



*Спустя 12 месяцев после крушения Costa Concordia новый доклад Allianz гласит, что за год, предшествовавший 25 ноября 2012 года, по всему миру было потеряно 106 кораблей, что на 15 судов больше, чем за предыдущий год, но на 27% меньше среднегодового показателя в 146 единиц, сохранявшегося на протяжении последних 10 лет. Несмотря на долгосрочную тенденцию снижения, обусловленную развитием технологий, обучением, управлением и активным участием индустрии судоходства в усилении безопасности, человеческий фактор по-прежнему остается главным риском.*

В ежегодном «Обзоре безопасности и морского транспорта», посвященном убыткам по морскому страхованию, компания Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) приводит главные успехи в развитии безопасности морского транспорта в 2012 году.

Двумя главными катастрофами отчетного периода стали крушения Costa Concordia (с валовой вместимостью судна в 114137 тонн, ставшее крупнейшим убытком года) 13 января у берегов Тосканы (Италия) и парома Rabaul Queen 2 февраля в водах Папуа Новой Гвинеи. Обе катастрофы повлекли многочисленные человеческие жертвы.

Согласно докладу, самой распространенной причиной убытков в прошлом году (49%) стал уход под воду (затопление или погружение). За ним следуют авария и посадка на мель (22%). Столкновения, как, например, в случае Baltic Ace и Corvus J в начале декабря 2012 г., составили относительно малую долю убытков – 6%.

Тридцать аварий – вдвое больше среднего – произошли в территориальных водах южного Китая, Индокитая, Индонезии и Филиппин. Кроме того, морские убытки часто происходили в восточной части Средиземного моря, в Черном море (15 убытков в 2012 г.), а также близ берегов Японии, Кореи и северного Китая (10).

## ***Ошибка экипажа – по-прежнему ключевой фактор***

В докладе особое внимание обращено на то, что ошибка экипажа по-прежнему остается ключевой причиной большинства происшествий. Опасность также представляют усталость, напряженная экономическая обстановка и несоответствующее обучение. Доктор Свен Герхард из AGCS объясняет: «У некоторых владельцев торговых судов, особенно кораблей для твердых навалочных грузов и танкеров, зачастую не хватает средств на техническую поддержку и обучение».

Новый регламент судоходства уделяет особое внимание проблеме человеческого фактора. Конвенция о труде в морском судоходстве (2006), вступающая в силу с 2013 года, будет способствовать безопасности, а также улучшению благосостояния и условий труда мореплавателей. В целом, пассажирские суда находятся в центре внимания как Международной морской организации, так и круизной индустрии, которые предпринимают меры по ужесточению правил и оптимизации деятельности.

## ***Равновесие на капитанском мостике***

После инцидента с судном Costa Concordia крупнейшие перевозчики реализовали инициативы по самоуправлению. Так, Международная круизная организация (CLIA) и Европейский круизный совет образовали партнерство с целью пропаганды среди индустрии судоходства добровольного использования полисов, имеющих покрытие шире стандартных международных требований. Кроме того, среди ведущих судовладельцев начали набирать силу инициативы, ранее примененные другими отраслями, например авиакомпаниями: более широкое применение принципа взаимоограничения полномочий, т.е. переход от традиционного единоличного командования капитана судна к системе сдержек и противовесов. «Мы рассматриваем самоуправление в данной сфере как основу обеспечения безопасности», – говорит Свен Герхард. По его мнению, такой подход вскоре будет применяться и в других сферах, где первоочередное значение имеет безопасность пассажиров.

Кроме того, получают все более широкое распространение продукты технического прогресса, например, введение обязательной системы отображения электронных карт и информации (ECDIS) в июле 2012 г., что, вероятнее всего, сократит число происшествий, но только при условии правильного применения, эффективного обучения и технической поддержки. «Технологии приносят пользу только при наличии

соответствующего обучения. К сожалению, человеческий фактор не всегда идет в ногу с техническим прогрессом. Тем не менее, мы видим среди крупнейших судовладельцев активное поддержание культуры безопасности, выход за рамки – от верхнего до самого нижнего. Все это может сыграть важную роль в вопросах повышения безопасности», – комментирует Герхард.

AGCS является одним из ведущих страховщиков морских рисков в мире. Компания предлагает страховое покрытие для всех видов современных судов, включая танкеры, балкерные и контейнерные суда, пассажирские корабли, яхты и прогулочные катера. AGCS также предоставляет страхование грузов от гибели или повреждения во время международных и внутренних перевозок. В 2011 году размер общей подписанной премии AGCS по морским рискам составил более 940 млн евро.

*Комментарий Сергея Турянского, руководителя отдела страхования морских рисков СК «Альянс»:*

«Российский рынок страхования каско судов и ответственности судовладельцев последнее время показывает стабильный рост – показатели сборов достигли 170 млн долларов США. Страхование каско судов при этом составляет 72%, остальная доля – страхование ответственности. Мы оцениваем ситуацию с уровнем убыточности на этом рынке, который составляет 56% (источник: данные 1С), как вполне удовлетворительную, отмечая при этом, что в 2011 году СК «Allianz» находилась ниже уровня рынка с показателем 27,5%. Принимая во внимание, что группа компаний Allianz участвует в большей части рисков, а соответственно, и убытков по всему миру, баланс компании находится под серьезным влиянием страховых выплат. В данных обстоятельствах мы стараемся сбалансировать морской портфель группы за счет российских рисков с низкой убыточностью, а огромный мировой опыт и высокий профессионализм российских экспертов призваны помочь нам в процессе оценки рисков и построении клиентских отношений.

Российский рынок страхования каско судов и ответственности судовладельцев обладает серьезным потенциалом благодаря национальной программе модернизации флота (Транспортная стратегия РФ до 2020 года), поддержке и крупным инвестициям в судостроительную промышленность со стороны государства. В частности, была основана Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), в которую вошла большая часть российских верфей, аккумулирующих 80% судостроительных проектов по стране. В разговорах с клиентами мы часто отмечаем тенденцию к повышению внимания к контролю рисков и мерам их предотвращения, и риск-инженеры группы Allianz всегда

готовы помочь партнерам в оценке и страховании рисков, используя при этом международные стандарты и широкий опыт. Все эти факторы положительно скажутся на качестве страхования морских рисков в России».

**Источник: [www.wiki-ins.ru](http://www.wiki-ins.ru), 10.01.13**