

В ближайшее время рынок морского страхования ожидают большие перемены, связанные в основном с принятием ряда законов об обязательном страховании ответственности. Росту рынка будет способствовать и развитие морского бизнеса, который в последние годы значительно активизировался. Обо всем этом говорили участники международной конференции по морскому страхованию, которая прошла в Москве.

Увеличиваются объемы перевозок – увеличиваются и риски. Все это расширяет поле деятельности страховщиков, потому что без страхования существование морского бизнеса сейчас немыслимо.

По словам президента Союза морских страховщиков Сергея Трубицына, государство наконец поняло, что с помощью страхования можно решать важные вопросы обеспечения интересов общества. Сегодня законодатели рассматривают несколько документов, так или иначе связанных со страхованием. Они с большим интересом изучаются страховым сообществом, и, в частности, Союзом морских страховщиков.

Это прежде всего законопроекты о замене лицензирования страхованием и об обязательном страховании гражданской ответственности за причинение вреда пассажирам. Третий законопроект – об обязательном страховании гражданской ответственности за причинение ущерба окружающей среде. Основные риски здесь: загрязнение окружающей среды нефтепродуктами, химическими и другими опасными веществами, ну и вред, который может быть причинен жизни и здоровью людей.

Между тем в мире действует несколько международных конвенций, которые покрывают все эти виды рисков. Есть также коммерческое страхование, которое строится на тех же правилах, что и страхование ответственности.

Понятно, что не все судовладельцы страхуют ответственность. Это характерно также и для ряда развивающихся стран. После того как вступят в силу новые законы,

страховать ответственность придется всем. Не все, правда, будут страховаться у нас. Скорее всего, на рынок придут владельцы таких престарелых посудин, как «Булгария» или «Сергей Абрамов», но рынок вырастет, хотя и не очень значительно. При этом страховщики должны будут перейти от традиционного страхования по широкому набору рисков к страхованию тех рисков, которые перечисляются в законопроектах. Поскольку законов три, то, видимо, и в минимальном наборе будет три полиса.

Большинство судов заходит не только в российские воды. Они перевозят весьма ценные грузы, которые требуют больших лимитов страхования ответственности, поэтому им придется иметь и четвертый полис – полис клубного страхования или коммерческого от иностранных компаний. Все это будет весьма накладно для страховщиков.

Законопроекты допускают страхование в рамках международных систем страхования, имеются в виду в основном клубы взаимного страхования. Страхователи просто должны быть защищены не хуже, чем прописано в законе.

В наших законах больше внимания уделяется возмещению рисков, чем ответственности судовладельцев. Есть определенный уклон на получение прямого страхового возмещения либо у страховой компании, либо у ассоциации, которая должна быть создана, для того чтобы удовлетворять требования выгодоприобретателей. Предусматривается создание фондов для покрытия нестраховых случаев. Страховые компании, которые будут участвовать в страховании ответственности, должны иметь представительства во всех портах речных и морских. Для абсолютного большинства компаний это нереально.

Российским страховым компаниям запрещается страховать иностранных судовладельцев, то есть выходить на международный рынок, если они не станут членами ассоциаций страховщиков ответственности, если они не будут платить взносы в фонд. Это очень печально, потому что многие компании сейчас в своем портфеле имеют значительный набор иностранных судовладельцев. Компании должны вступить в ассоциацию для того, чтобы получить право заниматься деятельностью, которой они занимаются уже многие годы.

«Закон о замене лицензирования обязательным страхованием гражданской ответственности стал старожилем в Госдуме, – рассказал заместитель директора

департамента государственной политики в области морского и речного транспорта минтранса Виталий Ключев. – Основная его проблема заключается в том, что он предлагает создать пул страховщиков, куда нужно обязательно попасть, для того чтобы иметь право страховать ответственность. Именно по этому пункту есть замечания двух органов Совета по кодификации и Государственно-правового управления президента РФ – они возражают против этой схемы».

Но страховщики должны понимать, что не от хорошей жизни такая схема предлагается, – считает он. С одной стороны, это действительно довольно сложная система, это достаточно серьезные финансовые затраты на администрирование, это дополнительные средства на резервирование финансов на покрытие возможных рисков, но, если не создавать подобные институты, то завтра появятся одиозные страховые компании, которые дискредитируют всю идею страхования ответственности, выдавая полис без реального финансового покрытия.

Если говорить о рисках, то сегодня текст законопроекта приведен в соответствие международным механизмам страхования. Так что добросовестный судовладелец, который привык страховать свои риски, просто не заметит существования этого закона. Он просто принесет полис, который у него давно имеется, предъявит его, и ему выдадут необходимые документы, а может быть, даже никаких документов не потребуется.

В октябре правительство внесло в Госдуму разработанный минтрансом законопроект, который вносит радикальные изменения во многие законы об ответственности судовладельцев за вред, причиненный имуществу юридических и физических лиц и инфраструктуре речного и морского транспорта. В законопроекте нет слов «обязательное страхование», но механизм, который предлагается, будет обязательным.

«Наши консультации с судовладельцами показывают, что принятие этого законопроекта также не скажется на обычной жизни крупных судовладельцев, которые и без того привыкли страховать все эти риски, – отметил Виталий Ключев. – Мелкие судовладельцы, конечно, ощутят дополнительное финансовое бремя, но при этом рынок существенно оздоровится. Каждое судно, хотя бы раз за навигацию, будет проверено инспекторами специально создаваемой администрации речного бассейна».

Источник: Российская бизнес-газета, № 42, 22.11.11

Автор: Евланов А.