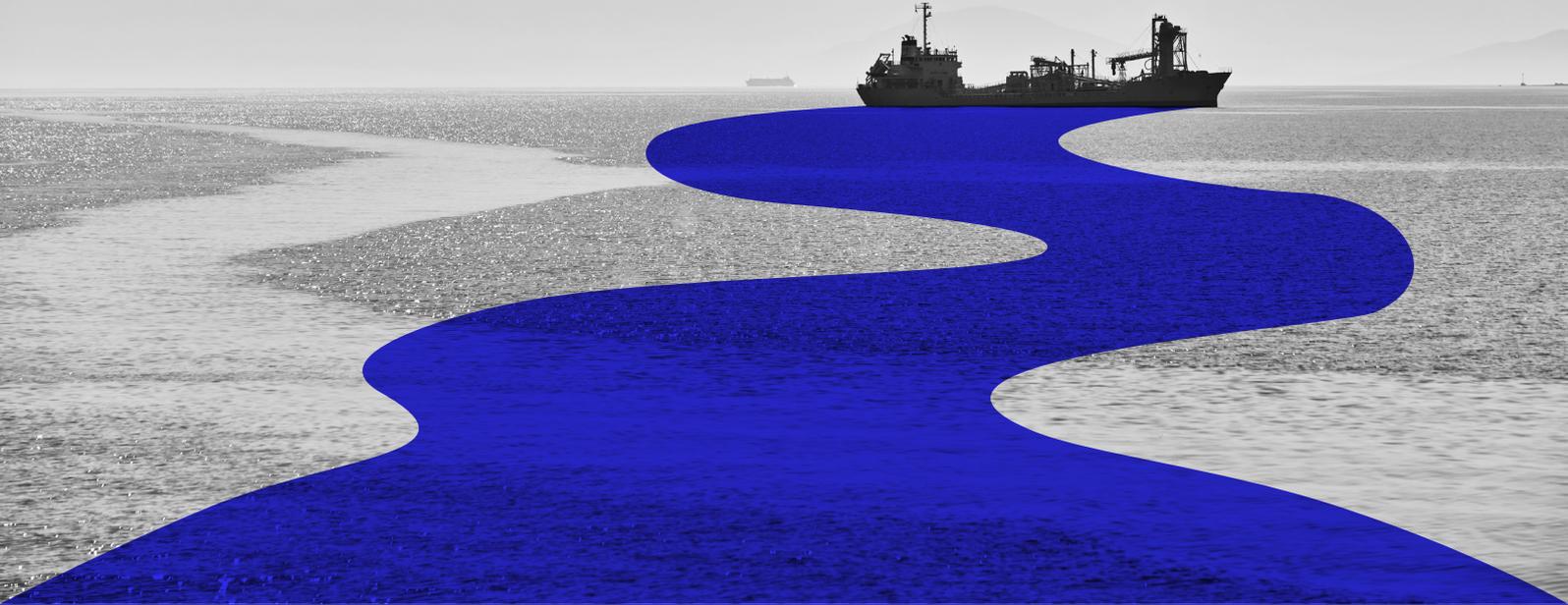


# ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ УЩЕРБ В РОССИЙСКИХ ВОДАХ. КТО ЗАПЛАТИТ?



#ГриниумАналитика

**Примерное время чтения:**

17 минут

Транспортировка нефтепродуктов и жидкой химической продукции водным путем связана с существенными экологическими рисками. Наиболее очевидными являются разливы нефти и нефтепродуктов вследствие столкновений, посадки на мель, повреждений корпусов танкеров, пожаров и инцидентов при перегрузке либо бункеровке и следующее за этим аварийное загрязнение морской среды. При авариях на водах окружающей среде причиняется ущерб, в разы

превышающий последствия аварий где-либо ещё. Суммы экологического ущерба сопоставимы порой с бюджетами небольших государств, что заставляет морскую отрасль внедрять более строгие стандарты безопасности. При этом ущерб не ограничивается стоимостью одной очистки вод. Он включает колоссальные юридические выплаты. Отдельной проблемой становится долгосрочное восстановление биоразнообразия.

Управление рисками экологического ущерба строится на **двух взаимодополняющих принципах:**

**1 Первый** фокусируется на предотвращении и контроле загрязнения и в основном направлен на развитие требований к эксплуатации судов, обращению с отходами, оснащению и процедурам.

