

*Автор:*

**Петрова Виктория Сергеевна**

студентка

*Научный руководитель:*

**Шепелин Геннадий Ильич**

канд. экон. наук, доцент

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве

Российской Федерации»

г. Москва

## **СОВРЕМЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ СТРАХОВАНИЯ**

### **ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

*Аннотация:* в данной статье были рассмотрены основные виды страхования ответственности судовладельцев, раскрыты плюсы и минусы различных видов страхования ответственности и затронуты законодательные аспекты страхования ответственности судовладельцев в России.

*Ключевые слова:* Россия, рынок страхования, особенности, судовладельцы.

Как известно, рынок страхования в России на сегодняшний день недостаточно развит в сравнении с рынком страхования на западе. Особенno это касается страхования ответственности. Это одна из отраслей страхования, которая включает в себя различные виды страхования, в которых в качестве объекта страхования выступает имущественный интерес, связанный с возмещением страхователем причиненного им вреда личности или имуществу третьих лиц. Даже судя по определению можно сделать вывод о том, что данная отрасль страхования очень сложна и главное ее отличие от других отраслей страхования заключается в том, что объектом страхования является именно ответственность перед третьими лицами.

Все же не смотря на слабую развитость в России, один из видов страхования ответственности все же приобрел широкую популярность за счет того, что он

является обязательным для всех автовладельцев. Это страхование автогражданской ответственности или ОСАГО. На сегодняшний день передвигаться на автомобиле без полиса ОСАГО строго запрещено и влечет за собой административную ответственность в виде штрафа.

Вслед за страхованием автогражданской ответственности с 2012 года начал развиваться совершенно новый для России вид страхования, а именно страхование ответственности судовладельцев. Дело в том, что перевозочные услуги по воде – это крайне популярно, и с начала 2013 года судовладельцы пополнили список постоянных клиентов страховых компаний, так как начиная с этого года судовладельцы обязаны страховать свою ответственность перед третьими лицами. Закреплено данное положение в статье 121 КВБТ РФ. Тем не менее, даже в этой статье напрямую не сказано об обязанности судовладельцев страховать свои суды, но при отсутствии страхового полиса предусмотрены санкции. Проповедуют наличие полиса страхования ответственности три органа:

1. Администрация морского порта (если судно находится в его водах).
2. Орган государственного надзора.
3. Представительство портового органа, который представляет капитан внутренних судоходных путей.

Договор страхования ответственности судовладельца может быть заключен владельцем судна в любой компании, которая лицензована на оказание услуг. Но какой бы данная страховка не была обязательной у нее все же есть альтернативы:

1. Банковская гарантия – это один из способов обеспечения исполнения обязательств, который подразумевает под собой, что кредитная организация, страховая или иная коммерческая организация берет на себя обязательство перед принципиалом (должником) уплатить бенефициару денежную сумму при представлении требований о ее уплате.
2. Полис добровольного страхования ответственности.

В КВБТ РФ так же обговаривается, какие конкретные риски должны быть включены в полис страхования, а именно это столкновение с другими судами,

---

ущерб имуществу третьих лиц или их окружению, загрязнение воды нефтью и иными отравляющими веществами, ущерб имуществу третьих лиц или окружающей среде в ходе подъема, утилизации затонувшего средства.

С первого взгляда можно подумать, что страхование ответственности судовладельцев и ОСАГО практически одинаковые страховки, и различие заключено лишь в том, что первый вид страхования осуществляется на воде, а второй на суше. Действительно, обе эти страховки включают похожие риски и выполняют функцию защиты имущественных интересов, в одном случае владельца автомобиля, а в другом владельца судна. Но, существует ряд важных отличий. Первое отличие заключается в том, что по страхованию автогражданской ответственности в законодательстве четко регламентированы все тарифы, в то время как по страхованию ответственности судовладельцев тарифы не регламентированы совсем. Также существуют отличия с местом получения страховки, так, ОСАГО невозможно получить в иностранной страховой компании, а страхование ответственности водителя речного судна можно. Еще одно отличие в том, что ОСАГО заключается на год, а для сезонных речных судов страховка заключается лишь на период навигации.

