

AD ASTRA

Program badań nad astropolityką
i prawem kosmicznym

Nr 7/2023



Ad Astra.
Center for Space
Policy and Law



SPACE ENTREPRENEURSHIP
INSTITUTE



**Uniwersytet
Gdański**
Centrum Prawa Nowych
Technologii Wydziału
Prawa i Administracji



**WYŻSZA SZKOŁA
ADMINISTRACJI
I BIZNESU**
IM. E. KWIATKOWSKIEGO W GDYNI

Komu w sektorze kosmicznym potrzebne ubezpieczenie obowiązkowe OC?

DOI: 10.53261/adastra20230705

dr hab. Katarzyna Malinowska, prof. ALK

radczynie prawna; Dyrektorka Centrum Studiów Kosmicznych Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie; Grupa Robocza ds. Polskiego Prawa Kosmicznego; członkini komitetu Enterprise Risk Management przy International Astronautical Federation; Space Entrepreneurship Institute

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0623-402X>

1. WPROWADZENIE¹

Mówiąc o ubezpieczeniach kosmicznych kojarzymy je najczęściej z ubezpieczeniami chroniącymi przed skutkami utraty satelity lub, przerwy w jego działalności przynoszącymi straty operatorowi. W przypadku katastrofy, np. nieudanego wyniesienia, można dowiedzieć się z doniesień prasowych o niebotycznych kwotach wypłacanych przez ubezpieczycieli z tego tytułu. Ubezpieczenia te korzystają z wolności rynkowej przynależnej ubezpieczeniom morskim i oparte są zazwyczaj na nowym *Lex Mercatoria*, czyli standardowych klauzulach umownych, w myśl reguły *prawo poza państwem, ale nie bez niego*². Standaryzacja praktyk umownych w przedsięwzięciach kosmicznych, w tym w umowach ubezpieczenia kosmicznego ma znaczenie dla bardziej ogólnych procesów, które wskazują na zmniejszającą się rolę państwa w tworzeniu źródeł prawa, podczas gdy w kształtujących się społeczeństwach globalnych porządek prawny tworzony jest albo przez organizacje ponadnarodowe (nawet jeśli są to tylko reguły *soft law*) albo przez spontaniczne procesy samoregulacji i procesy negocjacji, w których kluczowe znaczenie mają normy pozaprawne.

Te zaś, w rzeczywistości kosmicznej, przekraczają nie tylko granice państwowe, ale i regionalne (np. europejskie). To również wzmacnia rolę orzecznictwa, niezależnie od rodzaju systemu prawnego, a sprzyja temu także zmiana wykładni prawa, gdzie aksjologię zastępuje "użyteczna racjonalność zysków i kosztów", a ekonomiczna analiza prawa zyskuje na znaczeniu. Nie można jednak pominąć faktu, że łatwość po-

wyższych postępów wiąże się z tym, że w "kosmiczne stosunki handlowe" dotyczyły w przeszłości nie tak wielu podmiotów, zamykając się w wąskim magicznym kręgu światowych firm (np. tylko kilku wyspecjalizowanych brokerów aranżuje ubezpieczenia kosmiczne). W dobie 'demokratyzowania' eksploracji kosmosu, krąg podmiotów objętych reżimem prawa kosmicznego, w tym obowiązkiem ubezpieczeniowym, a tym bardziej interesem ubezpieczeniowym już wzrasta i staje się słusznym przedmiotem zainteresowania tak ustawodawców, jak i podmiotów świadczącym usługi niezbędne do funkcjonowania całego ekosystemu kosmicznego.

Sercem ubezpieczeń kosmicznych, przy założeniu intensywnego rozwoju ustawodawstwa kosmicznego na świecie, mają szansę stać się także ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z działalnością kosmiczną lub co najmniej szkody wyrządzone przez obiekt kosmiczny). Ubezpieczeniom tym poświęca się niewiele prac naukowych, choć ich znaczenie w kształtowaniu zrównoważonych i odpowiedzialnych zachowań w ramach eksploracji kosmosu wydaje się nieocenione. Pytanie o znaczenie prawa stanowionego (*hard law*) i potencjalną konieczność jego przewagi nad praktykami branżowymi (i ubezpieczeniowymi i kosmicznymi) w tego typu ubezpieczeniach na razie pozostawiam otwarte.

Poniższy tekst ma na celu przedstawienie podstawowych założeń tego typu ubezpieczenia i jego cech, aby opowiedzieć na pytanie czy, jakie i komu ubezpieczenie OC jest potrzebne w ramach prowadzenia działalności kosmicznej. Analiza taka wydaje się niezbędna w dobie dyskusji nad krajowymi ustawodawstwami kosmicznymi (w tym Polskim). Mam nadzieję, że pomoże ona na udzielenie odpowiedzi nie tylko ustawodawcy, ale także przedsiębiorcom kosmicznym, czy ubezpieczenie OC w sektorze kosmicznym to tylko niechciany i niepotrzebny dodatkowy ciężar w tej i tak kapitałochłonnej działalności.

2. ŹRÓDŁO I CEL OBOWIĄZKOWYCH UBEZPIECZEŃ KOSMICZNYCH

Jedną z niewielu kwestii uregulowanych w prawie konkretnie w odniesieniu do ubezpieczeń kosmicznych jest obowiązek ubezpieczania odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną osobom trzecim. Regulacja ta nie wynika jednak z prawa międzynarodowego, gdzie traktaty milczą na temat ubezpieczeń i ograniczają się jedynie do zasad odpowiedzialności nałożonej na państwa wynoszące. Obowiązek ubezpieczenia nie musi także wynikać z prawa ubezpieczeniowego, lecz częściej jest zawarty w regulacjach dotyczących danej działalności, w tym przypadku działalności kosmicznej. I tak w praktyce obowiązek ubezpieczenia występuje w krajowych przepisach prawa kosmicznego.

