



Морское страховое право в России: пробелы и перспективы

*Молчанов Максим Владимирович,
Студент 4 курса юридического факультета
Северо-Восточного Федерального Университета
имени Максима Кировича Аммосова*

max_vlad_molchanov@mail.ru

Аннотация. Динамика развития, открывающиеся перспективы, возможности – это и многое другое на данный момент предоставляет Северный Морской путь для компаний перевозчиков и иных организаций, имеющих к морской транспортной системе косвенное отношение.

Ключевые слова: Северный морской путь, морское страховое право.

Динамика развития, открывающиеся перспективы, возможности – это и многое другое на данный момент предоставляет Северный Морской путь для компаний перевозчиков и иных организаций, имеющих к морской транспортной системе косвенное отношение.

Для России СМП представляет наиболее выгодный интерес, в плане того, что стабильное развитие арктической морской транспортной системы обеспечит стабильность, экономическую эффективность СМП. Это в свою очередь даст толчок развития для иных отраслей, например: нефтедобыча, добыча полезных ископаемых, а, впоследствии, все это может стимулировать развитие инфраструктуры регионов страны, расположенных в арктической зоне, вдоль побережья Северного Ледовитого Океана.

Интерес к арктическому региону не перестает расти, даже от неарктических стран.

В августе 2013 года, американское издание The Wall Street Journal опубликовало примечательное, с его точки зрения, событие о том, что китайский контейнеровоз отправился из Даляня до Роттердама через СМП. Также, из интервью Донмин Чина, заведующего отделом полярной логистики Корейского института полярных исследований, которое он дал в ноябре 2013 года заместителю программного директора РСМД Тимуру Махмудову, становится отчетливо понятно, что Южная Корея уже выработала свою комплексную арктическую политику,

так как ее привлекают коммерческие возможности

На выступлении в Салехарде на Международной конференции по вопросам Арктики перспективу развития региона подчеркивает заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, что грузооборот торгового мореплавания в акватории Северного морского пути к 2030 году может достигнуть 50-80 млн. тонн в год. Для сравнения он уточнил объем перевозок транзитных грузов по Северному морскому пути в навигацию за 2012 год, который составил 1 млн. 127 тыс. тонн по данным Росморречфлота.

Учитывая прогнозы и статистические данные, можно сделать вывод о том, что количество судов, проходящих через СМП, увеличится в разы.

От прогнозов и статистики хочу перейти непосредственно к моделированию различных ситуаций и проблем, которые могут возникнуть при прохождении судов.

Любой судовладелец, независимо от количества и вида своих судов, должен моделировать различные кризисные ситуации, с учетом статистических данных о различных происшествиях, а самое главное – о ликвидации расходов, которые судовладелец может понести. То есть любой ответственный судовладелец в своих же интересах будет обращаться к страховым компаниям.

Что же касается страховщиков, тут все немного туманней. У страховщиков возникают некие проблемы, так как Северный Морской путь обладает весьма сложными климатическими условиями. И хоть на нем не встретишь пиратов, в отличие от Суэцкого канала, и рядом нет Египта, который, как известно, перекрывал Суэцкий канал, все же у Северного Морского Пути свои, весьма опасные особенности.

Во-первых, это лед. Весь путь покрыт льдом, который может повредить корпус судна. Непредсказуемость СМП вызывает опасение, не стоит забывать и про глобальное потепление, которое является причиной таяния льдов.

Аномальные холода, которые будут сопровождать судно на всем пути, тоже достаточно опасная особенность. Груз может просто-напросто замерзнуть по пути и потерять всю свою ценность. Что уж там груз, экипаж судна, в случае непредвиденной аварии, технических неполадок или иного вмешательства в продвижение транспорта по пути, оказывается в зоне риска.

