

Интернет-журнал «Транспортные сооружения» <https://t-s.today>
Russian journal of transport engineering

2019, №1, Том 6 / 2019, No 1, Vol 6 <https://t-s.today/issue-1-2019.html>

URL статьи: <https://t-s.today/PDF/13SATS119.pdf>

DOI: 10.15862/13SATS119 (<http://dx.doi.org/10.15862/13SATS119>)

Статья поступила в редакцию 04.02.2019; опубликована 26.03.2019

Ссылка для цитирования этой статьи:

Колесников Ю.М. К вопросу страхования гражданской ответственности при эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений // Интернет-журнал «Транспортные сооружения», 2019 №1, <https://t-s.today/PDF/13SATS119.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/13SATS119

For citation:

Kolesnikov Yu.M. (2019). To the issue of civil liability insurance of navigable hydraulic structures. *Russian journal of transport engineering*, [online] 1(6). Available at: <https://t-s.today/PDF/13SATS119.pdf> (in Russian). DOI: 10.15862/13SATS119

УДК 627.33

Колесников Юрий Михайлович

ФГБОУ ВО «Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет»
Москва, Россия

Доцент

Кандидат технических наук, доцент

E-mail: kolesoys@rambler.ru

К вопросу страхования гражданской ответственности при эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений

Аннотация. Условия страхования гражданской ответственности за причинение вреда в результате аварии гидротехнического сооружения, предусмотренные законодательством РФ об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта, не в полной мере соответствуют требованиям законодательства РФ о безопасности гидротехнических сооружений. Например, размер страховых сумм устанавливается вне зависимости от величины финансового обеспечения гражданской ответственности, которое должен иметь собственник гидротехнического сооружения или эксплуатирующая организация (сооружение находится в государственной собственности). Некоторыми страховыми компаниями предпринимаются шаги в части разработки собственных правил оценки риска аварий и размеров причиняемого вреда. При этом не учитывается то обстоятельство, что такие отраслевые методики по определению размера вероятного вреда для гидротехнических сооружений различного назначения существуют и используются в течение длительного времени. В настоящей статье рассматривается реализация процедуры обязательного страхования применительно к судоходным гидротехническим сооружениям, которые относятся к объектам государственной собственности. Результаты выполненного автором сравнительного анализа отдельных положений законодательств РФ о безопасности гидротехнических сооружений и об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта, а также приведенные данные эксплуатирующих организаций указывают на наличие ряда несоответствий и на необходимость их урегулирования.

Ключевые слова: судоходные гидротехнические сооружения; обеспечение безопасности; авария опасного объекта; обязательное страхование гражданской ответственности; финансовое обеспечение; оценка размера вероятного вреда

Введение

Судоходные гидротехнические сооружения (СГТС) – ответственные уникальные объекты, являющиеся государственной собственностью, которые рассчитаны на длительную эксплуатацию [1; 2]. Они находятся в ведении администраций бассейнов внутренних водных путей (АБВВП) Федерального агентства морского и речного транспорта Минтранса России и обеспечивают пропуск судов через гидроузлы (судоходные шлюзы), поддерживают гарантированные габариты судовых ходов, осуществляют выработку электроэнергии и водоснабжение различных потребителей, включая санитарное обводнение водотоков. Аварии на СГТС могут привести не только к длительному прекращению судоходства, но и к катастрофическим последствиям на прилегающих территориях в результате прорыва напорного фронта. Характерной особенностью СГТС является высокая значимость каждого из них для обеспечения транспортного процесса. Авария лишь на одном сооружении, даже не вызвавшая прорыва напорного фронта, может вывести из строя всю транспортную артерию на длительное время, что влечет за собой значительные материальные потери. Так, авария в конце навигации 2004 г. на р. Дон, произошедшая по вине судоводителя на Константиновском шлюзе, привела к простоям флота более двух недель.

