

УДК 367.4

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В КРУИЗНОМ ТУРИЗМЕ

Колосова Вера Анатольевна¹, доцент кафедры теории и истории государства и права
e-mail: vakolosova@gmail.com

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Статья посвящена анализу правовых механизмов, регулирующих страхование ответственности в сфере круизного туризма. В ней рассматриваются международные и национальные нормативные акты, определяющие обязанности круизных компаний и права пассажиров в случае причинения вреда жизни, здоровью или имуществу во время путешествия.

Ключевые слова: морской круиз, речной туризм, правовое регулирование, круизный туризм.

ON THE QUESTION OF LEGAL REGULATION OF LIABILITY INSURANCE IN CRUISE TOURISM

Vera A. Kolosova¹, Associate Professor of the Department of Theory and History of State and Law
e-mail: vakolosova@gmail.com

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. This article analyzes the legal mechanisms governing liability insurance in the cruise industry. It examines international and national regulations defining the responsibilities of cruise lines and the rights of passengers in the event of injury to life, health, or property during travel.

Keywords: sea cruise, river cruise, legal regulation, cruise tourism.

Вопрос правового регулирования страховой ответственности в круизном туризме является одним из важных, находящемся на стыке нескольких трендов: рост круизного рынка, новые технологические и логистические вызовы, а также уроки прошлых инцидентов. Согласно «ст. 931 ГК РФ, по договору страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц (в т.ч. пассажиров круизного судна), может быть застрахован риск ответственности как самого страхователя, так и иного лица (п. 1 ст. 931 ГК РФ). При этом договор считается заключённым в пользу лиц, которым может быть причинён вред (выгодоприобретателей) (п. 3 ст. 931 ГК РФ), а в случаях, предусмотренных законом или

договором, такие лица вправе напрямую требовать возмещения от страховщика в пределах страховой суммы (п. 4 ст. 931 ГК РФ)» [1].

В России круизный туризм развивается: по данным Росморречфлота, в 2025 году пассажиропоток вырос на 20%. Это повышает спрос на механизмы защиты туристов, в том числе через страхование. Круиз – это не просто перевозка. В пакет входят услуги разных исполнителей (туроператор, перевозчик, судовой медцентр, организаторы активностей на борту). Из-за этого возникают «серые зоны»: кто именно несёт ответственность в конкретной ситуации и как это отражено в страховом договоре?

Появляются специфические угрозы: вспышки инфекций на борту (как хантавирус на лайнере MV Hondius в 2026 году), сложности с эвакуацией в удалённых районах (Арктика, Антарктика), зависимость маршрута от погодных и ледовых условий. Стандартные полисы не всегда покрывают такие сценарии, что порождает споры. Вопросы взаимодействия. Когда у разных участников (туроператор, судовладелец, подрядчики) есть свои договоры страхования, при наступлении случая возникает вопрос: как распределять выплату, не возникнет ли дублирование?

Здесь нужна чёткая координация между страховщиками. Возникают пробелы – например, в чётком определении, какие именно специфические риски (эвакуация из удалённых зон, инфекционные угрозы) должны быть в обязательном или рекомендованном покрытии, или в механизмах разрешения споров при множественных договорах страхования. Поэтому тема правового регулирования страхования ответственности в круизном туризме остаётся в фокусе: нужны уточнения норм, методические рекомендации для участников рынка и, возможно, новые отраслевые стандарты. На сегодняшний день продажи круизных туров действительно выросли. Просматривается устойчивость тренда, хотя динамика немного различается для морского и речного сегмента.

По оценкам туроператоров (например, PAC Group), предварительные данные за 2026 год показывают рост продаж п морским круизам примерно на 43% по сравнению с предыдущим периодом. Особенно заметен подъём интереса к конкретным направлениям: Средиземное море, Персидский залив, а также Азия (интерес к азиатским маршрутам вырос в разы). Один из драйверов – появление новых маршрутов «под ключ» от российских операторов, адаптация туров под русскоязычных путешественников, а также внедрение русскоязычной поддержки на лайнерах.

Рассматривая вопросы речных круизов, картина просматривается чуть сложнее: после нескольких лет активного роста рынок в 2025 году вышел на «плато» – прирост был минимальным (порядка 1–2%). Причина в том, что компании уже вывели в продажу практически весь доступный флот, и «спящих» теплоходов для резкого наращивания объёмов больше нет. При этом внутри сегмента есть позитивные сигналы: растёт доля семейных путешественников (в том числе с детьми), появляются новые интересные и необычные маршруты (по сибирским рекам, экспедиционные туры на Байкал).

