

РОЛЬ ИНСТИТУТА ВЗАИМНОГО МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ В РАЗВИТИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СТРАХОВОГО РЫНКА

Логвиненко Вероника Денисовна

магистрант Юридической школы Дальневосточного Федерального Университета, РФ, г. Владивосток

The Significance of the Protection and Indemnity Insurance Policy for the Expansion of the Russian Insurance Market

Veronica Logvinenko

master student of the School of Law Far Eastern Federal University, Russia, Vladivostok City

Аннотация. Стратегия развития страховой деятельности в Российской Федерации до 2020 года ставит задачу комплексного развития взаимного страхования. На сегодняшний день на отечественном рынке морского страхования существует ряд проблем, которые заметно снижают привлекательность страховых услуг среди судовладельцев. Создание обществ взаимного морского страхования и их эффективная деятельность способны существенно улучшить состояние отечественного страхового рынка.

Abstract. The Strategy of the Expand of the Insurance Policy of the Russian Federation until 2020 has set up a goal of a comprehensive development of mutual insurance. There is a number of problems on the domestic maritime insurance market that reduce the attractiveness of insurance services to the shipowners significantly, The establishment of the mutual insurance communities (similar to the Protection and Indemnity Clubs) and their effective operations can surely improve the state of the domestic insurance market.

Ключевые слова: морское страхование; общество взаимного страхования; английские клубы P&I; отечественный страховой рынок.

Keywords: maritime insurance; the mutual insurance communities; P&I clubs, domestic insurance market.

Морское судоходство играет ключевую роль в современной мировой экономике, занимая центральное место в единой системе глобальных транспортных перевозок. Вместе с тем, современные условия эксплуатации судов, выполнение коммерческих обязательств перед контрагентами, строгие требования безопасности, установленные международными конвенциями - все эти факторы ставят перед судовладельцами проблему выбора надежной страховой защиты.

Будучи признанным эффективным средством обеспечения безопасности мореплавания, морское страхование к сегодняшнему дню эволюционировало в надежный правовой и

экономический инструмент, занявший своё почётное место в системе международно-правовых и экономических отношений.

На данный момент морское страхование включает в себя несколько видов страхования: страхование корпуса судна (каско), страхование груза (карго), страхование ответственности судовладельцев и другие виды страхования (фрахт, спасание судна, аварии на море), которые обобщенно выделяются в отдельную группу [7].

В контексте настоящего исследования наибольший интерес представляет страхование ответственности судовладельцев, экономическая сущность которого состоит в распределении финансовых рисков, связанных с возложением на судовладельца ответственности за нарушение договорных обязательств и/или нанесение вреда интересам третьих лиц [1]. Такое распределение может осуществляться в двух формах. Именно страхование ответственности судовладельцев, наравне с «традиционной» договорной формой страхования, осуществляемой коммерческой страховой организацией, предполагает уникальную для сферы взаимную форму страхования или, так называемое, страхование клубов P&I (Protection and Indemnity Clubs). Данная форма страхования и является содержанием понятия «взаимное морское страхование», которое будет рассмотрено в настоящей научной работе.

Сфера применения страхования ответственности судовладельцев в мире и в России постоянно растет. Российские страховые компании предлагают сегодня услуги по защите интересов российских судовладельцев. Однако в силу постоянного технического развития отрасли, в морском страховании существенно возросли потребности в качестве и уровне необходимого страхового обеспечения. В ряде случаев услуги российских страховщиков не соответствуют потребностям судовладельцев или их зарубежных контрагентов, что довольно часто приводит к необходимости обращаться на западный страховой рынок.

На фоне сложившейся ситуации в рамках Стратегии развития страховой деятельности в Российской Федерации до 2020 года [4] была поставлена задача расширить сферу деятельности субъектов страхового дела, в том числе посредством комплексного развития взаимного страхования.

В Российской Федерации долгое время отсутствовала законодательная база для создания обществ взаимного страхования, что объясняет неразвитость российского страхового рынка в целом и страхования ответственности судовладельцев в частности. С принятием федерального закона «О взаимном страховании» [6] от 29 ноября 2007 года № 286-ФЗ и внесением изменений в действующее законодательство появились законодательные предпосылки для создания и деятельности в России взаимного морского страхования.

Вместе с тем, современная ситуация на страховом рынке характеризуется рядом проблем.