Проектирование, строительство и эксплуатация СГТС, на которые распространяется действие Федерального закона ¹ (Закон 117-ФЗ), осуществляется на основе принципа обеспечения их безопасности. При этом анализ статистики аварий и повреждений напорных гидротехнических сооружений свидетельствует о практической невозможности достижения уровня абсолютной безопасности [3–5]. Так, вероятность аварии порядка 0,0001–0,00001 допускают современные, в том числе и отечественные нормы по их проектированию². Иными словами, проектирование гидротехнических сооружений ведется с учетом некоторого реально достижимого уровня безопасности, фактическое значение которого находится на основе сравнительного технико-экономического анализа вариантов, обеспечивающих достижение такого уровня. Это означает, что объективно существует риск аварии эксплуатируемых гидротехнических сооружений, а, следовательно, и вероятность нанесения вреда лицам, деятельность которых непосредственно с ними не связана.

Нормами действующего гражданского права предусмотрено возмещение вреда, причиненного третьим лицам объектом повышенной опасности. Такой вред подлежит возмещению в полном объеме лицом, в чьем владении или распоряжении находится объект

¹ Федеральный закон от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений».

² СП 58.13330.2012. Свод правил. Гидротехнические сооружения. Основные положения. Актуализированная редакция СНиП 33-01-2003.

повышенной опасности. Источником финансового обеспечения могут служить собственные средства собственника или эксплуатирующей организации, а также договор страхования гражданской ответственности, заключенный со страховой компанией [6; 7]. Во многих странах (Дания, Норвегия, Швейцария, Швеция и др.) существует специальное законодательство, регулирующее этот вид страхования.

Состояние вопроса

В нашей стране в отношении гидротехнических сооружений эта правовая норма была установлена Законом 117-ФЗ, введенным в действие в 1997 г. В статье 15 Закона 117-ФЗ приводится положение о том, что «обязательное страхование гражданской ответственности за причинение вреда в результате аварии гидротехнического сооружения осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте». Это является основанием для собственника и эксплуатирующей организации пользоваться при страховании гидротехнических сооружений положениями вступившего в силу в 2010 г. Федерального закона³ (Закон № 225-ФЗ) – статья 5 (Опасные объекты). Отметим, что в соответствии со статьей 4 (Осуществление обязательного страхования) упомянутого закона не допускается ввод в эксплуатацию опасного объекта в случае неисполнения владельцем опасного объекта обязанности по страхованию.

Страхование гражданской ответственности собственников гидротехнических сооружений рассматривается Законом 117-ФЗ в качестве одного из механизмов финансового обеспечения их безопасности (глава IV, статьи 15 и 17). Согласно статье 17 «собственник гидротехнического сооружения, а также эксплуатирующая организация в случае, если гидротехническое сооружение находится в государственной или муниципальной собственности, обязаны иметь финансовое обеспечение гражданской ответственности» за причинение вреда в результате его аварии. Последнее осуществляется «за счет средств собственника гидротехнического сооружения или эксплуатирующей организации, а также за счет страховой суммы, определенной договором страхования риска гражданской ответственности». Таким образом, констатируем, что страховая сумма, указанная в договоре, не может превышать размера финансового обеспечения гражданской ответственности [8]. Отсюда также следует, что с целью определения сумм, необходимых для формирования владельцем финансовых резервов, предназначенных для возмещения вреда, причиненного аварией сооружения, необходимо определить размер вероятного вреда (в денежном выражении), который может быть причинен жизни, здоровью физических лиц, имуществу физических и юридических лиц в результате аварии гидротехнического сооружения.

Величина финансового обеспечения гражданской ответственности за вред, причиненный в результате аварии гидротехнического сооружения, определяется порядком (статья 17 Закона 117-ФЗ), установленным Правилами⁴. Кроме того, согласно п. 2 указанного в сноске 4 Постановления Правительства, МЧС России совместно с Минэнерго России, Минприроды России, Минтранс России и Госгортехнадзором (ныне Ростехнадзор) России должны быть разработаны «с учетом особенностей поднадзорных гидротехнических

³ Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте».