Иными словами, страховщик, покрывая риск гибели или повреждения от замерзания, берет на себя больше риска, чем сам судовладелец. Если даже страховщик покроет такие риски, то страховая премия будет завышена. Но и этого мало: у страховщика возникнут проблемы с перестрахованием, а последнее в данном деле будет являться неотъемлемой частью, потому что речь идет о больших затратах при наступлении страхового случая.

Из подобного моделирования ситуаций под знаком вопроса остается жела-

ние страховщиков по предоставлению своих услуг.

Помощь страховщикам я вижу в английском страховом законодательстве. Я полностью согласен с Айбеком Ахмедовым, который в своей статье «Значение английских правовых инструментов для развития страхования в Российской Федерации и в странах Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС)», описывает о двух доктринах английского страхового права, а именно о доктрине «наивысшей добросовестности» и доктрине «warranty».

В Англии достаточно подробно детализировано страховое право, оно делится на морское страхование, на страхование жизни и т.д. Все это приносит свои плоды, учитываются различные нюансы, подробная регламентация всевозможных спорных вопросов, а, вследствие этого, и полная законодательная защита всех участников данных отношений. Законодательные рамки отношений не могут не привлекать как судовладельцев, так и страховые компании.

Добросовестность, надежность и эффективность – три кита развития страхового бизнеса в современное время. Все это предполагает ответственный подход к делу сторон.

Я вижу вполне возможным адаптацию в российские реалии британской доктрины «наивысшей добросовестности», которая имеет огромное значение для морского страхования в Англии.

Она подразумевает под собой то, что страхователь обязан сообщать страховщику любую информацию о застрахованном предмете. Если страхователь не доведет информацию до страховщика, он может оказаться неправ в случае возникновения споров.

Такое, несправедливое, на первый взгляд, правило позволяет дисциплинировать страхователя, не давая ему повода отходить от положений договора. Это положение в принципе является несправедливым для страхователя, но страховщик находится в более невыгодном положении, чем страхователь, поэтому такие инструменты защиты я вижу возможными на российском правовом пространстве. Страхователь в любом случае знает больше о застрахованном предмете, поэтому назрела необходимость сообщать всю имеющуюся у него информацию, которая может быть существенна для оценки риска, и такого рода информация должна быть сообщена как страхователем, так и страховщиком.

На данный момент, в российском страховом праве обязанность налагается на страхователя и от него же требуется предоставление только той информации, которую может запросить страховщик.

Плюсов во внедрении данной концепции, как центр, как центр всего страхового право России достаточно. Страхование в целом для субъектов является достаточно ответственным явлением. В случае ее адаптации, я вижу вполне реальным, то, что строгий подход, ответственность, с которыми будут подходить

субъекты к делу, может возрасти в разы. Сильно велик риск упустить из поля зрения существенные нюансы, что впоследствии приведет к отказу в выплате страховых возмещений или наоборот послужит доказательством того, что выплата страхового возмещения имеет место быть.

Здесь же вскользь можно напомнить о страховых брокерах, так как для них данная доктрина может предстать в выгодном свете. Спрос на их услуги должен возрасти из-за упомянутого выше «строгого подхода» и в целом может послужить катализатором развития института страховых брокеров в стране. Другое дело, что наше законодательство не ограничивает желающих обратиться и к иностранным брокерам. Эту тенденцию по оттоку отечественных страхователей на иностранный рынок брокеров, можно остановить лишь повышением своей квалификации, и предложением оказывать спектр тех услуг, которые для страхователя остаются в тени в силу неполной осведомленности. Другими словами предлагать такие услуги, при которых без брокера не обойтись.

Для российского страхового права, страховщика как сторону необходимо обеспечить подобными средствами защиты.

Литература:

1. Айбек Ахмедов, «Значение английских правовых инструментов для развития страхования в Российской Федерации и в странах Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС)»
2. Федеральный закон от 27.1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации».
3. «Северный Морской Путь: юридические преимущества и риски», Айбек Ахмедов 2013 г.