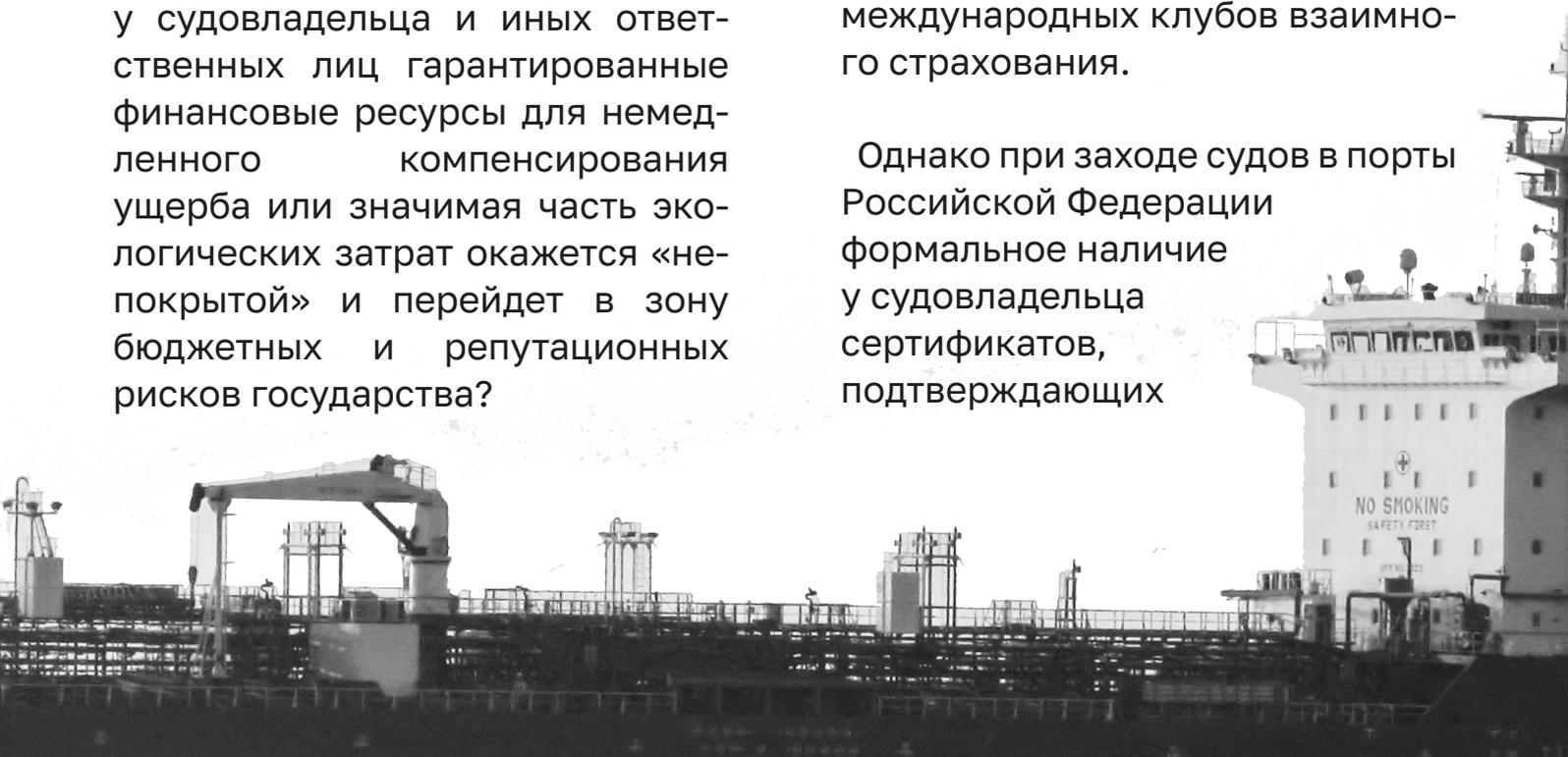
**2 Второй** определяет принципы ответственности за причинение вреда: при наступлении инцидента судовладелец несет обязанность компенсировать последствия загрязнения, финансировать меры по локализации и ликвидации, а также отвечать по требованиям государственных органов, затронутых отраслей и иных пострадавших лиц.

Высокий потенциальный масштаб ущерба делает принципиальным не только установление ответственности, но и организацию финансового обеспечения этой ответственности: будут ли у судовладельца и иных ответственных лиц гарантированные финансовые ресурсы для немедленного компенсирования ущерба или значимая часть экологических затрат окажется «непокрытой» и перейдет в зону бюджетных и репутационных рисков государства?