⁴ Правила определения финансового обеспечения гражданской ответственности за вред, причиненный в результате аварии гидротехнического сооружения. Утверждены Постановлением Правительства РФ от 18.12.2001 г. № 876.

сооружений методики и порядок определения размера вреда...». Такие Порядок⁵ и методики^{6,7} на сегодняшний день имеются, а опыт их практической реализации при декларировании безопасности гидротехнических сооружений составляет более 10 лет [9]. Эти методики используются в случае гидросооружений топливно-энергетического комплекса и СГТС и применяются при составлении декларации безопасности гидротехнического объекта; для определения сумм, необходимых для формирования владельцем гидротехнического объекта финансовых резервов, предназначенных для возмещения вреда; при обосновании мероприятий, снижающих негативные последствия аварий гидросооружений и др.

Кроме того, данные методики подлежат применению органами надзора за безопасностью гидротехнических сооружений (Ростехнадзором России и Ространснадзором Минтранса России) при назначении величины финансового обеспечения гражданской ответственности за вред (п. 4 Правил), а также для проверки обоснованности определения владельцами размера вероятного вреда, в том числе при рассмотрении деклараций безопасности.

Методики применяются для оценки размера вероятного вреда в целом и для определения отдельных составляющих этого вреда. Они базируются на использовании методологии системного подхода и имеют между собой много общего. В частности, в зависимости от размера объекта, в состав которого входит гидросооружение, и прогнозируемого сценария аварии, ее последствий, в них рекомендованы одни и те же методы расчета вероятного вреда: детальной оценки, планшетной оценки, укрупненных показателей и ориентировочной оценки. Возможный в результате аварии сооружения вред определяется с учетом социального ущерба, в основном характеризующегося количеством пострадавших и степенью вреда их здоровью, а в стоимостной форме – компенсационными затратами, а также реального ущерба, нанесенного материальным объектам в результате аварии, в том числе ущерба от загрязнения окружающей среды в натуральном и денежном выражении. Использование данных методик позволяет достаточно обоснованно подойти к определению ущерба в результате аварии сооружения с учетом всех составляющих вероятного вреда [10].

Сравнительный анализ и результаты

По мнению авторов Закона № 225-ФЗ обязательное страхование позволяет не только реально защитить имущественные интересы граждан и юридических лиц, но и экономически стимулировать меры по повышению уровня безопасности опасных объектов. Например, к факторам такого стимулирования они относят «оценку безопасности эксплуатации опасных объектов со стороны страховщиков, реализацию тарифной политики в зависимости от уровня риска (вероятности) аварии». Приведем здесь также положение п. 11 статьи 7 (Страховая премия и страховые тарифы), которое свидетельствует о том, что «порядок определения вреда, который может быть причинен в результате аварии на опасном объекте, максимально

⁵ Порядок определения размера вреда, который может быть причинен жизни, здоровью физических лиц, имуществу физических и юридических лиц в результате аварии гидротехнических сооружений. Утв. приказом от 18.05.2002 г. МЧС России № 243, Минэнерго России № 150, Минприроды России № 270, Минтранса России № 68 и Ростехнадзора России № 89.

⁶ Методика определения размера вреда, который может быть причинен жизни, здоровью физических лиц, имуществу физических и юридических лиц в результате аварий гидротехнических сооружений предприятий топливно-энергетического комплекса. Утв. приказом МЧС России и Минэнерго России от 29.12.2003 г. № 776/508.

⁷ Методика определения размера вреда, который может быть причинен жизни, здоровью физических лиц, имуществу физических и юридических лиц в результате аварии судоходных гидротехнических сооружений. Утв. приказом МЧС России и Минтранса России от 02.10.2007 г. № 528/143.

