Рынок каско судов: реальность и ожидания

Сегодня в необходимости страхования каско судов уже никто не сомневается. В ряду наиболее распространенных причин, по которым судовладельцы это делают, наряду с требованиями банка по залогу судна при выдаче кредита и пожеланиями фрахтователей, спасательные операции, объявление общей аварии, необходимость гарантийного обеспечения освобождения судна из-под ареста. Однако в последнее время появился более серьезный риск для морских судов – пиратство.

Цена политкорректности

Сегодня пиратство стало организованным бизнесом. Оснащенные спутниковой техникой и оружием, обученные и скоординированные, пираты вымогают у международного транспорта огромные деньги, пытают и убивают людей. Выкупы направляются в банки, которые тоже участвуют в этих преступлениях. По свидетельству *Владимира Медникова, вице-президента ОАО «Совкомфлот»,* выступавшего на конференции, организованной ЗАО «САК Альянс», наиболее опасно сегодня западное побережье Африки: воды и порты Нигерии, Бангладеш и Танзании. Действия так называемых сомалийских пиратов принимают все более агрессивный характер. Наблюдается тенденция объединения пиратских банд, повышения уровня их оснащенности, подготовки, уровня берегового обеспечения их действий.

Нападения на гражданские суда совершаются с применением стрелкового оружия, в том числе, ручных гранатометов. Это создает риск причинения вреда здоровью и жизни членов экипажа, повреждения и утраты судна и груза, нарушения обязательств по договору перевозки груза и фрахтования судна. Нападения сопровождаются требованиями выкупа от судовладельцев за судно, груз, экипаж. За пределами сомалийского региона пираты, как правило, ограничиваются грабежом и разбоем.

Через эти зоны проходит около 20 тысяч судов в год, то есть от 40 до 80 судов ежедневно, осуществляется около 12% перевозок грузов в мире и 40% перевозок мировой нефти. Ущерб мировой экономики, наносимый пиратством оценивается в 12 млн долларов ежегодно. Это не может не влиять на цены во всем мире.

Такая ситуация порождает множество вопросов. В прежние времена пиратов просто вешали на реях – в XXI веке законопослушное мировое сообщество не в силах им противостоять. Часть законов не работает, часть – не выполняется, а некоторые риски вообще не укладываются ни в какое правовое поле.

Международная конвенция обязывает государства бороться с пиратством, в соответствии со ст. 107 корабли ВМФ могут задерживать и привлекать к судебной ответственности суда, подозреваемые в пиратстве. Но, если пиратов арестовывает, например, российский ВМФ, то потребуется месяц, чтобы доставить их в Россию. А власти прибрежных государств (Йемен) не хотят тратить средства на суд и содержание чужих (сомалийских) граждан в тюрьме. В международном праве не задекларирована обязанность государств осуществлять правосудие. Резолюция Совета безопасности ООН гласит: на борту кораблей военного флота должны быть представители государства, которым будут передаваться пираты. Получается, что на борту должны быть размещены представители десятка государств.

Грузы перевозятся транспортными судами, возглавляемыми капитаном, который не имеет юридических прав пустить на борт вооруженную охрану. Но как иначе судовладельцы могут защищать жизнь людей на своих судах и груз, который им доверен грузовладельцами? На этот счет нет единообразного международного подхода. Судна должны защищать те, кто призван это делать – военные – и уже сложился рынок таких услуг со своими тарифами. Но здесь возникает много правовых проблем и страховых вопросов. Кто должен

принимать решение об ответном ударе? Капитан на судне – первое лицо. Но он не профессиональный военный. На каком этапе гражданское лицо может отдавать такую команду? Или такое важное решение должен принимать начальник вооруженной охраны?

Если с борта судна стреляют, то, как правило, пираты спасаются бегством. Но иногда они отвечают огнем. Кто должен заплатить за этот ущерб? Вооруженные люди на борту могут быть ранены или убиты. Даже в мирный период, случайно. Значит, существует риск угрозы жизни.

В общем торговом праве предусмотрена компенсация на случай любого ущерба. Обращение направляется к страховой компании. Но что именно следует вписывать в страховой контракт в отношении защиты судна? Должны ли экипажи иметь профессиональную страховку? Каков ее лимит?

Судно и оборудование могут быть застрахованы на случай войны, но есть ограничения ответственности судовладельца. Как соотносится покрытие в случае дополнительного риска при захвате и выплате выкупа? Вопросов больше, чем ответов.

При захвате заложников судовладельцы вынуждены вступать в контакт с посредниками пиратов. Иногда выкуп выбрасывается с вертолета в мешках. Деньги могут оказаться в руках мусульманских организаций, преследуемых по закону в США. Но из-за этого менеджер, давший команду выплатить деньги, будет подвергаться судебному преследованию в таких странах как США, Италия, Великобритания. Но если не платить выкуп, то пленники рискуют жизнью.

