

Страхование рисков транспортировки космических объектов и объектов космической инфраструктуры.

Алифанов Е.В.,

Молодцова Е. С.

Страховой рынок в России не имеет столь древней истории, как в некоторых странах Западной Европы. Появление страховых обществ в России относится к середине XVIII в. Это были агентства иностранных страховщиков. Отечественные страховые организации складываются в конце XVIII – начале XIX вв. На первых порах основным полем их деятельности было страхование строений от пожара.

Страхование грузов в России как самостоятельный вид имущественного страхования сложилось во второй половине XIX века. При этом страховое законодательство России ориентировалось на положение германского и французского права. Между тем условия и правила страхования грузов российских страховщиков, их методика котировки рисков и другие стороны работы выделяли отечественное страхование на фоне европейских обществ.

Долгое время операции по страхованию грузов осуществлялись Управлением иностранных операций Госстраха и ограничивались внешнеторговыми сделками и каботажными перевозками. Рост внешнеторговых связей страны стимулировал и рост страхования грузов, связанных с этими операциями. Последнее обусловило создание осенью 1947г. в составе Министерства финансов СССР Управления иностранного страхования СССР – Ингосстрах со статусом самостоятельного юридического хозрасчетного органа. В 1973г. оно было преобразовано в Страховое акционерное общество СССР (САО «Ингосстрах»). В начале деятельности Ингосстрахом были разработаны Правила транспортного

страхования грузов, утвержденные Министерством финансов СССР 24.08.1949г.

Сегодня страхование грузов в России осуществляется в соответствии с Федеральным законом «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (редакция от 10.12.2003г.) и опирается на соответствующие статьи Гражданского кодекса Российской Федерации.

Страхование груза подразумевает страховую защиту в процессе его перемещения (перевозки) из одного пункта в другой, как правило, на всех стадиях схемы перевозочного (транспортного) процесса. Транспортная схема перевозочного процесса определяет и состав основных его участников.

Утверждение о том, что за отправленный груз несет имущественную ответственность перевозчик хотя и справедливо, но гарантированной защиты груза при многих неблагоприятных событиях перевозчик не обеспечивает. Например, перевозчик не будет нести ответственности в соответствии со ст. 401 ГК РФ, если докажет, что «при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, он принял все меры для надлежащего исполнения обязательства». То же самое предусматривается правовыми нормами и в случае появления убытков в следствии непреодолимости, т.е. чрезвычайных и непредотвратимых событий, если иное не предусмотрено договором.

Интенсивное развитие ракетно-космической техники началось в 50-е гг. XX века. В настоящее время деятельность по ее созданию и использованию – важнейшая сфера приложения интеллектуальных и технических способностей человечества в оборонных, народнохозяйственных и научных интересах.

Космическая деятельность – опасный вид. Анализ крупных аварий и катастроф, произошедших в последние годы, показывает, что они обусловлены наложением ряда отказов в элементах оборудования одновременно с неадекватными действиями персонала. Аварии и катастрофы

в этой сфере сопровождаются значительными материальными и финансовыми ущербами, гибелью людей и нанесением вреда окружающей природной среде.

Страхование рисков космических проектов и космической деятельности вносит значительный вклад в успешное выполнение космических программ различного назначения и снижения величины ущерба при осуществлении космической деятельности. Страхование космических рисков и изделий ракетно-космической техники включает практически все виды страхования и должно осуществляться на всех этапах жизненного цикла изделий ракетно-космической техники.

Космическая деятельность включает создание, а также использование и передачу космической техники, космической технологии, иной продукции и услуг, необходимых для ее осуществления. Под ракетно-космической техникой (РКТ) понимается совокупность орбитальных средств, средств подготовки, выведения и управления космических аппаратов, а также технических средств, обеспечивающих их эксплуатацию.

На раннем этапе развития ракетно-космической техники основное внимание уделялось созданию собственно объектов техники. По мере появления все более современных и мощных ракетно-космических комплексов, увеличения частоты запусков, накопления опыта эксплуатации ракетно-космической техники и осуществления космической деятельности постепенно пришло понимание, что и ракетно-космическая техника, и космическая деятельность способны влиять на окружающую природную среду, приводить к значительным материальным и финансовым ущербам при авариях и катастрофах, наносить вред жизни и здоровью обслуживающего персонала и населения.