Необходимо обратить внимание на то, что помимо расширения географии и появления новых форматов, на спрос влияют и другие факторы: развитие онлайн-продаж и маркетплейсов, которые делают выбор удобнее, а также то, что круиз всё чаще рассматривают как готовый, «всё включено» формат отдыха. Проблема разграничения ответственности. Как распределяется ответственность между организатором круиза (туроператором) и непосредственным перевозчиком? Определение перечня страховых рисков. Законодательство не всегда содержит исчерпывающий список рисков, подлежащих обязательному страхованию, что порождает неопределённость.

Как координируют действия страховые компании, если у компании есть договоры и с туроператором, и с перевозчиком? Специфика особых видов круизов. Например, экспедиционные круизы в Арктику или Антарктику, где риски (сложность эвакуации)



выше, и это требует особого подхода к страхованию. На наш взгляд целесообразно рассмотреть следующие предложения по регулированию данного вопроса: дополнить

статью 9 ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ» [2] частью 5 следующего содержания: «При предъявлении туристом требований о возмещении вреда, причинённого во время круиза, туроператор несёт ответственность перед туристом в полном объёме. После удовлетворения требований туриста туроператор вправе предъявить регрессный иск к перевозчику в порядке, установленном законодательством. Бремя доказывания отсутствия вины перевозчика или наличия обстоятельств непреодолимой силы возлагается на перевозчика»;

статью 186 КТМ РФ [3] частью 3 следующего содержания: «Регрессные требования туроператора к перевозчику подлежат рассмотрению в течение 30 календарных дней с момента получения перевозчиком соответствующего требования и полного пакета документов. Перевозчик обязан предоставить мотивированный ответ либо произвести выплату в указанный срок. При отсутствии ответа или несогласии с суммой требования спор передаётся на рассмотрение в суд». Необходимо решение данного вопроса закрепить и региональным законодательством, целесообразно рассмотреть проект поправок к Закону Нижегородской области № 8-3 [4].

1. Дополнить статью 1 («Основные понятия») новым термином. Внести определение: «круизный туристский продукт – туристский продукт, формируемый на основе перевозки пассажиров по реке или морю по заранее определённой маршруту с остановками в портах для экскурсионного обслуживания». Это создаст базу для остальных норм.

2. Дополнить статью 5 («Государственная поддержка в сфере туризма») новой частью 4. «Органы исполнительной власти Нижегородской области содействуют развитию механизмов страхования рисков в круизном туризме. В частности, Правительство Нижегородской области вправе утверждать рекомендации по формированию страховых программ для участников рынка (туроператоров, судовладельцев, операторов причальной инфраструктуры), включая перечень покрываемых рисков и минимальные требования к лимитам ответственности». Что это даст? Регион не вводит обязательное страхование (это компетенция РФ), но может стимулировать его через методические рекомендации и субсидии на страховые премии для приоритетных проектов.

3. Дополнить статью 10 («Полномочия Правительства Нижегородской области») частью 5. «Правительство Нижегородской области утверждает порядок предоставления субсидий юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям в сфере круизного туризма на возмещение части затрат на уплату страховой премии по договорам страхования рисков, связанных с осуществлением указанной деятельности. Субсидии предоставляются при условии соответствия проекта критериям приоритетности, установленным Правительством Нижегородской области». Что это даст? Прямой финансовый стимул для бизнеса активнее страховаться.

4. Дополнить Закон главой о контроле и ответственности.

Например, статью 12 дополнить нормой: «Владельцы объектов инфраструктуры круизного туризма (причалы, дебаркадеры) обязаны иметь договор страхования гражданской ответственности за причинение вреда третьим лицам. Невыполнение этого требования является основанием для приостановления деятельности объекта до устранения нарушения».

Внесение поправок в законодательство позволит совершенствовать механизм правового регулирования страхования ответственности в круизном туризме.



Список литературы:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025, с изм. от 09.06.2026) // Собрание законодательства РФ, 29.01.1996, № 5, ст. 410.
2. Федеральный закон от 24.11.1996 № 132-ФЗ (ред. от 29.12.2025) «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 02.12.1996, № 49, ст. 5491.
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, № 18, ст. 2207.
4. Закон Нижегородской области от 12.02.2008 № 8-3 (ред. от 11.03.2026) «О туристской деятельности на территории Нижегородской области» (принят постановлением ЗС НО от 31.01.2008 № 885-IV) // Правовая среда, № 13(896), 21.02.2008 (приложение к газете «Нижегородские новости», № 33(3925), 21.02.2008).