Obowiązek posiadania ochrony ubezpieczeniowej od odpowiedzialności cywilnej jest obecnie postrzegany jako jedna z najważniejszych kwestii w krajowym ustawodawstwie dotyczącym przestrzeni kosmicznej i jest obecna we wszystkich propozycjach dotyczących regulacji krajowego prawa kosmicznego, które obecnie rozwijane są na świecie. Dość spojrzeć na bardzo zaawansowane regulacje w nowym *Space Industry Act* przyjętym w Wielkiej Brytanii³, przepisach przyjętych w Finlandii⁴, oraz projektach zmian ustaw kosmicznych w Norwegii i Szwecji⁵. Przykłady można mnożyć.

Celem regulacji obowiązku ubezpieczenia OC jest zabezpieczenie międzynarodowej odpowiedzialności państwa w związku z prowadzeniem działalności kosmicz-

nej przez podmioty krajowe. Jest swoistym uzupełnieniem przepisów dotyczących odpowiedzialności operatora za szkody i stanowi często warunek uzyskania lub utrzymania zezwolenia na prowadzenie działalności kosmicznej. Taka sytuacja ma miejsce w między innymi takich państwach jak Finlandia, Szwecja, Norwegia, Kanada, RPA i Wielka Brytania, a w pewnym stopniu także Belgia i Dania, gdzie ustawy o przestrzeni kosmicznej określają prawo właściwych organów do wprowadzenia obowiązku ubezpieczenia lub nałożenia na operatora obowiązku zawarcia ubezpieczenia jako warunku udzielenia zgody na działalność kosmiczną⁶. Również w tym przypadku jednak jedynymi regulowanymi kwestiami są przepisy dotyczące obowiązkowego charakteru ubezpieczenia kosmicznego, podmiotów zobowiązanych do zawarcia takiego ubezpieczenia, jak również zakresu działalności kosmicznej podlegającej obowiązkowemu ubezpieczeniu. Niektóre ustawodawstwa krajowe przewidują możliwość przedstawienia 'ekwiwalentu' takiego zabezpieczenia w postaci innego typu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności wystarczającej do pokrycia maksymalnej prawdopodobnej straty.

Zalecenia co do wprowadzenia przepisów o obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obecne są już od dawna w dokumentach międzynarodowych. Pierwszy z nich, modelowa ustawa o działalności kosmicznych (Sofia Model Law) zaproponowana przez International Law Association w 2012 roku, zawiera między innymi właśnie proponowany kształt przepisów dotyczących odpowiedzialności i obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności. Zgodnie z art. 12 ustawy modelowej, obowiązek ubezpieczenia powinien być nałożony na operatora w zakresie pokrycia szkód wyrządzonych osobom trzecim, a jedyny wyjątek od powyższego obowiązku dotyczy rządu działającego jako operator, prowadzącego działalność kosmiczną we własnym zakresie⁷. Ponadto, rezolucja 68/74 Zgromadzenia Ogólnego ONZ, w sprawie zaleceń dotyczących ustawodawstwa krajowego, sugeruje nałożenie wymogów ubezpieczeniowych, w celu zapewnienia odpowiedniego pokrycia roszczeń odszkodowawczych i koreluje to z propozycją regulacji sposobu dochodzenia roszczeń od operatorów lub właścicieli obiektów kosmicznych przez państwo wynoszące (pkt. obiektu przez państwo startujące (pkt 7 rezolucji). Pod pewnymi warunkami operator może zostać zwolniony z obowiązku posiadania ubezpieczenia, np. gdy posiada kapitał własny wystarczający do pokrycia kwoty potencjalnego zobowiązania odszkodowawczego, lub działalność kosmiczna nie ma charakteru komercyjnego i jest wykonywana w interesie publicznym. Obowiązek zawarcia ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej jest ograniczony do pewnego zakresu, który zostanie określony w prawie krajowym.

Mając na uwadze ww propozycje ustaw krajowych w dziedzinie działalności kosmicznej oraz przepisy najbardziej doświadczonych ustawodawców kosmicznych można przyjąć, że najważniejsze, kwestie warte wzięcia pod uwagę przy rozpatrywaniu obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia kosmicznego. Obejmują one: (1) rodzaj obowiązkowego ubezpieczenia, (2) podmiot zobowiązany do zawarcia umowy ubezpieczenia, (3) podmioty ubezpieczone w ramach takiej umowy, wraz ze sposobem ochrony interesów rządu w odniesieniu do ubezpieczenia, oraz rządu w związku z ubezpieczeniem, wreszcie (4) rodzaj działalności związanej z obowiązkiem ubezpieczenia⁸.