По данным IMB по состоянию на март 2011 года общее количество нападений пиратов – 87, захвачен-

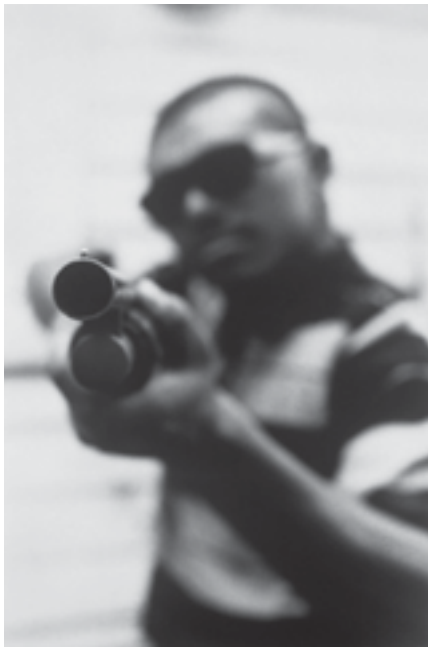
ных судов – 13, все – в районе Сомали, убитых там же – 7 человек, удерживаемых членов экипажей – 711 человек, – сообщил Владимир Медников.

Страхование от пиратства

Ожидать скорого решения проблемы пиратства не приходится, поэтому основные надежды судовладельцев по возмещению экономических потерь связаны со страховыми компаниями.

Сегодня к морскому страхованию предъявляются все более строгие требования, чем несколько лет назад, а его структура становится все более универсальной. Как рассказал *д-р Харальд Целлер, управляющий партнер Zeller Associates GmbH (Германия)*, страхование покрывает риски смерти, несчастного случая, замены членов экипажа, компенсации стоимости похищенного, повреждения грузов. Возможно покрытие ущерба от загрязнения окружающей среды из-за опасных видов грузов (разлива нефти, радиации), подъем и удаление остатков судна, покрытие ответственности за груз, доли судовладельца в общей аварии. Страхуются столкновения судов, ответственность команды, травмы членов экипажа и пассажиров, ответственность третьих лиц (в том числе, беженцев и безбилетников).

Если говорить о пиратстве, то существуют виды страхования, покрывающие выплату выкупа, потерю выкупной суммы во время доставки в пункт назначения, оплату услуг кризис-менеджмента, выплату компенсаций по несчастным случаям, смерти и юридическую ответственность застрахованных. Возмещение расходов по выкупу судна возможно в рамках расходов по общей аварии страховщиками военных рисков. Сегодня нет однозначной трактовки условий страхования и законодательства по этому вопросу. Все зависит от договоренностей со страховщиками.



Сервис, прозрачность, оптимизация

Увеличение числа рисков морской навигации вынуждает судовладельцев обращаться к страховщикам. Как рассказал *директор департамента морского страхования ООО «АОН РУС – страховые брокеры» Сергей Ивлев,* независимо от страны проживания судовладельца, ожидания клиентов остаются одинаковыми.

1. Высококачественный конкурентоспособный сервис. Как правило, от новых страховщиков ожидают новый сервис. Он подразумевает проведение предстраховой экспертизы, включение в страховое покрытие рисков, необозначенных в предыдущем полисе, обязательства более оперативного ведения претензионной работы.
2. Прозрачность страховых операций. Не секрет, что часть российских судовладельцев сталкиваются с тем, что после рассмотрения страховых претензий, когда дело доходит до выплаты, появляются те или иные проблемы с перестраховщиками, налоговиками, юристами и выплата переносится на неопределенный срок. Договор каско судна это двухсторонний договор между страховой компанией и судовладельцем и чем больше стороны знают друг о друге, тем проще им будет вести себя в будущем. Судовладельца не должны волновать проблемы, возникающие у страховщика с налоговиками.
   Пример. Судно было застраховано в 2002 году, убыток произошел в 2003 году из-за посадки судна на мель, спасательная операция длилась четыре месяца, и полгода судно ремонтировалось в доке. Данный убыток попадал под перестрахование 2002 года, а возмещение было заявлено в 2004 году. Двое участников перестраховочного договора 2002 года попали под убыток, связанный с разрушением в США башней-близнецов. Поскольку эта доля была небольшой, вопрос удалось решить.
   Но в другой похожей ситуации страховая компания могла иметь более серьезные проблемы.
3. Оптимизация расходов на страхование. До недавнего времени судовладельцев больше интересовали вопросы эксплуатации судна, поиска грузовой базы, найм квалифицированного экипажа. Каждый год судовладелец сталкивается с ростом издержек, связанных с введением новых Конвенций, повышением требований портовых властей, паде-

ний фрахтового рынка. Поэтому оптимизация за счет снижения страховой премии – первая тема, которую хотелось бы реализовать.

Где страховаться: дома или в Европе?