возможного количества потерпевших и уровня безопасности опасного объекта устанавливается профессиональным объединением страховщиков». Указанные позиции вступают в противоречие с действующим законодательством о безопасности гидротехнических сооружений. Во-первых, согласно статье 9 Закона 117-ФЗ (Обязанности собственника гидротехнического сооружения и эксплуатирующей организации) оценку безопасности гидротехнического сооружения осуществляет собственник и эксплуатирующая организация. Во-вторых, порядок определения вреда на опасном объекте применительно к гидротехническим сооружениям в настоящее время существует, как и методики определения размера вреда в результате аварии гидротехнического сооружения.

Законом № 225-ФЗ определяются условия и порядок осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев эксплуатируемых опасных объектов. Напомним, что Законом 117-ФЗ размер страховой суммы никак не регламентировался, им предусматривалось, как указывалось выше, требование о необходимости наличия финансового обеспечения гражданской ответственности за вред, причиненный в результате аварии гидротехнического сооружения. Для реализации прав и обязанностей сторон по договору обязательного страхования гражданской ответственности разработаны Правила обязательного страхования⁸.

С введением в действие Закона 225-ФЗ, страховая сумма при страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта в результате его аварии теперь напрямую зависит:

1. от максимально возможного количества потерпевших, жизни или здоровью которых может быть причинен вред;
2. является ли объект декларируемым или нет.

В частности, диапазон размера страховой суммы составляет от 6,5 миллиардов рублей (более 3000 человек пострадавших) до 10 миллионов (до 10 человек пострадавших или для декларируемых объектов). При определении размера страховой премии, подлежащей уплате страхователем по договору обязательного страхования, страховщик применяет базовые страховые тарифы и поправочные коэффициенты к ним (учитывают уровень безопасности опасного объекта, отсутствие или наличие страховых случаев) исходя из сведений, сообщенных страхователем в письменном заявлении об обязательном страховании и иных документов, прилагаемых к нему. Для СГТС 1–4 классов принята единая базовая ставка страхового тарифа⁹ в размере 0,232 % (до 2016 г. – 0,1 %).

Условия страхования, предусмотренные Законом 225-ФЗ, не соответствуют в полной мере требованиям ряда статей Закона 117-ФЗ. Например, размер страховых сумм устанавливается вне зависимости от величины финансового обеспечения гражданской ответственности владельцев гидротехнических сооружений. При этом страховые суммы не могут превышать размера финансового обеспечения гражданской ответственности, устанавливаемого в соответствии с требованиями Закона 117-ФЗ. Кроме того, регламентированы ставка страхового тарифа и верхний предел страхового покрытия. Однако страховая ставка не может быть одинаковой для гидросооружений различного класса, она

⁸ «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте». Положение Банка России от 28 декабря 2016 № 574-П.

⁹ Указание Банка России от 19 декабря 2016 г. № 4234-У «О страховых тарифах, структуре страховых тарифов, включая предельный размер отчислений для финансирования компенсационных выплат, порядке применения страховых тарифов страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте».

должна назначаться на основе учета состояния конкретного эксплуатируемого объекта и вероятности его аварии. Размер страхового покрытия следует определять с учетом масштаба материальных и социальных последствий аварии и он не должен ограничиваться заданными пределами. С этой целью для определения страхового покрытия необходимо использовать накопленный многолетний опыт применения отраслевых методик оценки вероятного вреда в целом и определения отдельных составляющих этого вреда результате аварии гидротехнического сооружения. И, наконец, в интересах эксплуатирующих организаций целесообразно организовать разработку системы назначения понижающих коэффициентов к базовой ставке тарифов, учитывающих фактическое состояние и риск вероятной аварии страхуемого объекта [11].

