

**Российская национальная  
Страховая компания РОСГОССТРАХ  
Константин Рогов  
Глава департамента**

**Доклад на 4 Международную Ежегодную Конференцию  
«Практика морского бизнеса: делимся опытом»  
29 и 30 мая 2008 г., г. Одесса**

**О необходимости введения обязательного страхования  
ответственности судовладельцев в РФ.**

В последние годы в нашей стране все более актуальной становится проблема возмещения вреда, причиняемого средствами водного транспорта.

Ежегодно в России имеет место ряд инцидентов с участием судов, при столкновении которых с гидросооружениями, последним наносятся ощутимые повреждения, в результате чего судоходство на определенных участках останавливается на длительное время.

Так, в августе 2002 года в результате столкновения т/х «Каунас» с опорой Литейного моста на Неве судоходство было остановлено на недельный срок (стояло более 70 судов). По приблизительным оценкам ущерб от простоя судов составил десятки миллионов рублей.

В результате аварии на Константиновском гидроузле в 2004 году, когда судно «Си Баронесс» протаранило ворота шлюза, повредив одну из створок. В результате этого в ситуацию простоя попало порядка 130 судов. Убытки составили уже сотни миллионов рублей.

Акватории рек, озер и морей России буквально переполнены разного рода «металлоломом» - погибшими судами, останки которых представляют собой угрозу не только окружающей среде, но и судоходству. Точного количества подобных объектов не знает никто, так как системно и централизованно такой статистики в России не ведется.

Лишь по приблизительным подсчетам можно судить, что их количество исчисляется многими тысячами единиц.

Так, в Авачинской бухте скопилось более 30 единиц, требующих утилизации. В акватории Кольского залива – более 260 единиц, что грозит региону настоящей экологической катастрофой. А, например, бассейн Волги на участке от Твери до Астрахани загрязняют порядка 2.400 (!!!) брошенных судов. В одной только Астрахани их более 800. В акваториях Ямало-Ненецкого автономного округа на сегодняшний день обнаружено около 100 брошенных судов. Даже примерный подсчет стоимости подъема и утилизации всех этих объектов даст многомиллионные (если не миллиардные) суммы.

Однако, пожалуй, наиболее серьезными, как по сумме ущерба, так и по общественному резонансу, являются инциденты, связанные с загрязнением окружающей среды

Так, в сентябре 2004 года в порту города Холмска Сахалинской области был выброшен на подводные камни земснаряд «Христофор Колумб». Три его топливных бака

получили пробоины, в результате чего в море вытекло около 200 тонн мазута и дизельного топлива.

18 июня 2001 года, в Санкт-Петербурге в районе Балтийского завода во время проведения операции по перевалке нефтепродуктов на танкер "СБ-228" произошла нештатная ситуация, в результате которой в акваторию Невы попало около тонны мазута.

3 октября 2005 года в Есаульском затоне в 25 км северо-восточнее Красноярска произошел пожар на двух баржах с мазутом, принадлежащих Енисейскому речному пароходству. На одной из барж произошел взрыв, в результате чего в реку Енисей, по оценке экспертов, попало около тонны нефтепродуктов.

11 ноября с.г. в Керченском проливе потерпел аварию танкер «Волгонефть-139», а также сухогрузы "Вольногорск", "Нахичевань" и "Ковель", в результате чего в Черное море попало более 3 тысяч тонн мазута и 6 тысяч тонн серы. Эта катастрофа стала крупнейшей в российской истории. Минприроды и Росприроднадзор оценили ущерб более чем в 10 млрд. рублей.

Подобных инцидентов в портах, территориальных водах и на ВВП России ежегодно происходит десятки, если не сотни.

Всю серьезность последствий подобных происшествий можно понять, если обратиться к иностранному опыту. 13-19 ноября 2002 г. у берегов Испании произошла очередная крупная экологическая катастрофа. Из разломившегося на две части танкера «Престиж» в Атлантический океан вылилось около 20 тысяч т мазута. Был нанесен огромный ущерб природе и экономике Испании и ряда других стран региона.

В январе 1997 года у берегов Японии затонул российский танкер «Находка», ущерб от загрязнения побережья вылившимися нефтепродуктами, японская сторона оценила более чем в 300 млн. долларов США.

Это лишь некоторые примеры того, когда возникают ситуации и инциденты, в результате которых государство и иные субъекты морской деятельности несут значительный материальный ущерб, который, нередко, не с кого. Зачастую компания-владелец судна-виновника либо не располагает средствами и имуществом, позволяющими возместить ущерб, либо сама уже физически не существует. Таким образом, государство вынуждено производить судоподъем, очистку загрязненной среды либо ремонт сооружений за свой счет. Так же большинство судовладельцев-виновников в остановке судоходства не в состоянии самостоятельно возместить ущерб, причиненный таким простоем.

Из вышеизложенного следует, что необходим некий финансовый инструмент, позволяющий возместить ущерб стороне, нанесенный ей в результате профессиональной деятельности судовладельца.