Так по какой же причине с 2013 года законодательством началась регулирование по данному вопросу и почему страхование ответственности судовладельцев так популярно на западе и активно развивается в России?

Первой причиной является то, что суды являются источниками повышенной опасности и это не зависит от степени квалификации капитана и членов команды, потому что возможны ситуации, при которых даже самый опытный может расстеряться и в результате судовладелец будет признан виновным в нанесении ущерба третьим лицам. А второй и, пожалуй, основной причиной является то, что страхование – это важный инструмент финансового планирования и нейтрализации непредвиденных финансовых потерь.

Помимо стандартного страхования через страховые компании, существуют клубы взаимного страхования, так называемые P&I clubs, они очень распространены на западе, но широкое распространение начинают получать и в России.

Клубы взаимного страхования – это общества взаимного страхования, созданные судовладельцами. Работают они по следующей схеме. Не ставя целью своей деятельности извлечение прибыли, судовладельцы складывают свои ресурсы, чтобы возместить убытки каждого застрахованного судовладельца. То есть, схема предельно проста, каждый год судовладельцы платят определенный взнос в клуб, а затем, при наступлении страхового случая, P&I должен возместить убытки. Причем ежегодные взносы каждого судовладельца должны быть такими, чтобы всех взносов хватило на покрытие убытков, если расходы все же превышают сумму взносов, то с каждого судовладельца взимаются дополнительные взносы.

Клубы взаимного страхования очень сильно отличаются от простого коммерческого страхования, так как целью клубов не является извлечение прибыли, соответственно судовладельцам намного выгоднее страховать свои суда в клубах, так как ежегодные взносы не завышаются. P&I клубы можно сравнить с некоммерческими организациями, так как они работают в интересах каждого судовладельца, а не в интересах третьих лиц.

Около девяноста процентов мировых судов застраховано в шестнадцати клубах взаимного страхования, которые входят в международную группу клубов (The International Group of P&I Clubs). Соответственно, клубы работают по всему миру и имеют собственные офисы в разных странах, например 8 офисов в Гонконге, 3 офиса в Японии, 1 в Сингапуре, но в России таких офисов пока нет.

Опять же, хоть Россия и имеет выход к трем океанам и имеет достаточно путей водного сообщения, занимается перевозкой очень важных грузов, например нефти, страхование ответственности судовладельцев, особенно в клубах взаимного страхования в России практически не развито. Большую популярность прибрело коммерческое страхование, хотя оно абсолютно не выгодно для судовладельцев.

Таким образом, в данной статье были рассмотрены основные виды страхования ответственности судовладельцев, раскрыты плюсы и минусы различных

видов страхования ответственности и затронуты законодательные аспекты страхования ответственности судовладельцев в России.

В заключении можно сделать вывод о том, что страхование ответственности в принципе, а в частности страхование ответственности судовладельцев в России находится на низкой ступени развития, в то время как в западных странах данный вид страхования является чуть ли не основным. Законодательная база для страхования ответственности в России создана слишком слабая и она не позволяет регулировать все аспекты отношений в данном виде страхования. Российской Федерации следует развиваться в отношении страхования ответственности и с выходом на международный уровень страхование ответственности, в частности судовладельцев, позволит физическим и юридическим лицам нести меньшие финансовые риски, а сохранив большое количество денежных средств, они смогут развиваться и в будущем возможно конкурировать с международными судами.

### ***Список литературы***

1. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 №24-ФЗ (ред. от 03.07.2016). – Ст. 121.
2. Шепелин Г.И. Страхование на водном транспорте. – М.: МГАВТ, 2015. – 96 с.
3. Официальный сайт страховой компании CargoBroker [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cargobroker.ru/>
4. Официальный сайт страхового агентства «ГЕЛАКСИ страхование» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://galaxyinsurance.ru>
5. Онлайн журнал «Страхование сегодня» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.insur-info.ru>