Рассмотрим полученные в рамках ведения отраслевого мониторинга безопасности СГТС [12] данные эксплуатирующих организаций (АБВВП) за 2016 г., характеризующие положение с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности. Прежде укажем на то обстоятельство, что вместо сведений по величине финансового обеспечения гражданской ответственности приводятся со ссылкой на Закон 225-ФЗ цифры, дублирующие размер страховой суммы согласно заключенному договору страхования. Это свидетельствует о нарушении положения статьи 17 Закона 117-ФЗ. Кстати, в соответствии с Правилами величину финансового обеспечения на основании расчета вероятного вреда в результате аварии СГТС должен определять Ространснадзор Минтранса России. При этом отметим, что величина вероятного вреда определена практически для всех декларируемых СГТС.

По некоторым данным эксплуатирующих организаций имеются вопросы. В частности, для Кочетовского гидроузла (Азово-Донской БВВП) при величине вероятного вреда в 1300 млн руб. страховая сумма равна 500 млн руб., а для Пролетарского эти цифры составляют соответственно 641 и 25 млн руб., то есть отличаются между собой более чем в 25 раз. Для гидроузлов №№ 1, 6, 9, 13, 15, 16 и 18 Беломорско-Онежского БВВП размер вероятного вреда находится в пределах 0,03–1,8 млн руб., а страховая сумма для всех – 10 млн руб. (установлена как для декларируемых объектов согласно Закону 225-ФЗ).

Страхование риска гражданской ответственности произведено для всех объектов Волго-Донского судоходного канала (Волго-Донской БВВП) и для гидроузлов № 1–8, Мариновский и Ильевский страховая сумма составляет 500 млн руб. Однако из имеющихся данных неясно каким образом назначались страховые суммы. Во-первых, зоны затопления при прорыве напорного фронта гидроузлов или отсутствуют (№ 1, 5–8, Мариновский и Ильевский) или невелики – в пределах 0,23–1,04 км². Во-вторых, размер вероятного вреда для них изменяется в диапазоне 245–270 млн руб., то есть страховая сумма превышает его примерно в два раза.

Анализ сведений администрации Камского БВВП также свидетельствует о сложностях в оценке реализации процедуры обязательного страхования. Например, для Камского, Воткинского и Нижнекамского гидроузлов страховая сумма соответственно 50, 100 и 25 млн руб., а величина вероятного ущерба – 364, 7,8 и 422 млн руб.

Договор обязательного страхования СГТС заключается со страховщиком по каждому гидроузлу сроком на один год. Однако в п. 1 статьи 10 (Договор обязательного страхования) Закона № 225-ФЗ записано: «договор обязательного страхования заключается в отношении каждого опасного объекта на срок не менее чем один год». Почему тогда на год, а не на больший срок? Например, на весь срок действия декларации безопасности СГТС и это, по нашему мнению, не противоречит формулировке статьи 10.

В Правилах и Порядке приводится положение о том, что «при наличии у владельца двух и более гидротехнических сооружений величина вероятного вреда принимается равной максимальному значению вероятного вреда, определенному для каждого гидротехнического

сооружения». То есть можно допустить, что должен быть заключен со страховщиком один договор обязательного страхования на страховую сумму, установленную по максимальному значению вероятного вреда. Рассмотрим пример Москворецкой шлюзованной системы. Ниже города Москвы на всем протяжении до устья с целью улучшения судоходных условий возведены низконапорные транспортные гидроузлы с напорами от 2,4 до 3,1 м, обеспечивающие гарантированную глубину судового хода 2,0 м. В нее входят следующие гидроузлы в составе плотин и судоходных шлюзов: Трудкоммуна (139 км от устья), Андреевка (125 км), Софьино (88 км), Фаустово (55 км) и Северка (16 км). В случае прорыва напорного фронта какого-либо гидроузла при таких незначительных напорах возможный ущерб от затоплений населенных пунктов, дорог, сельхозугодий и пр. по существу отсутствует. Именно на это и указывают сведения эксплуатирующей организации (ФГБУ «Канал имени Москвы»), среди которых данные по зонам возможных затоплений не фигурируют. При этом установленная величина вероятного вреда по всем пяти гидроузлам изменяется в пределах от 350 до 367 млн руб. (страховая сумма 100 млн руб.). Можно предположить, что ущерб в результате аварии конкретного объекта, прежде всего, является следствием прекращения судоходства (простоев флота) по всей воднотранспортной системе на период проведения аварийно-восстановительных работ. Таким образом, заключая страховой договор (ежегодно) по каждому гидроузлу Москворецкой шлюзованной системы, гипотетически допускается возможность аварии сразу на всех гидроузлах, хотя вероятность наступления подобного события ничтожна. Нам представляется, что здесь должен быть заключен один договор обязательного страхования гражданской ответственности, принимая страховую сумму по максимальному значению вероятного вреда для отдельных гидроузлов. Этот вывод может быть распространен и на другие шлюзованные системы – Северо-Двинскую, Северско-Донецкую и др.