Во-первых, в последние годы наблюдается снижение объема внешнеторговых перевозок грузов. Отмечается, что из-за тяжелой экономической ситуации многие суда продаются или стоят на отстое [5]. На фоне ослабления рубля становится невыгодным получать страховую премию в рублях. Валютный эквивалент сборов падает, а выплат возрастает. В качестве примера можно также привести ситуации, когда в 2014 году сами страховые компании столкнулись с проблемой относительно европейских перестраховочных программ. Европейские перестраховщики, ранее перестраховавшие риски компаний РФ, отказались от сотрудничества. В результате российские страховщики вынуждены были искать новые доступные рынки перестрахования и объединяться друг с другом. В этот период Правительством и страховым сообществом была предложена идея создания национальной перестраховочной компании. Закон о создании национальной перестраховочной компании был подписан 04 июня 2016 года. Статьей 13.1 Закона предусмотрено создание НПК в организационно-правовой форме акционерного общества со стопроцентным участием Банка России в капитале. Однако есть мнение, что национальная перестраховочная компания только ухудшит конкурентоспособность российского полиса, при этом не закрывая потребность в защите от стационарных рисков [2].

Помимо экономических и политических факторов определенную роль в снижении объема перевозок сыграли относительно новые экологические нормативы Международной морской

организации (ИМО), вступившие в силу 01 января 2015 года. Например, новый регламент для региона Балтийского моря, в соответствии с нормами MARPOL (международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов) [3], предусматривает десятикратное снижение содержания серы в бункерном топливе с 1% до 0,1%. На практике это означает, что судовладельцам необходимо либо перевести суда с мазута на дизельное топливо или на новые сорта топлива низким содержанием серы, либо установить устройства для очистки выхлопных газов. Результатом становится рост цены фрахта на 25-40%, что приведет резкому снижению рентабельности морских перевозок и возможному снижению объема перевозок, что может негативно сказаться и на рынке морского страхования.

Во-вторых, наблюдается крайне низкая емкость отечественного страхового покрытия. На сегодняшний день ни один страховщик в России не в состоянии страховать крупные суда, например, стоимостью 500 млн. долларов и везущих грузы стоимостью выше 1 млрд долларов. Такое страхование возможно в P&I клубах. В России же отсутствуют страховщики в форме обществ взаимного страхования - P&I клубы, которые являются участниками мирового рынка страхования ответственности судовладельцев.

В-третьих, присутствие недобросовестных страховщиков на рынке заметно снижает привлекательность данной отрасли для судовладельцев. Интерес коммерческих страховщиков — получить максимальную прибыль — противоположен интересам страхователей, цель которых - получить максимальное страховое возмещение. Многие страховщики не отрицают, что предлагаемые страхователям договоры страхования составлены таким образом, чтобы у страховщиков почти во всяком случае была бы возможность отказать в выплате страхового возмещения или потребовать ее уменьшения. Кроме того, коммерческие страховщики, имея одной из своих задач увеличение размера собираемых страховых премий, крайне редко отказывают в заключении договоров страхования, предпочитая, если наступит страховой случай, пытаться оспаривать действительность таких договоров или искать другие основания для отказа в выплате возмещения. Усложняет процедуру получения страхового возмещения и чрезмерный уровень бюрократизации отечественного страхования и требования предоставления значительно большего пакета документов, чем на зарубежном рынке. Эта проблема имеет особенно серьезный характер в морском страховании с учетом того, что российский флот в основном состоит из довольно старых судов.

В-четвертых, современные страховые компании в качестве основной цели деятельности преследуют получение прибыли, поэтому зачастую они стремятся сузить предлагаемое страховое покрытие, чтобы сократить возможное число оснований для заявления страхового случая. В этом смысле, P&I клубы, благодаря своей тесной связи с судовладельцами быстрее реагируют на появление новых рисков и новых видов ответственности, совершенствуют условия страхования. В большинстве случаев указанные отличия сужают условия страхования, применяемые в России, по сравнению с международными стандартами. Принимая во внимание тот факт, что в соответствии со страховым законодательством России каждая страховая компания разрабатывает собственные правила страхования степень различия в условиях страхования между правилами отдельных отечественных страховых организаций значительна.

