



УДК 349.6

СОСТОЯНИЕ И ПУТИ РАЗВИТИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО СТРАХОВАНИЯ ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Домнина Ольга Леонидовна, ученый секретарь
Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

Аннотация. В данной статье приводится перечень видов страхования и нормативной базы, в соответствие с которой осуществляется экологическое страхование. Приводятся статистика по отдельным авариям, вызывающим загрязнение окружающей среде и сведения о компенсации убытков через экологическое страхование. На основе анализа отечественного и зарубежного опыта такого страхования делается вывод о необходимости его развития и о первых шагах, уже выполненных на государственном уровне.

Ключевые слова: водный транспорт, экологическое страхование, развитие страхования.

Среди факторов, влияющих на социально-экономическое развитие государства немаловажное значение влияют экологические факторы, так как благополучное состояние окружающей среды имеет огромное значение для здоровья населения и формирования экономического развития в рамках теории устойчивого развития государств и регионов. Одним из компонентов экологической безопасности является защищенность водных объектов от загрязнений как в результате чрезвычайных ситуаций, связанных с объектами водного транспорта, так и осуществления хозяйственной деятельности субъектов, влияющий на состояние экологии в регионе.

Экологическая безопасность водных объектов достигается с помощью: мониторинга и прогнозирования возможного загрязнения, финансовых механизмов покрытия возникающих убытков от загрязнения окружающей среды и комплекса организационно-технических мероприятий по предотвращению или сокращению возможных убытков [1]. Отсюда вытекает, что одним из направлений развития эколого-экономической безопасности водных объектов является развитие механизма компенсации получаемых экологических убытков в рамках экологического страхования, а также учет этого механизма на экологическую безопасность водных объектов.

В Российской Федерации экологическое страхование развивается в рамках:

- страхования ответственности судовладельцев, осуществляемом в соответствии с ст. 121 Кодекса внутреннего водного транспорта [2];
- обязательного страхования гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда;

- добровольного комплексного экологического страхования.

За 2017-2019 года количество заявок на экологическое страхование выросло [3], но точных данных по ним нет, так как нет такой учетной группы в видах страхования. Между тем из некоторых известных данных по экологическим убыткам [], их значения составляют очень внушительные суммы.

Основная доля убытков в 35% заявленных экологических авариях их причинами стали нефтяные углеводороды. При этом возмещалась только небольшая часть убытков, полученных в результате таких аварий. По официальным данным, только в 2018 году было предъявлено исков и претензий на возмещение ущерба окружающей среде от загрязнений нефтепродуктов на сумму свыше 5 млрд. рублей, а возмещены были лишь 190 млн. рублей [4]. В настоящий момент огромному количеству предприятий удается скрывать аварии, уходить от штрафов и компенсаций ущерба[4].

В результате известной из всех СМИ аварии на ТЭЦ «Норникеля» весной 2020 года по оценкам основного владельца компании В. Потанина, убытки окружающей среде составляют не менее 10млрд руб., а по оценке «Гринпис» при этом только водным объектам ущерб уже составил порядка 6млрд руб.[4]. ТЭЦ была застрахована по закону об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев опасных объектов, а также по договору страхования имущественных рисков на сумму 1млрд руб. Но ни один из перечисленных полисов не включает расходы на восстановление экологии пострадавшего региона.

Это говорит о необходимости разработки новых подходов к экологическому страхованию, уточнению подлежащих страхованию рисков и устанавливаемых требований к такому страхованию. В объем покрытия целесообразно включать риски ответственности за причинение вреда окружающей среде, а также расходы по восстановлению почвы и водных объектов, расходы на исследования загрязненной территории с целью ее восстановления. Во всем мире этот механизм уже работает.

Анализ зарубежного опыта [3, 5, 6] комплексного экологического страхования выявляет следующие его отличительные особенности от отечественного:

1. В нашей стране предприятия - виновники экологических загрязнений перечисляют государству разово экологический ущерб по утвержденным таксам и методикам. На этом их ответственность заканчивается. В странах Европы предприятия – виновники восстанавливают поврежденную экосистему (расчистку, мониторинг, убытки экосистеме), затрачивая на это средства в течении десятилетий. А это совсем другой масштаб компенсаций.
2. В странах Европы в случае уклонения таких предприятий от ликвидации последствий аварий государственные структуры имеют право осуществить эти работы самостоятельно, выставив затем счет виновнику. Неотвратимость оплаты таких расходов стимулирует компании для заключения договоров страхования. У нас в стране такая практика отсутствует.
3. В странах Европы у предприятий, возможных причинителей вреда окружающей среде, есть обязанность информировать соответствующие органы не только по факту причинения экологического вреда, но и при его угрозе. В противном случае они несут за это ответственность. У нас такой обязанности у предприятий нет.