Такой инструмент существует – это страхование ответственности судовладельцев (Protection and Indemnity , P&I). Заплатив сравнительно небольшую сумму, судовладелец получает покрытие по которому возмещается ущерб, нанесенный им третьей стороне. Сделав наличие полиса по страхованию подобных рисков обязательным для каждого судовладельца, оперирующего в России, можно решить сразу ряд проблем: пострадавшая сторона получит возмещение ущерба, виновник при этом не будет поставлен на грань банкротства.

В мире страхование P&I получило широкое распространение. Практически ни в один порт Европы судно не сможет войти без полиса P&I. Стоит отметить, что по данным Международного союза морских страховщиков (IUMI) годовой объем страховой премии по P&I во всем мире превышает 1,2 миллиарда долларов США, что свидетельствует о массовом характере применения данного финансового инструмента.

Таким образом, польза и своевременность введения обязательного страхования ответственности судовладельцев в России (в виде принятия федерального закона) очевидна. Далее, однако, возникает ряд технических вопросов.

Какие риски должны быть покрыты таким полисом, какие минимальным лимиты ответственности должны быть, какова должна быть цена такого полиса, и, наконец, кто сможет страховать такие риски?

Ответ на эти вопросы должны быть получены в ходе обсуждения всеми заинтересованными сторонами - прежде всего представителями государства, судовладельцами и страховщиками. Идеальной «площадкой» для такого обсуждения может быть секция государственно-частного партнерства Морской коллегии при Правительстве России.

Однако уже сейчас можно предположить, какие принципы могли бы лечь в основу подобного закона.

Перечень рисков, покрываемых полисом обязательного страхования ответственности судовладельца должен включать в себя как минимум: ответственность за столкновения с судами и плавучими/неподвижными объектами, ответственность за удаление останков погибшего судна, ответственность за загрязнение окружающей среды, ответственность перед членами экипажа. При этом под действие закона также должны подпадать и многочисленные катера и яхты. Вероятно, имеет смысл внести в перечень покрываемых рисков что-либо еще – это предмет для всестороннего обсуждения.

Лимиты ответственности целесообразнее всего было бы установить в размерах, определенных международными конвенциями для различных типов судов.

Крайне важно законодательно установить такие лимиты, которые бы гарантированно покрывали тот возможный вред, который может причинить то или иное судно, то есть сделать так, чтобы страхование реально работало, а не являлось профанацией. А суммы лимитов по международным стандартам могут достигать многих миллионов долларов.

Следующий вопрос заключается в том, кто сможет страховать подобные риски? Кто из страховщиков готов брать на себя столь серьезную ответственность? Очевидно, что это должны быть крупные компании, отвечающие самым жестким стандартам по финансовым показателям, обладающие достаточным опытом работы на рынке морского страхования вообще и страхования ответственности в частности. Таких компаний на российском рынке можно назвать не более 5-6. Это не мало, если учесть тот факт, что всего игроков на мировом рынке P&I десятка два-три. Также необходимо предусмотреть процедуру аккредитации для допуска иностранных компаний на российский рынок.

И, наконец, весьма важный для всех сторон вопрос – цена полиса P&I? Ответ на него сможет дать лишь рынок. Так как математически выверенной методики актуарных расчетов ставок премии по страхованию подобных рисков просто не существует – в силу сложности рисков и большого количества факторов, влияющих на формирование этих ставок. Любая попытка директивного установления цены данного продукта неизбежно приведет к перекосам на рынке. Лишение страховщиков и судовладельцев возможности согласовывать цену полиса, приемлемую для обеих сторон, приведет к крайне негативным последствиям. С рынка либо уйдут страховщики (если установленная законодательно ставка премии окажется заниженной), либо российский рынок потеряет российских же клиентов-судовладельцев (они просто уйдут в иностранные страховые компании – вступление в перспективе России в ВТО им это позволит – если цена будет завышена). Закон должен определить лишь перечень обязательных для страхования рисков и минимальные лимиты ответственности по этим рискам. Цена же полиса должна определяться участниками рынка – страховщиками и судовладельцами.

Необходимо также иметь в виду, что существуют ситуации, когда даже наличие страхового полиса у виновника инцидента не будет являться абсолютной гарантией возмещения ущерба. Стандартные условия страхования международного рынка подразумевают ряд исключений из страхового покрытия – то есть риски, которые не покрываются полисом (например умысел Страхователя, заведомо известная ему немореходность судна, нарушение требований классификационного общества и т.д.). В

этом случае опять может возникнуть ситуация, когда виновная сторона не сможет возместить ущерб.

В этой связи очевидно, что, наряду с наличием такого механизма как обязательное страхование ответственности судовладельцев, государство должно также предусмотреть дополнительные механизмы защиты своих интересов, а также интересов всех участников судоходной отрасли.

Подобным механизмом может стать некий «резервный» фонд, в который страховщики будут отчислять некоторую долю своих сборов, и который будет использоваться, когда случай окажется не страховым (то есть полис не сработает). Управлять данным фондом должна СРО участников данного рынка.

Предлагаем организовать «круглый стол» с участием всех заинтересованных сторон (государство в лице профильных министерств, судовладельцы, брокеры и страховые компании) для дальнейшего обсуждения данного вопроса и участия в подготовке проекта Закона «Об обязательном страховании ответственности судовладельцев в РФ».