Przy okazji jednak trzeba zdać sobie sprawę, że żaden z opracowanych modeli ustaw ubezpieczeniowych, ani też z przyjętych już ustawodawstw kosmicznych nie reguluje szczegółowych reguł funkcjonowania obowiązkowego ubezpieczenia kosmicz-

nego⁹. Cechy te muszą wynikać z całego systemu danego prawa krajowego, w tym ogólnych przepisów regulujących umowę ubezpieczenia, system ubezpieczeń obowiązkowych w danym państwie, oraz – co jest równie istotne – reżim odpowiedzialności cywilnej, który w oczywisty sposób będzie uzupełniał dość syntetyczne przepisy prawa kosmicznego. To zaś oznacza, że nawet pozornie spójne przepisy mogą mieć zupełnie inne znaczenie w różnych jurysdykcjach. Stąd płynie pewna przestroga i zarazem sugestia, że ubezpieczenia odpowiedzialności w sektorze kosmicznym powinny wpisywać się w rodzimą kulturę prawną, reżim odpowiedzialności, oraz oczywiście interesy i specyfikę samego sektora kosmicznego (w tym rodzaj przedsięwzięcia prowadzących działalność, stopień ich kapitalizacji, rodzaj przeważającej działalności, itp.).

2.1. Po co się ubezpieczać?

Obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w zakresie działalności kosmicznej został uzasadniony w Sofia Model Law jako konieczność ochrony i zabezpieczenia skuteczności odpowiedzialności operatora, w tym w odniesieniu do ewentualnego roszczenia regresowego rządu do takiego operatora. Obowiązkowe ubezpieczenie ryzyk kosmicznych jest również formą ochrony dla rządu państwa wynoszącego, stojącego w obliczu ekspozycji na ryzyko poniesienia odpowiedzialności opartej o postanowienia Konwencji o Odpowiedzialności. Powinno być więc skorelowane z systemem alokacji ryzyka przyjętym w krajowym prawie kosmicznym, co do podmiotów ponoszących odpowiedzialność, oraz zasady tej odpowiedzialności (jak wiemy w przedsięwzięciach kosmicznych funkcjonuje zarówno zasada odpowiedzialności absolutnej, jak i zasada winy – w zależności od miejsca wyrządzenia szkody).

Należy zwrócić uwagę, że w większości krajowych systemów prawnych odpowiedzialność za szkody spowodowane przez działania w przestrzeni kosmicznej jest jednak znacznie szersza niż przewiduje to zakres Konwencji o Odpowiedzialności¹⁰. Dlatego też, ochrona ubezpieczeniowa nie tylko służy interesom rządu na szczeblu międzynarodowym, ale leży również w interesie publicznym, ponieważ zapewnia możliwość uzyskania odszkodowania przez krajowe podmioty, które poniosły szkodę, a wobec których państwo nie jest odpowiedzialne na mocy przepisów Konwencji. Można twierdzić, że przypadków odpowiedzialności rządu na gruncie prawa międzynarodowego może być mniej niż ryzyka odpowiedzialności operatora na podstawie prawa krajowego, szczególnych przepisów prawa kosmicznego lub ogólnego prawa deliktów. Odpowiadając więc na pytanie 'po co?' potrzebne jest obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w sektorze kosmicznym, należy sięgnąć zarówno po analizy ryzyka związanego z działalnością kosmiczną, wziąć pod uwagę potencjał krajowych podmiotów pod kątem typu działalności, a także ich zdolności do samodzielnego naprawienia szkód wyrządzonych osobom trzecim (tzw. *innocent by-standers*)

Odpowiedź w oparciu o powyższe powinna pokazywać czy Państwo i sektor stać na sugerowane w Rezolucji ONZ i Sofia Model Law minimum regulacyjne, czy też może warto pójść tropem takich Państw jak Francja i USA, które wprowadziły regulacje dostosowując je do potrzeb i możliwości krajowych przedsiębiorców kosmicznych.

2.2. Komu jest potrzebne ubezpieczenie OC?

Potrzeba posiadania ubezpieczenia korelowana jest w praktyce i prawie ubezpieczeniowym z interesem ubezpieczeniowym, który w skrócie oznacza możliwość poniesienia szkody przez konkretny podmiot. W przypadku ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej szkoda będzie oznaczała możliwość przypisania obowiązku odszkodowawczego konkretnemu podmiotowi i zobowiązania go do naprawienia szkody wyrządzonej osobie trzeciej. Zadaniem ustawodawcy w procesie kształtowania krajowego prawa kosmicznego jest zatem zidentyfikowanie podmiotów posiadających interes ubezpieczeniowy w obowiązkowym ubezpieczeniu OC i wskazanie ich jako ubezpieczonych lub współubezpieczonych (w ustawie brytyjskiej zwanych *co-insured, named insured* lub *additional insured*)¹¹.

Krąg osób posiadających interes ubezpieczeniowy należy odróżnić od osób objętych obowiązkiem zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego (lub przynajmniej wykazania, że taka umowa została zawarta na rzecz podmiotu obowiązanego, np. przez operatora usług wyniesienia). Ten pierwszy będzie z zasady szerszy, w zależności do reżimu odszkodowawczego. Ten drugi zaś jest powiązany funkcjonalnie z prowadzeniem działalności kosmicznej na podstawie zezwolenia i dotyczy podmiotu aplikującego o uzyskanie takiego zezwolenia.