Такие жесткие требования, устанавливаемые законодательно в развитых странах Европы, способствуют тому, что предприятия-источники повышенной опасности предпочитают добровольно страховать свою ответственность за вред окружающей среде. В нашей стране тоже есть Федеральный закон «Об охране окружающей среды» [7]. В статье 18 этого закона приводится определение экологического страхования, но на практике страхование в описанном понимании не используется.

После масштабной по своим последствиям аварии на ТЭЦ «Норникель», 13.07.2020 был принят Федеральный закон № 207-ФЗ «О внесении изменений в статью 46 Федерального закона «Об охране окружающей среды» и отдельные законодательные акты

Российской Федерации», который вступит в силу с 1 января 2021 года. Пунктом 10 ст. 46 новой редакции этого федерального закона установлено, что «эксплуатирующая организация ... обязана: выполнять план предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов; иметь финансовое обеспечение для осуществления мероприятий, предусмотренных планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, включая возмещение в полном объеме вреда, причиненного окружающей среде, жизни, здоровью и имуществу граждан, имуществу юридических лиц в результате разливов нефти и нефтепродуктов...» [8].

Законом предусмотрено четыре возможных вида финансового обеспечения [8]:

- банковская гарантия в размере, необходимом для возмещения в полном объеме причиненного вреда в соответствии с планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов;
- договор страхования, на сумму возмещения в полном объеме причиненного вреда в соответствии с планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов;
- создание резервного фонда, содержащего суммы в размере, необходимом для возмещения в полном объеме причиненного вреда в соответствии с планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов;
- гарантийное письмо учредителя или собственника имущества эксплуатирующей организации, по уплате денежных сумм, в размере, необходимом для возмещения в полном объеме причиненного вреда в соответствии с планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.

Указывается, что размер банковской гарантии/страховой суммы/резервного фонда должны обеспечивать финансирование планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, включая полное возмещение вреда в результате аварии.

Опыт аналогичных финансовых гарантий в сфере туризма или ответственности судовладельцев показывает, что такие решения способствуют использованию и развитию финансового обеспечения в виде страхования.

На данный момент в принятом документе предусмотрен расчет размера финансового обеспечения в соответствии с методикой, которая еще только прорабатывается и не утверждена. В основу ее предполагается взять методику, утвержденную в 2019 году [9].

Данная методика требует не только разработки, но и общественного обсуждения. Кроме того, может быть поднят вопрос о возможности комбинирования указанных видов финансового обеспечения.

Таким образом, развитие экологического страхования в России могло бы решить многие озвученные проблемы при их адекватной доработке и исполнении.

Список литературы:

1. Корнев А.Б., Домнина О.Л., Пластинин А.Е. Пути развития экологической безопасности региона// В сборнике: Великие реки'2016. Труды научного конгресса 18-го Международного научно-промышленного форума: в 3-х томах. Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет; ответственный редактор А. А. Лапшин. 2016. С. 90-921.
2. Домнина О.Л. Анализ безопасности внутреннего водного транспорта и законодательных мер, направленных на ее повышение// Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2012. №33. С. 114-121
3. Маркин Ю. Экологическое страхование доступно не каждому страховщику// <https://1prime.ru/finance/20190226/829753857.html>
4. Ройзен Р. Экострахование подогреют разлитым топливом// Газета Коммерсантъ от 23.11.2020 <https://www.kommersant.ru/doc/4405888>

5. Сотникова Л.В., Никонова Н.Е. Экологическое страхование как инструмент экономико-правового механизма охраны окружающей среды в России и за рубежом // Вестник Совета молодых учёных и специалистов Челябинской области. 2016. № 4 (15). С. 106–110
6. MuanguZh., Popova A.A. Modeling of Oil Pollution of Artic Sea Coastal Areas // The Scientific Bulletin of MSTU CA. 2017. Vol. 20. No 2. P. 45–57
7. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (в ред. 31.07.2020) // Консультант Плюс [Справочная правовая система]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34823/bb9e97fad9d14ac66df4b6e67c453d1be3b77b4c/
8. Федеральный закон от 13.07.2020 N 207-ФЗ "О внесении изменений в статью 46 Федерального закона "Об охране окружающей среды" и отдельные законодательные акты Российской Федерации" // Консультант Плюс [Справочная правовая система]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_357067/
9. Методика для разливов нефти и нефтепродуктов во внутренних морских водах, территориальном море и на континентальном шельфе РФ, утверждена Приказом Минприроды России от 13.02.2019 № 85.

STATE AND WAYS OF DEVELOPMENT OF ENVIRONMENTAL INSURANCE OF WATER BODIES IN THE RUSSIAN FEDERATION

Olga L. Domnina

Abstract. This article provides a list of types of insurance and the regulatory framework in accordance with which environmental insurance is carried out. Statistics on individual accidents that cause environmental pollution and information on compensation for losses through environmental insurance are provided. Based on the analysis of domestic and foreign experience of such insurance, it is concluded that it is necessary to develop it and that the first steps have already been taken at the state level.

Keywords: water transport, environmental insurance, insurance development.