Если судовладелец принял решение о страховании каско, он стоит перед выбором, какую компанию предпочесть? Перечислим преимущества западноевропейского рынка:

- сервис более высокого уровня в отношении ведения претензионной работы, круглосуточная доступность, гарантийное обеспечение;
- широкая линейка страховых продуктов;
- акцепт полиса западноевропейских страховщиков;
- отсутствие ограничений по акцепту лимитов в отношении стоимости судов, в том числе, строящихся.

Западноевропейские страховщики обладают большой емкостью, в частности, по перестрахованию. Как утверждает Сергей Ивлев, попытки страхования судов на время постройки, предпринимаемые российскими страховщиками, обречены на долгие согласования западноевропейскими перестраховщиками, поскольку емкости российских страховых программ по

перестрахованию явно недостаточно.

Однако и у российского рынка страхования каско судов есть свои плюсы:

- более мягкая ценовая политика страховщиков (как следствие – возможность сэкономить);
- отсутствие жестких требований в отношении предстрахового осмотра судов;
- акцепт судов различных типов, старше 30 лет и находящихся вне класса IACS.

По мнению Сергея Ивлева, западноевропейский рынок акцептует далеко не все суда, особенно российских судовладельцев. Если владелец имеет флот в два-три судна

возраст которых превышает 30 лет, то шансы получить западноевропейские покрытия невелики.

Сегодня в России – в отличие от Европы – нет ни одной страховой компании, специализирующейся на морских рисках, а у 12 наиболее активных игроков рынка доля морского страхования составляет не более 5-10% от всего портфеля. При этом, российский флот составляют старые, недорогие корабли, доставшиеся судовладельцам из советского прошлого. Имеющихся у российских страховщиков лимитов хватает на покрытие рисков для судов малого и среднего тоннажа. Но когда клиенты обращаются к российским страховщикам с крупными капиталоемкими рисками, возникают проблемы. По мнению Сергея Ивлева, приход западноевропейских страховых компаний пойдет на пользу судовладельцам.
Если российский судовладелец отдает свое судно во фрахт под долгосрочную грузовую линию, то полис западноевропейских страховщиков будет акцептован более легко, чем полис российского страховщика. Западноевропейские страховщики обладают большей емкостью, большими возможностями в отношении страхования капиталоемких рисков.

Новый тренд – обязательное страхование ответственности

Два года назад странами ЕЭС была принята директива №20 относительно страхования ответственности судовладельца, и с 1 января 2012 года во все порты стран ЕЭС суда всех стран, независимо от того, где они зарегистрированы, могут прийти только в том случае, если они застрахуют свою ответственность в соответствии с конвенцией об ограничении ответственности 1976-1996 года. По мнению *советника Президента по правовым вопросам союза российских судовладельцев Георгия Иванова*, российские судовладельцы оказались в неопределенном правовом поле, поскольку требуется начать страхование ответственности по конвенции, по которой российские суда никогда не страховались. Россия должна выработать законодательные акты, которые потребовали бы обязательного страхования судов стран ЕЭС при посещении российских портов. Но это не основная сложность. Проблема в том, что директива № 20 ЕЭС исключает из сферы своего применения четыре основных конвенции, связанные с ответственностью за загрязнение. И наши судовладельцы находятся перед дилеммой: как быть, если в соответствии с ди-

рективой ЕЭС российские судовладельцы обязаны будут с 1 января иметь страхование ответственности при посещении портов стран ЕЭС? Точного ответа страховое сообщество не дает. Эта ответственность по своему размеру равна ответственности, установленной конвенцией 1976-1996 годов. В то же время с февраля действует конвенция об ответственности за загрязнение бункерным топливом, которая также требует страхования. Оно по размеру равно ответственности, установленной конвенцией 1976-1996 годов. Как же дальше поступать с этими пределами? Означает ли это, что российские судовладельцы с 1 января должны дважды застраховать свою ответственность: один раз – по Конвенции 1976 года, второй – по конвенции о загрязнении бункерным топливом? Или достаточно застраховаться один раз с тем, чтобы ограничение ответственности применялось и там, и там. Надо избежать двойного страхования.

В директиве № 20 в качестве примера названы различные виды обеспечения. Проблема в том, что на одну конвенцию по ограничению ответственности по морским требованиям повешены три конвенции: 1976 года, бункерная и рекренумер конвенция. И все они относятся к первой конвенции, по которой судовладелец должен иметь страхование ответственности. Где он получит это страхование, не имеет значение.

Как только европейские государства начнут принимать законодательство, основанное на директиве № 20, в нем должно содержаться решение об ограничении ответственности по другим конвенциям, в первую очередь – бункерная, которая не имеет своего предела, отсылает к конвенции 1976 года. Сейчас в Австралии возник вопрос о пересмотре предела ответственности этой конвенции. Нас беспокоит то, что одни и те же пределы могут потребоваться дважды. Потому что, если мы придем в Европу с полисом страхования по бункерному топливу, это – международное свидетельство от имени государства, но должно быть еще одно свидетельство, отвечающее требованиям директивы № 20.

Галина Снопова