I tak interes ubezpieczeniowy posiadać będą de facto wszystkie podmioty, których odpowiedzialność może być zaangażowana w związku z działalnością kosmiczną bezpośrednio lub pośrednio. Interes ubezpieczeniowy posiadać będą więc kontrahenci (np. podwykonawcy) operatora, do których może on skierować roszczenia zwrotne w przypadku obciążenia go odpowiedzialnością za szkody. Oni także przeważnie nie wchodzi w krąg osób zobowiązanych do uzyskania zezwolenia, a ich działalność nie jest kwalifikowana jako działalność kosmiczna (np. produkcja podsystemów satelitarnych). Interes ubezpieczeniowy będzie niewątpliwie posiadało też samo państwo z uwagi na postanowienia Konwencji o Odpowiedzialności, choć zazwyczaj działalność kosmiczna państwa nie podlega zezwoleniu. Cały system odpowiedzialności za szkody związane z działalnością kosmiczną jest mozaiką przepisów prawa międzynarodowego, krajowego kosmicznego i ogólnego systemu odpowiedzialności cywilnej w danym państwie. Konstrukcja ubezpieczenia obowiązkowego w krajowym prawie kosmicznym powinna brać te wszystkie elementy pod uwagę.

Praktyka dodawania tzw. 'dodatkowych ubezpieczonych' do umowy ubezpieczenia OC znana była już w początkach eksploracji kosmosu, w przypadku usług wynoszenia oferowanych przez NASA, gdzie klient był zobowiązany do zapewnienia posiadania ochrony ubezpieczeniowej z tytułu OC, w którym rząd Stanów Zjednoczonych był również imiennie wskazanym ubezpieczonym¹². Obecnie obowiązek dodania określonych podmiotów jako 'nazwanych ubezpieczonych do umowy ubezpieczenia' wynika z niektórych krajowych przepisów prawa kosmicznego. Tak jest w przypadku prawa amerykańskiego, gdzie do ubezpieczonych zalicza się, oprócz licencjonowanego operatora usług wyniesienia i jego klienta (np. operatora wynoszonego satelity) oraz ich wykonawców i podwykonawców, ich pracowników zaangażowanych w licencjonowaną działalność kosmiczną, a także personel rządowy¹³. Z kolei w Wielkiej Brytanii rząd musi być wymieniony jako dodatkowy ubezpieczony, a w przypadku wniosków składanych przez spółki w Terytoriach Zamorskich i Terytoriach Zależnych od Korony, odpowiedni rząd terytorialny będzie miał status ubezpieczonego¹⁴. W myśl francuskiego prawa kosmicznego, ubezpieczonymi oprócz operatora są również podmioty biorące udział w produkcji obiektu kosmicznego

lub w operacji kosmicznej, rząd i jego organy publiczne, ESA i jej państwa członkowskie¹⁵. W Australii ochrona ubezpieczeniowa obejmuje również rząd. Włączenie rządu jako ubezpieczonego imiennego jest sposobem na ochronę interesu rządu na wypadek, gdyby został on pociągnięty do odpowiedzialności nie tylko ze względu na swoje zaangażowanie w działalność kosmiczną, ale także z powodu potencjalnej odpowiedzialności międzynarodowej jako państwa wynoszącego. Na skutek pociągnięcia do odpowiedzialności międzynarodowej, rząd państwa wynoszącego może mieć, jako ubezpieczony, bezpośrednie roszczenie do ubezpieczyciela.

Objęcie szerokiego kręgu podmiotów ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej stało się także utrwaloną praktyką w różnego rodzaju kontraktach kosmicznych i jest elementem procesu zarządzania ryzykiem, w ramach którego strony wiążą się za pomocą całego systemu klauzul regulujących odpowiedzialność wzajemną między nimi, a także wobec osób trzecich (słynne klauzule *'cross-waiver'*, *hold harmless* oraz *flow down*), a pozostałe ryzyko zabezpieczają ubezpieczeniem OC. W szczególności ubezpieczenie takie dotyczy odpowiedzialności za szkody wyrządzone osobom trzecim, której nie można znieść za pomocą klauzul kontraktowych, a jedynie uregulować sposób postępowania z nimi, na wypadek ich podniesienia wobec jednej ze stron umowy. Z tego też powodu kontrakty kosmiczne regulują kwestię 'dodatkowych ubezpieczonych' w odniesieniu do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i zazwyczaj obejmują szeroki krąg podmiotów, nawet jeśli prawo krajowe tego nie wymaga. I tak, np. operator satelity jest włączony do umowy ubezpieczenia zawartej przez organizatora wyniesienia na orbitę, a więc zazwyczaj zawierana jest jedna umowa ubezpieczenia dla danej operacji wyniesienia, nawet jeśli operatorów jest więcej. Taka sytuacja ma miejsce również w przypadku wyniesień typu piggyback, gdzie właściciel 'hostowanego' ładunku jest ujęty jako ubezpieczony w ubezpieczeniu OC zaaranżowanym przez organizatora startu¹⁶. Jeżeli w takim ubezpieczeniu nie są wymienieni dodatkowi ubezpieczeni, roszczenia stron powiązanych (jeżeli takie istnieją ze względu na system zrzeczenia się odpowiedzialności) muszą być kierowane najpierw do ubezpieczającego, który następnie może mieć roszczenia wobec swojego ubezpieczyciela. W odniesieniu do rządu, w niektórych jurysdykcjach, gdzie nie musi on być uwzględniony jako ubezpieczony, prawo przewiduje bezpośrednie roszczenie rządu do ubezpieczyciela. Tak jest w przypadku Belgii, gdzie państwo belgijskie posiada *actio directa* (roszczenie bezpośrednie) wobec ubezpieczyciela operatora do do limitu odpowiedzialności, jeśli został ustalony (paragraf 17), w Holandii (w zależności od warunków ubezpieczenia) oraz w Danii, gdzie oprócz państwa, również powodowi przysługuje prawo do bezpośredniego roszczenia wobec ubezpieczyciela¹⁷. Ostateczne skutki *actio directa* powinny być podobne, gdy rząd jest wskazany jako ubezpieczony, z takimi różnicami jak koszty obrony i podobne, które często są zawarte w umowie ubezpieczenia, ale nie mogłyby mieć stosowane w przypadku roszczeń *actio directa*, w zależności od systemu prawnego reżimu odpowiedzialności.