Итак, приведенные данные эксплуатирующих организаций говорят о том, что при реализации процедуры обязательного страхования гражданской ответственности на местах в ряде случаев присутствуют элементы формального подхода, а также имеются вопросы, на которые нет четкого ответа с позиций действующего законодательства о безопасности гидротехнических сооружений.

Заключение

СГТС являются объектами государственной собственности. В связи с этим выполнение функций страхователя гражданской ответственности эксплуатирующими организациями возможно только на основе привлечения бюджетных средств. Они являются стационарными объектами с длительными сроками эксплуатации. В Азово-Донском, Беломорско-Онежском и Северо-Двинском бассейнах внутренних водных путей, ФГБУ «Канал имени Москвы» срок эксплуатации отдельных гидросооружений достигает 80 и более лет, а их количество составляет от 30 до 80 % от общего числа эксплуатируемых. Для определения страхового покрытия необходимо использовать накопленный многолетний опыт применения отраслевых методик оценки размера вероятного вреда в целом и определения отдельных составляющих этого вреда в результате аварии гидротехнического сооружения. В интересах эксплуатирующих организаций целесообразно организовать разработку системы назначения понижающих коэффициентов к базовой ставке тарифов, учитывающих фактическое состояние и риск вероятной аварии страхуемого объекта.

Согласно законодательству РФ о безопасности гидротехнических сооружений оценку безопасности СГТС и анализ причин ее снижения осуществляет эксплуатирующая организация. Данные эксплуатирующих организаций свидетельствуют о том, что размер страховых сумм устанавливается вне зависимости от величины финансового обеспечения

гражданской ответственности владельцев гидротехнических сооружений, которая на момент заключения договора страхования не была определена.

Результаты выполненного в настоящей статье сравнительного анализа отдельных положений законодательств РФ о безопасности гидротехнических сооружений и об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта, а также приведенные примеры реализации процедуры обязательного страхования применительно к СГТС, указывают на наличие несоответствий и на необходимость их урегулирования.