Наиболее распространенным инструментом финансового обеспечения экологической ответственности является страхование ответственности судовладельца, поскольку оно гарантирует источник выплат по загрязнению и затратам на ликвидацию последствий и предоставляет возможность документально подтвердить финансовое обеспечение в форме, принимаемой морскими администрациями и портовым контролем.

На территории РФ имеются глубоководные незамерзающие порты в бассейнах Балтийского, Черного, Северного морей и на Дальнем Востоке. Все крупнотоннажные танкеры, заходящие в порты РФ предоставляют соответствующие документы, подтверждающие как правило наличие финансовой защиты от западных страховых компаний или международных клубов взаимного страхования.

Однако при заходе судов в порты Российской Федерации формальное наличие у судовладельца сертификатов, подтверждающих



финансовое обеспечение ответственности за загрязнение, не говорит о реальной возможности использовать это финансовое обеспечение в случае необходимости оперативной ликвидации последствий и компенсации вреда в российской юрисдикции.

Ключевая проблема заключается в том, что часть представляемых документов, в том числе от зарубежных страховых пулов и компаний, может не обеспечивать фактической исполнимости страховой защиты именно в сценарии экологического ущерба, причиненного на территории РФ или в российских водах. Это связано с прекращением покрытия при наступлении определенных событий, например - наложения санкционных ограничений. **В результате повышается риск непокрытых экологических затрат и перенос финансовой нагрузки на государство либо затяжных процедур взыскания.**

Эксперты Гриниума смоделировали три сценария техногенных катастроф на нефтеналивном флоте. Исследование основано на анализе последствий аварий танкеров классов VLCC, Suezmax и Aframax с объемами перевозимого сырья 280 000, 100 000 и 140 000 тонн соответственно.

География моделирования охватила стратегически важные морские регионы:

-  **Черноморское побережье** (порт Новороссийск, VLCC)
-  **Баренцево море** (Мурманский МТП, Suezmax)
-  **Дальневосточный бассейн** (порт Владивосток, Aframax)

При расчетах учитывались гидрометеорологические факторы: среднее время локализации пятна составило 36 часов, однако для Приморского края этот показатель был увеличен до 72 часов ввиду высокой вероятности нестабильных погодных условий в весенний период.

Финансовая оценка экологического ущерба, рассчитанная по действующей Методике исчисления размера вреда, причиненного водным объектам Минприроды России, наглядно демонстрирует масштаб ответственности судовладельцев и операторов: **от 501,85 млрд рублей до астрономических 1,23 трлн рублей в случае аварии супертанкера.**

## Потенциальный ущерб (максимально возможный)\*



На практике лимит ответственности по страхованию гражданской ответственности судов за загрязнение окружающей среды у ряда крупных страховых организаций в среднем составляет порядка \$100 000 000 (или 7,63 млрд рублей по курсу на январь 2026). Такой уровень страховой защиты несопоставим с потенциальным масштабом ущерба при существенном разливе (от 501,85 млрд. до 1,23 трлн. рублей) или длительном загрязнении акватории и береговой полосы, однако даже в этом объеме он может иметь чрезвычайное значение для покрытия первоочередных расходов в первые часы и сутки после инцидента. К таким расходам обычно относятся мобилизация аварийных сил и средств, первичное ограниче-

ние распространения загрязнения, доставка и установка боновых заграждений, сорбентов и оборудования, первичная зачистка наиболее уязвимых участков, а также организационные расходы, необходимые для запуска работ по ликвидации последствий.

Суда, заходящие в российские порты без страхового покрытия ответственности за загрязнение, несут качественно иной уровень риска. В таком сценарии судовладелец остается с полной экспозицией по затратам на аварийное реагирование и компенсацию вреда, включая расходы на подрядчиков и требования государственных органов. Для порта и государства отсутствие страхо-

\* Подробный расчет представлен на с. 9

вой защиты означает повышенную вероятность задержек с финансированием первоочередных работ и более высокий риск непокрытых экологических убытков.

Представленные оценки потенциального вреда окружающей среде, несмотря на свой катастрофический размер, весьма реалистичны. **В России уже случались подобные инциденты:**

## 1. Танкеры «Волго-нефть-212» и «Волго-нефть-239» (Декабрь 2024)

Крупнейшая современная катастрофа в Керченском проливе. Два судна класса «река-море», которым более 50 лет, попали в экстремальный шторм. Из-за критического износа и конструктивной непригодности к тяжелым погодным условиям корпуса обоих танкеров переломились.