Аварии и катастрофы РКТ влекут за собой тяжелые финансовые последствия для предприятий ракетно-космической промышленности; приводят к потере доверия у иностранных заказчиков и партнеров и, как

следствие, к сокращению заказов и прекращению финансирования; сопровождаются значительными материальными и финансовыми ущербами, гибелью людей, нанесением вреда окружающей природной среде.

Отечественными предприятиями и организациями накоплен значительный опыт в обеспечении безопасности РКТ и элементов космической инфраструктуры, используемых технологий и материалов. Достигнуты высокие показатели безаварийности образцов космических средств, технологической дисциплины и безопасности пилотируемых полетов. Однако проблема обеспечения безопасности космической деятельности не решена в полной мере. Ранее не предусматривались необходимые и достаточные меры против загрязнения окружающей среды, не учитывались интересы собственника космической техники и элементов космической инфраструктуры, а также потребителя космической деятельности.

Одним из возможных способов повышения безопасности космической деятельности и компенсации потенциальных ущербов – использование организационно-экономических методов управления рисками космических проектов и производственной деятельности предприятий ракетно-космической промышленности.

Распространенный способ экономической защиты и управления риском - страхование. Значительную роль в деятельности предприятий играют другие методы управления риском, в том числе организация и осуществление предупредительных мероприятий, самострахование.

Несмотря на недостаточное развитие в РФ системы страхования в целом и космического страхования в частности, экономические реформы, проводимые в нашей стране, невозможны без усилия внимания к вопросам страхования. В условиях перехода от огосударствления к рыночной экономике, продуктивно используя рыночные механизмы, необходимо также

использовать потенциал страхования для защиты имущественных интересов предприятий и организаций, граждан и государства.

Существование системы финансовых гарантий в лице страховых компаний способно обеспечить возмещение ущерба предприятиям и другим субъектам рыночных отношений в случае стихийных бедствий, аварий, пожаров и других непредвиденных событий, которые могут негативно повлиять на производственную деятельность и на выполнение различных коммерческих проектов.

Основные виды страхования на российском рынке страхования космических рисков: имущественное страхование РКН на этапах предстартовой подготовки и запуска; имущественное страхование КА на этапах ввода в летную эксплуатацию и летной эксплуатации; имущественное страхование объектов наземной космической инфраструктуры, а также страхование гражданской ответственности за нанесение ущерба в результате космической деятельности третьим лицам. Происходит расширение спектра страховых услуг в сфере космического страхования. Появились новые страховые продукты, предусматривающие страхование гражданской ответственности перед третьими лицами не только вне штатных полей падения, но и в самих полях падения отделяющихся частей РКН при аварийных запусках.

Рассмотрим страхование транспортирования изделий ракетно-космической техники, включая ответственное хранение на заводах – изготовителях космической техники.

На этапах транспортирования изделий ракетно-космической техники на космодром, временного хранения (включая ответственное хранение на заводах-изготовителях космической техники), подготовки элементов изделий РКТ к запуску на космодроме, предстартовых испытаний и заправки компонентами топлива возможно:

- страхование грузов. В международной практике выработаны стандартные условия. Основными условиями страхования грузов является страхование «с ответственностью за все риски». По этим условиям также подлежат возмещению ущербы, расходы и премии по общей аварии, а также убытки от повреждения и полной гибели всего или части застрахованного имущества, произошедшего по любой причине, кроме военных рисков, прямого или косвенного воздействия радиации, умысла и грубой небрежности страхователя, особых свойств и качеств груза и ряда других рисков, связанных со спецификой груза и его транспортировкой. По договоренности сторон большинство исключенных из объема ответственности рисков могут быть застрахованы за дополнительную премию. По условиям страхования грузов «с ответственностью за частичную аварию» возмещаются убытки: от повреждений или полной гибели всего или части груза вследствие различных причин. Не возмещаются убытки, исключенные из условий страхования «все риски». Наряду с указанными условиями страхования грузов существуют также условия «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения». Эти условия по объему ответственности, перечню страховых событий, по которым подлежат оплате ущербы, а также совокупности исключений из страхового покрытия в целом совпадают с условиями страхования «с ответственностью за частичную аварию». Разница между этими условиями состоит в том, что по условиям «с ответственностью за частичную аварию» возмещаются ущербы от повреждения или полной гибели всего или части груза, в то время как по условиям «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения» возмещаются только ущербы от полной гибели всего или части груза;

- страхование каско. Страхование перевозочных средств (судов, самолетов, автомобилей, железнодорожных вагонов, и т.п.). Не включается страхование имущественных интересов, связанных с перевозочными средствами (расходов по снаряжению перевозочных средств,

ответственности перед третьими лицами в связи со столкновениями и т.д.) и другое.

