационное страхование](http://forinsurer.com/theme/1/)
5. <http://www.rusconsult.ru>
6. http://www.ingos.ru
7. <http://www.rusconsult.ru>
8. http://otherreferats

1. http://www.insur-market.ru [↑](#footnote-ref-1)
2. http://www.biznesstrah.ru [↑](#footnote-ref-2)
3. # http://forinsurer.com [Авиационное страхование](http://forinsurer.com/theme/1/)

   [↑](#footnote-ref-3)
4. http://www.rusconsult.ru [↑](#footnote-ref-4)
5. http://www.ingos.ru [↑](#footnote-ref-5)
6. <http://www.rusconsult.ru> [↑](#footnote-ref-6)
7. http://otherreferats [↑](#footnote-ref-7)