Одно судно затонуло, второе было выброшено на мель. В итоге произошла утечка около 4000 тонн мазута, загрязнены десятки километров пляжей, объявлено ЧС федерального масштаба, зафиксирована гибель члена экипажа.

## 2. Танкер «Minerva Symphony» / КТК (Август 2021)

Событие характеризуется крупнейшим штрафом за разлив нефти в истории морских портов РФ.

При погрузке греческого танкера через выносное устройство под Новороссийском произошел разрыв оборудования. Площадь пятна, по данным спутников, достигла 80 кв. км. По итогу - около 100 тонн нефти попало в окружающую среду. Суд взыскал с Каспийского трубопроводного



### Кормовая часть танкера Волгонефть-239

Ликвидация последствий  
кораблекрушения танкеров  
Волгонефть-212 и  
Волгонефть-239

© Алексей Шматков /  
Фотобанк Лори



Авария танкера «Надежда», 28 ноября 2015 г.

консорциума рекордные 5,3 млрд рублей в пользу государства.

### **3. Танкер «Надежда» (Ноябрь 2015)**

Событие характеризуется крупнейшим штрафом за разлив нефти в истории морских портов РФ.

Сильный шторм выбросил танкер на рифы в 150 метрах от берега Невельска (Сахалин). Судно получило множественные пробоины в танках с топливом, из-за чего произошел разлив 780 тонн нефтепродуктов, загрязнено лежбище сивучей и 20 км побережья. Инцидент выявил нехватку страховых лимитов у мелких судовладельцев для покрытия ущерба.

### **4. Танкер «Нордвик» (Сентябрь 2013)**

Первый экологический инци-

дент на Северном морском пути (СМП) в XXI веке.

Судно с недостаточным ледовым классом столкнулось со льдиной в море Лаптевых, получив пробоину в борту. Как итог, утечка нескольких десятков тонн дизельного топлива. Главным последствием стало резкое ужесточение правил допуска судов в Арктику Администрацией СМП.

### **5. Танкер «Волгонефть-139» (Ноябрь 2007)**

Шторм скоростью 35 м/с разломил судно пополам на рейде порта Кавказ. Носовая часть осталась на якоре, корму унесло ветром. В результате произошло высвобождение 1300 тонн мазута, что повлекло массовую гибель птиц и загрязнение косы Тузла. После чего было введен жесткий запрет на транзит судов «река-море» через пролив в штормовую погоду.

## Масштабные экологические инциденты в современной истории морского судоходства



### 1. Танкер «Престиж» (Prestige), 2002 год

Авария у берегов Испании (Галисия) стала самым масштабным экологическим бедствием в истории страны.

**Объем загрязнения:** Около 63 000 – 77 000 тонн тяжелого мазута.

**География поражения:** Более 2000 км побережья Испании, Франции и Португалии.

**Экологический ущерб:** Массовая гибель морских птиц (более 250 000 особей), уничтожение

популяций рыбы и моллюсков, что привело к многолетнему запрету на рыболовство.

**Финансовые последствия:** Окончательное решение Верховного суда Испании в декабре 2018 года установило общую сумму компенсаций в размере €1,5 млрд. Ответственность легла на капитана Апостолоса Мангоураса, судовладельца и страховую компанию The London Owners Mutual Insurance Association.



### 2. Танкер «Эксон Валдез» (Exxon Valdez), 1989 год

Одна из самых известных катастроф, произошедшая в проливе Принца Вильгельма у берегов Аляски.

**Объем загрязнения:** Около 37 000 тонн нефти (11 млн галлонов).

**Экологический ущерб:** Пострадала природа Арктики. Погибло более 250 000 птиц, 2 800 мор-

ских выдр, 300 тюленей и миллиарды икринок лосося. Пятно нефти сохранялось десятилетиями, осев в донных отложениях.

**Финансовые последствия:** Корпорация Exxon потратила более \$2 млрд на очистку и выплатила около \$1 млрд в рамках различных судебных исков.



### 3. Танкер «Амоко Кадис» (Amoco Cadiz), 1978 год

Катастрофа у побережья Бретани, Франция, которая долгое время считалась крупнейшим разливом нефти с судна.

**Объем загрязнения:** Около 223 000 тонн сырой нефти.

**Экологический ущерб:** Было загрязнено 360 км побережья. Погибло более 20 000 птиц, уничтожены устричные фермы,

пострадало более 9 000 тонн морских организмов.