Co daje szeroki krąg osób ubezpieczonych w umowie ubezpieczenia zawieranej przez lub na rzecz operatora prowadzącego licencjonowaną działalność kosmiczną? Niewątpliwie skraca ścieżkę odszkodowawczą. W takiej bowiem sytuacji Skarb Państwa lub inny ubezpieczony, narażony na odpowiedzialność będzie mógł otrzymać pokrycie kosztów szkody bezpośrednio od ubezpieczyciela bez konieczności pozywania operatora (od którego odszkodowanie pochodziłoby i tak od ubezpieczyciela).

Konsekwencją takiej konstrukcji jest możliwość dochodzenia roszczenia przez Skarb Państwa wobec operatora tylko w zakresie, w jakim ubezpieczyciel jest zwolniony z odpowiedzialności (co wobec obowiązkowego charakteru ubezpieczenia OC jest dość rzadką sytuacją), lub w przypadku winy umyślnej operatora, uprawniającej do dochodzenia roszczenia zwrotnego w pełnej wysokości. Gdy w kręgu podmiotów ubezpieczonych znajdują się także producenci, co zostało wyraźnie przewidziane w regulacji amerykańskiej i francuskiej, także ich odpowiedzialność za szkodę może zostać zabezpieczona, nawet gdy nie są objęci reżimem prawa kosmicznego, a roszczenia operatora zostały zniesione na podstawie klauzul *cross waiver*. Można z pewnością wyobrazić sobie sytuację gdy słabej jakości komponent systemu satelitarne wyrządzi szkodę osobie trzeciej i zaangażuje odpowiedzialność producenta. Na potencjał tego ryzyka wskazują wspomniane już regulacje francuskie i amerykańskie. One właśnie kierowały się wyraźnie celem ochrony interesów całego krajowego sektora kosmicznego. Rozwiązanie to jest nakierowane na ochronę podmiotów działających na krajowym rynku kosmicznym i potencjalnie odpowiedzialnych za szkodę, lecz nie objętych ograniczonym reżimem odpowiedzialności działalności kosmicznej, które są zazwyczaj małymi i średnimi przedsiębiorstwami, dla których ciężar roszczenia zwrotnego mógłby być nie do udźwignięcia. Można przyjąć, że z taką sytuacją mamy do czynienia w państwach Europy Środkowo – Wschodniej, w tym także w Polsce.

2.3. Kto musi się ubezpieczyć i kiedy ?

Kolejną kwestią wymagającą wyjaśnienia jest identyfikacja podmiotu zobowiązanego do zawarcia ubezpieczenia i związany z tym moment, w którym umowa ubezpieczenia powinna zostać zawarta. Zgodnie z większością przepisów krajowych, obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia dotyczy podmiotu ubiegającego się o zezwolenie na prowadzenie działalności kosmicznej. Tym samym obowiązek posiadania ubezpieczenia jest związany z wymogiem posiadania zezwolenia¹⁸, co oznacza, że wydanie zezwolenia na działalność kosmiczną wiąże się z wymogiem posiadania ubezpieczenia przez pewien okres czasu. W wielu przypadkach uzyskanie zezwolenia jest uzależnione od uprzedniego zawarcia umowy ubezpieczenia, w innych, obowiązek ten jest nałożony w zezwoleniu i może być dopełniony po jego wydaniu¹⁹. W niektórych krajach obowiązek posiadania ubezpieczenia, oprócz operacji wyniesienia obiektu kosmicznego na orbitę, jest również związany z działalnością na orbicie (Holandia²⁰, Francja, Austria²¹, Belgia i Dania).

I tak porównując te regulacje, warto zwrócić uwagę na ustawę amerykańską²² i australijską²³. Przewidują one obowiązek uzyskania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w przypadku wydania licencji na wyniesienie lub deorbitację obiektu kosmicznego²⁴. Podobną konstrukcję przyjęto w prawie francuskim, które przewiduje bezwzględny obowiązek posiadania i utrzymywania ubezpieczenia przez licencjonowanych operatorów, także w trakcie operacji na orbicie. Z kolei w prawie belgijskim i brytyjskim, obowiązek posiadania ochrony ubezpieczeniowej może być dołączony do zezwolenia wydawanego podmiotowi świadczącemu usługi wyniesienia (§ 5 ust. 2), przy czym w prawie brytyjskim jest to obowiązek bezwzględny, który może się różnić sumą gwarancyjną, w zależności od ryzyka związanego z daną działalnością. Prawo holenderskie w paragrafie 1 ust. 4 przewiduje (Par. 1 ust. 4), że licencja jest wydawana pod warunkiem, że operator posiada i utrzymuje to, co "Nasz

minister uważa za maksymalną możliwą ochronę przed odpowiedzialnością wynikającą z w działalności kosmicznej, na którą wnioskuje się o licencję”. Podobny wymóg istnieje w Austrii, gdzie zezwolenie jest warunkowane uzyskaniem ubezpieczenia (ust. 4 ustawy austriackiej). Natomiast w prawie rosyjskim obowiązek posiadania ubezpieczenia nie jest bezpośrednio związany z wymogiem uzyskania licencji, gdyż nałożyło ono ten obowiązek na “organizacje i obywatele, którzy wykorzystują technologię kosmiczną lub na których zlecenie tworzy się i wykorzystuje technologię kosmiczną w celach naukowych i gospodarki narodowej”. Wszyscy oni, zgodnie z rosyjskim prawem kosmicznym, “muszą wykupić obowiązkowe ubezpieczenie”²⁵.

