

*Авария на буровой платформе «Кольская» обратила внимание властей на тему страхования подобных объектов. Страховщики подверглись критике вице-преьера Сергея Иванова, который потребовал навести порядок на рынке страхования морских и речных судов. Формально «Кольская» относится к опасным объектам, но даже при введенном законе по страхованию рисков ОПО проблема вряд ли бы была решена.*

Вчера на заседании Морской коллегии вице-премьер Сергей Иванов потребовал навести порядок на рынке страхования морских и речных судов. По его мнению, логика должна состоять в том, что «кто нагадил, тот и должен платить – или страховщик за него» (цитата по РИА «Новости»). При этом, по словам вице-преьера, компании зачастую страхуют суда не глядя. «Они же, наверное, на эти ржавые корыта и не поднимались, а если бы поднимались, то застраховали бы по полной», – отметил господин Иванов. «Почему государство должно оплачивать ущерб, если владелец ржавого корыта не посмотрел на погоду, вывел судно в море и там затопил его?» – возмутился чиновник.

Принадлежавшая компании «Арктикморнефтегазразведка» платформа перевернулась во время буксировки в шторм в 200 км от Сахалина. Из 67 человек, находившихся на борту, спасены 14, обнаружены тела 14 погибших, из них из воды извлечены 11. Стоимость буровой платформы «Кольская», затонувшей в воскресенье в Охотском море, составляла \$150–200 млн, сказал агентству «Прайм» источник на страховом рынке. Компания «СОГАЗ», в которой были застрахованы сама платформа и ответственность судовладельца перед экипажем и пассажирами, пока не подтверждает эту оценку. Страхование плавучих платформ стоит на рынке порядка 1,5–2% от стоимости имущества.

Авария на платформе «Кольская», случись она месяцем позже, попала бы под действие закона об обязательном страховании ответственности владельцев опасных объектов. Закон вступает в силу с 1 января 2012 года и устанавливает лимит выплат в 2 млн руб. в части вреда жизни и здоровью граждан. До конца года лицензии на этот вид страхования получают около 50 компаний. «ФСФР выполняет обещание приложить все усилия к тому, чтобы лицензии были выданы в кратчайшие сроки. 28 компаний уже имеют лицензии ОПО», – заявил вчера президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрей Юрьев. Он также отметил, что «ни одной из компаний,

претендующих на получение лицензии, не было отказано в этом праве» (лицензии на проведение операций ОПО ФСФР выдает с декабря, для получения необходимо отсутствие предписаний со стороны надзора).

Ростехнадзор вчера также сообщил, что излишнего рвения при проверках ОПО в 2012 году проявлять не будет. По словам члена координационного совета Ростехнадзора Ирины Кручининой, порядок текущих и периодических проверок на предприятиях «сохраняется»: объекты с высоким уровнем опасности будут проверяться раз в год, менее опасные – раз в три года. За нарушения ведомством в адрес предприятия будут выноситься предписания об их устранении в установленный срок, однако со второго квартала 2012 года, когда начнут действовать штрафные санкции за отсутствие полиса ОПО, предприятие может подвергнуться штрафу в 500 тыс. руб., напомнила госпожа Кручинина.

Ирина Кручинина сообщила также, что Ростехнадзор ведет учет аварий на предприятиях и эта статистика показывает неуклонное снижение числа зарегистрированных аварий в последние десять лет, несмотря на увеличивающийся износ оборудования на целом ряде опасных предприятий. Участники рынка, однако, ожидают от вступления закона в силу формального роста числа производственных аварий. Речь идет о происшествиях, информация о которых до сих пор не учитывалась статистикой. Об этом заявили вчера первый замгендиректора страховой компании «ВСК» Елена Веневцева и президент НССО Андрей Юрьев. Страховщики проводят аналогию с ситуацией при введении закона об ОСАГО. До этого, по данным ГИБДД, в РФ регистрировалось 400 тыс. ДТП в год, однако с началом обязательных выплат по ОСАГО число ДТП выросло до 1,6 млн случаев (ДТП с имущественным ущербом не регистрировались до введения ОСАГО).

По словам экспертов, опрошенных «Ъ», в случае с платформой «Кольская» в части выплат по ОПО могли бы возникнуть трудности. «Дело в том, что, когда платформа работает, а не транспортируется, ее можно считать объектом ОПО, – говорит собеседник «Ъ», – если же она буксируется, то это уже груз, который теоретически может выпасть из закона об ОПО».

**Источник: Коммерсантъ-online, 22.12.11**

**Автор: Гришина Т., Сапожков О.**