ЛИТЕРАТУРА

1. Колесников Ю.М., Глазов А.И. Анализ системы мониторинга эксплуатационного состояния судоходных гидротехнических сооружений // Гидротехническое строительство. 2018. № 11, с. 2–7.
2. Колесников Ю.М., Колосов М.А. Характеристика современного эксплуатационного состояния судоходных шлюзов // Материалы международной научно-практической конференции «Безопасность речных судоходных гидротехнических сооружений». СПб.: СПГУВК, 2008, с. 49–70.
3. Иващенко И.Н., Иващенко К.И. Оценка и регулирование риска плотин // Гидротехническое строительство. 2013, № 3, с. 14–20.
4. R. Fell, D.S. Bowles, L.R. Anderson, G. Bell. The status of methods for estimation of the probability of failure of dams for use in quantitative risk assessment. Trans. of 20-th Congress ICOLD, Q76, Beijing, 2000.
5. Bowles D.S. Tolerable Risk for Dams: How Safe is Safe Enough? – Proceedings of US Society on Dams Annual Conference, March, Philadelphia, Pennsylvania, 2004.
6. Орлов А.В. Страхование гидротехнических сооружений // Безопасность энергетических сооружений (БЭС). Вып. 2–3. М.: ОАО «НИИЭС», 1998, с. 17–25.
7. Каганов Г.М., Турбина К.Е. Концептуальные основы законодательных и нормативных предложений, связанных с возможностью и условиями ведения государственной программы страхования от наводнений природного и техногенного происхождения // Безопасность энергетических сооружений (БЭС). Вып. 6. М.: ОАО «НИИЭС», 2000, с. 21–29.
8. Иващенко И.Н., Радкевич Д.Б., Иващенко К.И. Вероятностная оценка риска аварий плотин по результатам их мониторинга и обследований // Гидротехническое строительство. 2012. № 7, с. 22–28.
9. Радкевич Д.Б., Асарин А.Е. и др. Практика декларирования безопасности гидротехнических сооружений объектов энергетики // Безопасность энергетических сооружений (БЭС). Вып. 15. М.: ОАО «НИИЭС», 2005, с. 41–48.
10. Школьников С.Я., Троицкий А.В. Опыт применения методики укрупненной оценки ущербов при гидродинамической аварии гидротехнических сооружений // Безопасность энергетических сооружений (БЭС). Вып. 15. М.: ОАО «НИИЭС», 2005, с. 58–63.
11. Василевский А.Г., Серков В.С. Анализ статьи Иващенко И.Н. и др., опубликованной в журнале «Гидротехническое строительство» № 7, 2012 г., с. 22–28 // Гидротехническое строительство. 2013. № 3, с. 21–23.
12. Колесников Ю.М., Глазов А.И. Рекомендации по ведению отраслевого мониторинга безопасности судоходных гидротехнических сооружений. Отраслевая система мониторинга безопасности судоходных гидротехнических сооружений (сборник документов) / М., Федеральное агентство морского и речного транспорта. 2007. – С. 13–100.

Kolesnikov Yury Mikhaylovich

Moscow state university of civil engineering, Moscow, Russia
E-mail: kolesoys@rambler.ru

To the issue of civil liability insurance of navigable hydraulic structures

Abstract. The conditions of insurance of civil liability for causing damage as a result of an accident of a hydraulic structure, stipulated by the legislation of the Russian Federation on compulsory insurance of civil liability of the owner of a hazardous object, do not fully comply with the requirements of the legislation of the Russian Federation on the safety of hydraulic structures. For example, the size of insurance sums is established regardless of the amount of financial security of civil liability, which the owner of a hydraulic structure or operating organization must have (the construction is in state ownership). Some insurance companies are taking steps to develop their own rules for assessing the risk of accidents and the size of the harm caused. It does not take into account the fact that such industry-specific methods for determining the amount of probable harm to hydraulic structures for various purposes exist and are used for a long time. This article discusses the implementation of the compulsory insurance procedure in relation to navigable hydraulic structures, which refer to the objects of state ownership. The results of the author's comparative analysis of certain provisions of the legislation of the Russian Federation on the safety of hydraulic structures and compulsory insurance of civil liability of the owner of a hazardous object, as well as the data of operating organizations indicate the presence of a number of inconsistencies and the need for their settlement.

Keywords: navigable hydraulic structure; security; hazardous object accident; compulsory insurance of civil liability; financial security; determining the amount of probable harm