Jednym z ostatnich wyzwań w zakresie nakładania obowiązku ubezpieczenia jest działalność kosmiczna z wykorzystaniem małych satelitów i ich megakonstelacji. Ryzyko związane z tymi obiektami kosmicznymi zostało zauważone nie tak dawno temu, lecz zagrożenia związane z ich liczbą powoduje, że coraz więcej państw decyduje się na uwzględnienie specyfiki małych satelitów w wymogach licencyjnych, z którymi wiąże się również obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia. Jednakże w związku z tym, że zakres wymagań licencyjnych dotyczących działalności kosmicznej związanej z małymi satelitami bardzo rzadko różni się od działalności związanej z konwencjonalnymi satelitami, to również zakres obowiązku ubezpieczeniowego jest najczęściej taki sam. Podnosi się, że ze względu na kwestię poziomu kosztów i potencjalnych szkód wyrządzanych przez małe satelity, wymogi ubezpieczeniowe powinny zostać odpowiednio dostosowane. W zakresie ubezpieczeń OC z pewnością odpowiedzią na ten trend jest uzależnienie sumy gwarancyjnej od wysokości ryzyka obliczanego dla każdej misji, megakonstelacji, itp.²⁶. Tak kwestia będzie przedmiotem kolejnego artykułu.

W kontraktach kosmicznych znajdują się standardowo klauzule dotyczące obowiązku jednej ze stron do zaaranżowania ochrony ubezpieczeniowej. Chociaż takie klauzule nie mogą zmienić ustawowych obowiązków w tym zakresie, najważniejsze jest, aby podmiot zobowiązany ustawowo był wpisany do umowy ubezpieczenia jako jeden z ubezpieczonych, nawet jeśli umowa ubezpieczenia została zawarta przez inny podmiot. W tym celu klauzule umowne mogą zobowiązywać m.in. wykonawcę (najczęściej podmiot zapewniający usługi wyniesienia) do: ‘zawarcia i utrzymania w mocy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zapewniającego wypłaty roszczeń wynikających z utraty lub uszkodzenia mienia lub uszkodzenia ciała, w tym śmierci, poniesionych przez osoby trzecie, spowodowanych zdarzeniem wynikającym z ubezpieczonej działalności’²⁷.

Z obowiązku posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w związku z wykonywaną działalnością kosmiczną zasadniczo zwolnione są podmioty, których działalność ma charakter naukowy, co powiązane jest także zazwyczaj ze zwolnieniem z odpowiedzialności regresowej ze strony państwa w przypadku zapłaty przez rząd odszkodowania na podstawie przepisów Konwencji o Odpowiedzialności. Czy katalog tych podmiotów powinien zostać zawarty bezpośrednio w ustawie pozostaje kwestią dyskusji w zakresie kultury administracyjnej danego państwa i zakresu swobody administracyjnej przyznawanej organom publicznym. Zależy to bowiem w głównej mierze od polityki państwa przyjmującego ustawodawstwo, w tym jego zdolności do ‘samoubezpieczenia’ na wypadek szkód wyrządzonych przez podmioty zwolnione z odpowiedzialności i ubezpieczenia. ‘Samoubezpieczenie’ dotyczy też

misji kosmicznych realizowanych przez agencje rządowe, w tym siły zbrojne, państwa bowiem rzadko korzystają z możliwości ubezpieczenia komercyjnego swojej odpowiedzialności za szkody kosmiczne, licząc albo na ubezpieczenia aranżowane przez operatorów, lub, w przypadku misji rządowych, korzystając z rezerw budżetowych.

3. PODSUMOWANIE

W świetle powyższych rozważań można stwierdzić, że choć przepisy poszczególnych państw w zakresie obowiązku ubezpieczenia nie są jednorodne, to ogólnie rzecz biorąc odzwierciedlają one podstawowe zasady wyróżniane przez doktrynę akademików w zakresie ubezpieczeń obowiązkowych odpowiedzialności cywilnej za szkody kosmiczne. Analizując podmiotowe aspekty tego ubezpieczenia ich cechą wspólną jest powiązanie obowiązku ubezpieczenia z odpowiedzialnością za szkody wg reżimu prawa kosmicznego i nałożenie go na podmiot obowiązany do uzyskania zezwolenia na działalność kosmiczną. Wykonywanie działalności w sektorze kosmicznym nie wymagającej zezwolenia implikuje brak obowiązku ubezpieczenia, choć nie w każdym przypadku będzie to oznaczało całkowite zwolnienie z odpowiedzialności za szkodę, np. w trybie regresowym przez operatora. Występuje jednak brak jednorodności przepisów co do kręgu podmiotów objętych ochroną ubezpieczeniową z mocy prawa, choć nie zobowiązanych do zawarcia umowy ubezpieczenia. Da się w tym względzie zauważyć nieco paternalistyczne specyficzne potęg kosmicznych takich jak Francja i USA do uregulowania reżimu odpowiedzialności i ubezpieczenia w sposób rzutujący na cały łańcuch wartości w sektorze kosmicznym. Zdać by się mogło, że podejście to jest nieco paternalistyczne, niewątpliwie jednak jest wyrazem dokonania przez ustawodawcę horyzontalnej oceny ryzyka generowanego przez sektor kosmiczny, a ochrona małych i średnich przedsiębiorstw przed potencjałem wysokich zobowiązań odszkodowawczych, a jednocześnie także interesu potencjalnych ofiar stała się wyznacznikiem sukcesu tych państw w dziedzinie eksploracji kosmosu. Jak podejść do problemu obowiązku ubezpieczenia 'emerging spacefaring superpowers'?