Транспортный и транспортно-установочный агрегаты (ТА ТУА соответственно) служат для транспортировки РКН с технического комплекса на стартовый. ТУА также служит для подъема РКН в вертикальное положение и установки ее на стартовое устройство. ТА (транспортная тележка) для транспортировки ракеты в горизонтальном положении выполняется в виде рамы с ложементами для укладки ракеты, установленной на шасси автомобильного или железнодорожного типа.

Действия договора страхования охватывает период от приема представителем заказчика изготовленного изделия РКТ до окончания транспортировки собранной РКН на стартовый комплекс либо завершения предстартовых подготовительных операций. Страховой риск здесь невелик, поэтому устанавливаемая тарифная ставка не превышает 0,5 – 2% от стоимости изделия ракетно-космической техники. На указанных этапах изделия РКТ страхуются от начала работ по погрузке на заводе-изготовителе до отрыва от Земли. При этом обеспечивается страховая защита от физических потерь или повреждений изделий РКТ.

Оценка страхового риска транспортирования изделий ракетно-космической техники производится на основании документов и информации, предоставленными Страхователем.

Таковыми документами являются:

- заявление о страховании груза. При этом если сведения, содержащиеся в этом заявлении, не позволяют в полной мере осуществить анализ и оценку рисков, Страховщик может запросить иные дополнительные сведения об объекте страхования;

- документы, подтверждающие имущественный интерес Страхователя (Выгодоприобретателя) в сохранности страхуемого груза (договор купли-продажи (контракт), договор залога, коносамент, железнодорожная

накладная, иные перевозочные документы, счет-фактура и другие документы, с достоверностью подтверждающие право Страхователя или Выгодоприобретателя на владение, пользование, распоряжение грузом);

- документы, подтверждающие действительную стоимость страхуемого груза: договор купли-продажи (контракт), счет-фактура, справка о балансовой стоимости, инвойс и другие документы с достоверностью подтверждающие действительную стоимость страхуемого груза.

Размер страховой премии при страховании транспортирования изделий ракетно-космической техники определяется текущим состоянием международного рынка космического страхования, размером страховой суммы, сроком страхования, действующими тарифными ставками. Он может устанавливаться и в фиксированной величине. При досрочном расторжении договора часть страховой премии может быть возвращена страхователю при условии, что последний не получал страхового возмещения по данному договору.

Страховой тариф – это ставка страховой премии с единицы страховой суммы или объекта страхования в целом.

Тарифная ставка, лежащая в основе страховой премии, называется брутто-ставкой. Она включает в себя нетто-ставку (предназначена для формирования части страхового фонда, используемой для выплат страховых возмещений, и выражает собой вероятность нанесения страхователям определенного ущерба) и нагрузку (предназначена для покрытия затрат на осуществление страхования, т.е. для накладных расходов страховщика: оплату труда работников страховой компании, административно-хозяйственные расходы, отчисления в различные фонды и т.п.).

Вероятность ущерба, лежащая в основе нетто-ставки, зависит прежде всего от вероятности наступления страховых событий транспортирования изделий ракетно-космической техники. Из вероятного числа событий за тарифный период определяется степень вероятности их наступления, которая

представляет собой отношение количества страховых случаев к числу застрахованных объектов.

Страховая премия должна в явном виде отражать вероятность выплаты страховой суммы и включать в себя отчисления на расходы страховых компаний. Следовательно, страховая премия должна соответствовать той вероятности аварии, которая достигнута за период транспортирования изделий ракетно-космической техники или которая закладывается и рассчитывается разработчиком.

Таким образом, с целью уменьшения страховой премии необходимо уменьшать вероятность отказа при транспортировании изделий ракетно-космической техники, то есть предприятия – разработчики ракетно-космической техники должны совершенствовать контроль качества и надежность своих изделий при транспортировании, что даст возможность страховым компаниям достаточно точно оценивать величину риска и страховать действительно реальный риск, не завышая сумму страховой премии.