В сложившейся ситуации мы полагаем, что необходимость развития взаимного страхования обусловлена следующими факторами:

1. Потребностью страхователей в экономической страховой защите, что связано с некоммерческой формой его организации, где стоимость страхования снижается за счет исключения нормы прибыли как источника дивиденда для акционеров (участников) коммерческой страховой организации, а обязанности по взносам регулируются исключительно страхователями с учетом финансового состояния общества.
2. Отсутствием страхового покрытия на некоторые виды страхования.
3. Социальной направленностью взаимного страхования, в основе которого лежат гуманистические идеи и основными принципами являются: взаимность, бесприбыльность, общность страховых интересов, солидарная ответственность, наивысшая добросовестность и доверие.

4. Уникальностью экономического механизма и принципов организации взаимного страхования, которые позволяют в определенной степени нивелировать такие негативные явления в развитии страхования, как недоверие предприятий и населения к страховым организациям, высокие цены страхования, большие расходы страховщиков на ведение дела, низкий процент выплат, подмена страхования финансовыми схемами.
5. Возникновение и развитие ОВС способствует повышению уровня качества предоставляемых страховых услуг в конкурентной борьбе за потенциального страхователя. Внедрение различных форм страхования в рыночную экономику приобретает возрастающую роль в связи с дальнейшим ростом конкурентной основы рынка страховых услуг, развитием и повышением качества современных страховых продуктов, широко распространенных за рубежом.
6. Противодействием тенденциям монополизации на страховом рынке. Все большее внимание уделяется также увеличению уровня капитализации страховщиков, что приводит одновременно к монополизации рынка. Противодействием этому может быть введение на страховой рынок обществ взаимного страхования, которые со временем составят достойную альтернативу коммерческим страховщикам.
7. Распространением страховой культуры, повышения грамотности населения и активизации участия населения в страховых отношениях.

Возникновение и развитие обществ взаимного страхования способно обогатить страховой рынок, усилить конкуренцию между страховщиками, побуждая их улучшать качество предоставляемых услуг.

Правильно организованное общество взаимного страхования ответственности судовладельцев может быть лишено недостатков, которые присущи коммерческому страхованию. Страхование ответственности судовладельцев в обществах взаимного страхования требует и от учредителей общества, и от судовладельцев - членов общества серьезных усилий, которые не обязательны при страховании у коммерческих страховщиков. Общество должно разработать справедливые стандарты распределения взносов, учитывающие не только тоннаж, но и статистику аварийных случаев у каждого судовладельца, достоинства и недостатки принятой у него системы управления безопасностью, квалификацию членов экипажей судов и наземных работников, техническое состояние судов, а также многое другое.

Подводя итог можно констатировать, что существование обществ взаимного страхования ответственности судовладельцев благоприятно отразилось бы на состоянии транспортной отрасли в России. Первые шаги в создании законодательно-правовой базы для функционирования таких обществ сделаны. Однако, помимо нормативной базы, для эффективного существования обществ взаимного страхования нужна готовность судовладельцев нести расходы на учреждение обществ, а также вести постоянную работу по повышению стандартов качества и безопасности.

Список литературы:

1. Архипова А.Г. Страхование ответственности судовладельцев по английскому и российскому праву: Дис. ... канд. юрид. наук. - М., 2008. - С. 34.
2. Домнина О.Л. Состояние и основные проблемы страхования на водном транспорте в условиях экономического кризиса и санкций / В кн. «Страхование и управление рисками: проблемы и перспективы». - М.: Проспект, 2017. - С. 315-328.
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов // Консорциум Кодекс [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901764502> (дата обращения: 12.04.2018).
4. Об утверждении Стратегии развития страховой деятельности в Российской Федерации до 2020 года: Распоряжение Правительства РФ от 22.07.2013 № 1293-р // Собр. законодательства

Рос. Федерации. – 2013. – № 31. – Ст. 4255.

5. Страхование и управление рисками: проблемы и перспективы: Монография / Под ред. С.А. Белозерова, Н.П. Кузнецовой. – М.: Проспект, 2017. – С. 12-14

6. Федеральный закон «О взаимном морском страховании» // [Электронный ресурс] – Режим доступа: (дата обращения: 12. 04.2018 год).

7. Pavliha M. Overview of Marine Insurance Law. IMO International Maritime Law Institute; Malta, 2010. Available at: <http://www.dpps-mlas.si/pdf/Overview%20of%20Marine%20Insurance%20Law%20-%20Overview.pdf> (accessed 03 February 2018).