- ¹ Artykuł powstał w ramach projektu realizowanego przez CSK ALK: „Kosmos dla ubezpieczeń, ubezpieczenia dla kosmosu”. Dalsze części problematyki ubezpieczeń w sektorze kosmicznym będą publikowane w kolejnych numerach Ad Astra.
- ² G. Skapska, Prawo w ponowoczesnym społeczeństwie Zarządzenie Publiczne nr 6 (4), 55-72 2008, s. 68 [za:] R. Michaels, *The True Lex Mercatoria, the Law beyond the State*, Vol. 14 : Iss. 2 , Article 11. B. Fuchs, *Lex mercatoria w międzynarodowym obrocie handlowym*, Kraków 2000.
- ³ Guidance: Third-party liability insurance requirements and limits of operator liability for activities licensed under the Outer Space Act 1986 and the Space Industry Act 2018: <https://www.gov.uk/government/publications/outer-space-act-1986-and-space-industry-act-2018-third-party-liabilities-and-insurance/third-party-liability-insurance-requirements-and-limits-of-operator-liability-for-activities-licensed-under-the-outer-space-act-1986-and-the-space-ind> [dostęp: 03.05.2023].
- ⁴ Act on Space Activities (65/2018) <https://tem.fi/documents/1410877/3227301/Act+on+Space+Activities/a3f9c6c9-18fd-4504-8ea9-bff1986fff28/Act+on+Space+Activities.pdf?t=1517303831000>; dostęp 3.05.2023.
- ⁵ En ny rymdlag; SOU 2021:91.[Projekt zmian w szwedzkiej ustawie o działalności kosmicznej] <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2021/11/sou-202191/>[dostęp 3 maja 2023].
- ⁶ Na przykład sekcja 13 duńskiej ustawy o działalności kosmicznej.
- ⁷ Sofia Model Law jest efektem prac w ramach International Law Association Sofia Conference, przyjęta uchwałą 6/2012 [‘Space Law’] Sofia Guidelines for a Model Law on National Space Legislation, https://www.unoosa.org/pdf/limited/c2/AC105_C2_2013_CRPO6E.pdf [dostęp 3.05.2023]
- ⁸ Patrz więcej na ten temat K. Malinowska, *Space Insurance. International Legal Aspects*, Kluwer International 2017, s. 132 i nast.
- ⁹ Wyjątek w tym zakresie stanowi francuski Code des Assurances, który w art. R 176-1, który stanowi, że ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej dotyczące działalności kosmicznej podlega tym samym zasadom co ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w lotnictwie. Przepisy te nie są jednak liczne (R 175-1 - R 175-5).
- ¹⁰ Konwencja o międzynarodowej odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez obiekty kosmiczne, otwarta do podpisu w Moskwie, Londynie i Waszyngtonie dnia 29 marca 1972 r. (Dz.U. z 1973 r. Nr 27, poz. 154).
- ¹¹ Nadmienić należy, że posiadania interesu ubezpieczeniowego nie należy kojarzyć z interesem potencjalnych ‘ofiary’ do uzyskania odszkodowania, lecz z interesem potencjalnych podmiotów odpowiedzialnych za szkodę wyrządzoną ‘ofiaram’ i posiadania w związku z tym zabezpieczenia finansowego na taką okoliczność.
- ¹² Pierwszą, który zażądał ubezpieczenia OC była amerykańska NASA, oferując loty zagranicznym podmiotom prywatnym czy nawet podmiotom publicznym. Początkowo wymagana kwota wynosiła 100 mln USD, a w 1979 r. już 300 mln USD, a następnie wzrosła do 500 mln USD. Od tego roku NASA otrzymała oficjalne upoważnienie, na podstawie ustawy (NASA Act), do żądania od swoich klientów ubezpieczenia OC albo pokrycia kosztów ubezpieczenia wykupionego przez NASA; I. Kuskuevelis., *The Space Risk and Commercial Space Insurance, Space Policy*, maj 1993, s. 114; *Econ, Inc. Federal Government Provision of third party liability insurance to space vehicle users, Final Report prepared for NASA Headquarters*, 2 stycznia 1985, s. 8.
- ¹³ Commercial Space Launch Competitiveness Act – Public Law 114–90 – 25 listopada 2015.
- ¹⁴ Brytyjski Schedule 1 of the Space Industry Act, przewiduje, że rząd objęty będzie ubezpieczeniem aranżowanym przez operatora jako dodatkowy ubezpieczony (*additional insured*)
- ¹⁵ Art. 6. Francuskiego prawa kosmicznego.
- ¹⁶ M. Buzdugan, *Satellite Financing Through Hosted Payloads: Benefits and Challenges*, *Air & Space Law* 2011, nr 36(2), s. 153.
- ¹⁷ Sekcja 13.1 duńskiej ustawy o działalności kosmicznej.
- ¹⁸ Na przykład C. Gaubert, *Insurance in the Context of National Authorisation*, w: *National Space Legislation in Europe: Issues of Authorisation of Private Space Activities in the Light of Developments in European Space Cooperation*, *Studies in Space Law*