**Финансовые последствия:** Спустя 14 лет судебных разбирательств компания Амосо была обязана выплатить около \$200 млн компенсации французским властям и пострадавшим общинам.



### 4. Танкер «Атлантик Эмпресс» (Atlantic Empress), 1979 год

Рекордсмен по объему вылившейся нефти в результате столкновения двух судов у берегов Тринидада и Тобаго.

**Объем загрязнения:** 287 000 тонн нефти.

**Последствия:** Благодаря тому, что авария произошла в открытом море, масштабного загрязнения береговой линии удалось избежать, однако ущерб морской флоре и фауне Карибского бассейна был колоссальным, но трудно поддающимся точному подсчету.

Авария танкера «Престиж» и последующие за ней многолетние судебные процессы демонстрируют ужесточение международного права в области ответственности за экологический ущерб.

## Расчет ущерба (максимально возможного убытка), причиненного аварией нефтеналивного танкера в торгово-промышленных портах России

Согласно Приказу Минприроды России от 13.04.2009 № 87 «Об утверждении Методики исчисления размера вреда, причиненного водным объектам вследствие нарушения водного законода-

тельства» расчет вреда от аварийного загрязнения водного объекта нефтепродуктами определяется по формуле № 2 п. 13 методики:

$$Ун = Квг \times Кв \times Кин \times Кл \times \sum Ni, \text{ где}$$

**Ун** — размер вреда, млн. руб.;

**Квг** — коэффициент, учитывающий природно-климатические условия в зависимости от времени года, определяется в соответствии с таблицей 1 приложения 1 к Методике и, исходя из возможно негативного сценария принято равным 1,25 (для периода март, апрель, май).

**Кв** — коэффициент, учитывающий экологические факторы (состояние водных объектов), определяется в соответствии с таблицей 2 приложения 1 к настоящей Методике. Для Чёрного моря, до 10 км от береговой линии, значение принимается равным 1,15.

Для Японского и Баренцева Кв равен 1,05.

**Кин** — коэффициент индексации, учитывающий инфляционную составляющую экономического развития, принимается на уровне накопленного к периоду исчисления размера вреда индекса-дефлятора по отношению к 2007 году, который определяется как произведение соответствующих индексов-дефляторов по годам по строке «инвестиций (капитальных вложений) за счет всех источников финансирования».

Кин принимается в значении, актуальном на 2026 год.

Согласно актуальной информации, размещенной на официальном сайте Минэкономразвития России в разделе «Прогнозы социально-экономического раз-

вития Российской Федерации», значение индекса-дефлятора на 2026 год составит 4,777.

**Кдл** – коэффициент, учитывающий длительность негативного воздействия вредных (загрязняющих) веществ на водный объект при непринятии мер по его ликвидации, определяется в соответствии с таблицей 4 приложения 1 к Методике и принимается

равным 2 для Приморья и 1,6 для Мурманска и Новороссийска.

**Н<sub>и</sub>** – такса для исчисления размера вреда при загрязнении в результате аварий водных объектов i-м вредным (загрязняющим) веществом определяется в зависимости от его массы (Мн) в соответствии с таблицей 8 приложения 1 к Методике.

	Квг	Кв	Кин	Кдл	Н <sub>и</sub> (млн руб)	У (млн руб)
Порт Новороссийск, VLCC	1,25	1,15	4,777	1,6	112 000,00	<b>1 230 555,20</b>
Порт Владивосток, Aframax	1,25	1,05	4,777	2	40 000,00	<b>501 585,00</b>
Мурманский МТП, Suezmax	1,25	1,05	4,777	1,6	58 000,00	<b>581 838,60</b>

Стоит отметить, что указанные суммы отражают лишь часть потенциального ущерба, нанесенного природной среде. Вне рамок текущей оценки остались высокочрезвычайно затратные судоподъемные операции. По экспертным прогнозам, стоимость дефрагментации и извлечения затонувших танкеров может составить до 1 млрд рублей, что обусловлено необходимостью мобилизации значительных технологических мощностей и привлечения узкопрофильных специалистов. Тех-

нологический цикл работ в данном случае варьируется от трех до двенадцати месяцев. Кроме того, оценка не учитывает вред, нанесенный водным биологическим ресурсам (ВБР). Данный показатель рассчитывается в натуральном выражении и включает не только прямую элиминацию промысловых организмов, но и косвенные потери, вызванные деградацией биопродуктивности на всех трофических уровнях.