REFERENCES

1. Kolesnikov Yu.M., Glazov A.I. (2018). Analysis of the monitoring system of the operational status of navigable hydraulic structures. *Hydraulic engineering*, 11, pp. 2–7 (in Russian).
2. Kolesnikov Yu.M., Kolosov M.A. (2008). Kharakteristika sovremennogo ehkspluatatsionnogo sostoyaniya sudokhodnykh shlyuzov. [*Characteristics of the modern operational status of shipping locks.*] Saint Petersburg: St. Petersburg State University of Water Communications, pp. 49–70.
3. Ivashchenko I.N., Ivashchenko K.I. (2013). Dam risk assessment and regulation. *Hydraulic Engineering*, 3, pp. 14–20 (in Russian).
4. Fell R., Bowles D.S., Anderson L.R., Bell G. (2000). *The status of methods for estimation of the probability of failure of dams for use in quantitative risk assessment.* Beijing: Trans. of 20-th Congress ICOLD, Q76.
5. Bowles D.S. (2004). *Tolerable Risk for Dams: How Safe is Safe Enough?* Philadelphia, Pennsylvania: Proceedings of US Society on Dams Annual Conference.
6. Orlov A.V. (1998). Strakhovanie gidrotekhnicheskikh sooruzheniy. Sbornik: Bezopasnost' ehnergeticheskikh sooruzheniy (BEHS). Vypuski 2–3. [*Hydraulic engineering insurance. Collection: Safety of Energy Facilities (BES). Releases 2–3.*] Moscow: NIIES, pp. 17–25.

7. Kaganov G.M., Turbina K.E. (2000). Kontseptual'nye osnovy zakonodatel'nykh i normativnykh predlozheniy, svyazannykh s vozmozhnost'yu i usloviyami vedeniya gosudarstvennoy programmy strakhovaniya ot navodneniy prirodnogo i tekhnogenogo proiskhozhdeniya. Sbornik: Bezopasnost' ehnergeticheskikh sooruzheniy (BEHS). Vypusk 6. [*Conceptual framework of legislative and regulatory proposals related to the possibility and conditions of the state program of insurance against floods of natural and man-made origin. Collection: Safety of Energy Facilities (BES). Release 6.*] Moscow: NIIES, pp. 21–29.
8. Ivashchenko I.N., Radkevich D.B., Ivashchenko K.I. (2012). Probabilistic risk assessment of dam accidents based on the results of their monitoring and surveys. *Hydraulic Engineering*, 7, pp. 22–28 (in Russian).
9. Radkevich D.B., Asarin A.E. and etc. (2005). Praktika deklarirovaniya bezopasnosti gidrotekhnicheskikh sooruzheniy ob"ektov ehnergetiki. Sbornik: Bezopasnost' ehnergeticheskikh sooruzheniy (BEHS). Vypusk 15. [*The practice of declaring the safety of hydraulic structures of energy facilities. Collection: Safety of Energy Facilities (BES). Release 15.*] Moscow: NIIES, pp. 41–48.
10. Shkol'nikov S.Ya., Troitskiy A.V. (2005). Opyt primeneniya metodiki ukрупnennoy otsenki ushcherbov pri gidrodinamicheskoy avarii gidrotekhnicheskikh sooruzheniy. Sbornik: Bezopasnost' ehnergeticheskikh sooruzheniy (BEHS). Vypusk 15. [*Experience of applying the method of integrated damage assessment in hydrodynamic accidents hydraulic structures. Collection: Safety of Energy Facilities (BES). Release 15.*] Moscow: NIIES, pp. 58–63.
11. Vasilevskiy A.G., Serkov V.S. (2013). Analysis of the article Ivashchenko I.N. et al., published in the journal "Hydraulic Engineering" №7, 2012, p. 22–28. *Hydraulic engineering*, 3, pp. 21–23 (in Russian).
12. Kolesnikov Yu.M., Glazov A.I. (2007). Rekomendatsii po vedeniyu otraslevogo monitoringa bezopasnosti sudokhodnykh gidrotekhnicheskikh sooruzheniy. Otraslevaya sistema monitoringa bezopasnosti sudokhodnykh gidrotekhnicheskikh sooruzheniy (sbornik dokumentov). [*Recommendations for conducting industry monitoring of the safety of navigable hydraulic structures. Sectoral safety monitoring system of navigable hydraulic structures (collection of documents).*] Moscow: Federal Agency of Sea and River Transport, pp. 13–100.