- (red. Dunk F.G. von der), vol. 6, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston 2011, s. 168; P.S. Dempsey, *National Laws Governing Commercial Space Activities: Legislation, Regulation, & Enforcement*, 36 Nw. J. Intl. L. & Bus., 31, 2016.
- ¹⁹ Na przykład w Kanadzie wnioskodawcy ubiegający się o zezwolenie na wyniesienie satelity muszą uzyskać ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej lub wykazać zdolność finansową do zrekomensowania maksymalnych prawdopodobnych strat wynikających z roszczeń osób trzecich, powstałych w związku z wyniesieniem; P.S. Dempsey, *National Laws Governing Commercial Space Activities: Legislation, Regulation, & Enforcement*, Northwestern Journal of International Law & Business Volume 36 Issue 1 Winter 2016.
- ²⁰ Memorandum wyjaśniające do dekretu z dnia 19 stycznia 2015; F.G. von der Dunk, *Regulation of Space Activities in the Netherlands: From Hugo Grotius to the High Ground of Outer Space* [w:] Ram S. Jakhu (red.), *National Regulation of Space Activities*, Springer 2010.
- ²¹ Paragraf 4 (4) austriackiego prawa o działalności kosmicznej.
- ²² C. Gaubert, *Insurance in the Context of the Space Activities*, w: Handbook of Space Law (red. Dunk F.G. von der, F. Tronchetti F), Edward Elgar Publishing, 2015, s. 918; W USA wynika to z Code of Federal Regulations (CRF para. 440.9 (a).
- ²³ Sekcje 26.3. and 29 ("the holder of the permit must satisfy the insurance/financial requirements in Division 7 for each launch, and each return, conducted under the permit").
- ²⁴ Wydaje się więc, że obowiązek ubezpieczenia powstaje po udzieleniu licencji - par. 50914 (jedynie może ona zostać cofnięta w przypadku niespełnienia wymogu - par. 50908).
- ²⁵ Kerrest de Rozavel A., F.G. von der Dunk, *Liability and Insurance in the Context of National Authorisation*, National Space Legislation in Europe: Issues of Authorisation of Private Space Activities in the Light of Developments in European Space Cooperation, Studies in Space Law 2011, vol. 6, Leiden/Boston, s. 128-129.
- ²⁶ Taki trend pojawia się w najnowszych legislacjach kosmicznych, np. w Space Industry Act w Wielkiej Brytanii, gdzie stały próg ubezpieczenia w wysokości 60 mln Euro dotyczy już tylko operacji wyniesienia i na orbicie rozpoczynanych poza terytorium Wielkiej Brytanii..
- ²⁷ Przykładowa umowa o usługi wyniesienia satelitów, Art. 15 insurance; J. Kleiman, J. K. Lamie., M – V. Carminati, *The Law of Spaceflight, A Guidebook for New Space Lawyers*, ABA Book Publishing 2012, ss 307-325.

ABSTRAKT:

PL: Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z działalnością kosmiczną lub co najmniej szkody wyrządzone przez obiekt kosmiczny mają szansę stać się niezbędnym elementem systemu zarządzania ryzykiem w projektach kosmicznych. Choć ubezpieczeniom tym poświęca się niewiele prac naukowych, ich znaczenie w kształtowaniu zrównoważonych i odpowiedzialnych zachowań w ramach eksploracji kosmosu staje się coraz bardziej doceniane. Przede wszystkim zaś staje się nieodłącznym elementem krajowego ustawodawstwa kosmicznego. Artykuł ma na celu przedstawienie podstawowych założeń ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody kosmiczne, jego cech, aby odpowiedzieć na pytanie czy, jakie i komu ubezpieczenie OC jest potrzebne w ramach prowadzenia działalności kosmicznej. Analiza taka wydaje się niezbędna w dobie dyskusji nad krajowymi ustawodawstwami kosmicznymi (w tym Polskim) i może pozwolić odpowiedzieć na pytanie czy ubezpieczenie OC w sektorze kosmicznym to tylko niechciany i niepotrzebny dodatkowy ciężar w tej i tak kapitałochłonnej działalności, czy też, wręcz przeciwnie, może stać się elementem wspierającym rozwój sektora kosmicznego.

ENG: Third-party liability insurance for damage caused by space activities, or at least damage caused by a space object, has a chance to become an essential element of the risk management system in space projects. Although little research is devoted to these insurances, their importance in shaping sustainable and responsible behavior in space exploration is becoming more and more appreciated. Above all, it becomes an inseparable element of national space legislation. The article aims to present the basic assumptions of civil liability insurance for space damage and its features in order to answer the question of whether, what and by whom third party liability insurance is needed as part of conducting space activities. Such an analysis seems necessary in the era of discussions on national space legislation (including Polish) and may allow us to answer the question whether third party liability insurance in the space sector is just an unwanted and unnecessary additional burden in this capital-intensive activity, or whether, on the contrary, it may become an element supporting the development of the space sector.

SŁOWA KLUCZOWE:

PL: ubezpieczenie, odpowiedzialność za szkody kosmiczne, krajowe prawo kosmiczne, ubezpieczenie w sektorze kosmicznym

ENG: liability for space damages, national space law, space insurance