

Павел Свертилов
CIS Pandi Services LTD, Украина

Третья Международная Ежегодная Конференция
«Практика морского бизнеса: делимся опытом»
Одесса 2007

**ТЕМА: P&I ВОЗМЕЩЕНИЕ И УРЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ СВЯЗАННЫХ С
РАЗЛИВОМ НЕФТЕПРОДУКТОВ**

Загрязнение с судов, заходящих в акваторию Черного моря (порты Одесса, Ильичевск, Южный, и т.д.) также достаточно часто встречающийся вид страховых случаев.

Основные законодательные акты, которые регулируют проблемы загрязнения, вызванного судном:

1. Кодекс торгового мореплавания Украины;
2. Кодекс Украины “Об Административных Правонарушениях”;
3. Уголовный Кодекс Украины;
4. Гражданский и Процессуальный Кодекс Украины;
5. Закон Украины “О защите Окружающей среды”
6. Указ Кабинета Министров Украины 484 от 03.07.1995 «О тарифах, для вычисления убытков, причиненных судами, в территориальных и внутренних водах Украины»;
7. Постановление Министерства защиты Окружающей среды и Ядерной Безопасности Украины №37 18.05.1995 «О процедуре вычисления убытков, причиненных судами, в территориальных и внутренних водах Украины»;
8. Международные конвенции, ратифицированные Украиной.

Относительно нефтяного загрязнения во внутренней акватории порта, по большей части загрязнения имеют место во время бункеровочных операций, приема топлива, таким образом, размер штрафов, регулируемый на основании Постановления Кабинета Министров Украины 484 от 03.07.1995 «О тарифах, для вычисления убытков, причиненных судами, в территориальных и внутренних водах Украины», достаточно высок: 329 долларов США за 1 кг нефтепродуктов.

Существует 3 главных категории убытков, вызванных загрязнением в Украинских портах:

- Портовые затраты (в том числе рабочее время барж портов) для уборки портовой акватории и для утилизации нефтяной продукции. Эти затраты вычисляются Портовыми Властями на основании расписания работы барж, в котором указано рабочее время барж и количество затрат для утилизации нефтяной продукции.

- Прямые потери, причиненные окружающей среде (количество пролитой нефти) вычисляемые согласно Указу Кабинета министров Украины. Эти потери оценивает Государственная Инспекция по защите Черного моря и предъявляет письмо-претензию Судовладельцам либо Капитану, действующему в интересах Судовладельцев, на основании количества пролитой нефти на поверхности акватории порта;

- Претензии со стороны местных органов власти, и юридических и физических лиц, которые пострадали вследствие загрязнения акватории.

Административные взыскания за загрязнение акватории портов (Статья 59-1 Кодекса Украины “Об Административных Правонарушениях”). Этот штраф налагается Государственной Инспекцией по защите Черного моря на Капитана судна или Старшего механика на основании Протокола о нарушении Закона Украины «Об охране окружающей среды».

Кроме того, согласно Уголовному Кодексу Украины принятого 05 апреля 2001 (Статья 243 «Загрязнения моря»), предусмотрена строгая уголовная ответственность Капитана за загрязнение (штраф и лишение свободы от 3 лет, лишение права заниматься определенной

деятельностью до 5 лет) в зависимости от количества пролитой нефти и если такие действия создали угрозу для здоровья или жизни людей или повлекли за собой массовую гибель морских живых ресурсов и организмов.

2. Права Государственная экологическая инспекция по охране окружающей природной среды Черного моря и процедура задержания/ареста судна, которое ответственно за загрязнение.

В Украине органом, который занимается охраной Черного моря, является Государственная экологическая инспекция по охране окружающей природной среды Черного моря. Закон Украины «О защите окружающей среды» регулирует права государственных экологических инспекций.

В соответствии со статьями 20, 68, 70 вышеупомянутого закона, инспекция имеет право составить протоколы о нарушении экологического законодательства Украины, чтобы наложить административные штрафы, инспектировать суда, получать образцы лабораторных анализов/экологической экспертизы, обращаться по поводу защиты окружающей природной среды к уполномоченным органам (капитан порта, прокурор и т.д.) для дальнейшего рассмотрения претензии в суде.

Таким образом, когда загрязнение имело место, инспекторы прибывают на судно и предпринимают все необходимые шаги для подтверждения факта загрязнения с борта/танков этого судна. В первую очередь они осматривают все нефтяные магистрали, особенно резервуары, линии нефтяной трубы, нефтяные насосы, и другое оборудование, проверяют журнал нефтяных операций, в котором указаны все заправочные действия, берут образцы нефти, содержащейся в резервуарах судов для лабораторной экспертизы. Образцы должны быть опечатаны в присутствии капитана, один образец остается у капитана.

Кроме того, они должны собрать образцы нефти с воды, опечатать и отправить все образцы в лабораторию. Если результаты лабораторных анализов покажут идентичность образцов из резервуаров судов и с поверхности моря, Инспекция выдает следующие официальные бумаги:

1. Протокол о факте нарушения экологического законодательства Украины, который описывает инцидент;
2. Постановление о наложении административного штрафа на Капитана (На основании Статьи 59-1 Кодекса Украины «Об Административных Правонарушениях»);
3. Официальная претензия на основании Указа Кабинета Министров Украины 484 от 03.07.1995 «О тарифах, для вычисления убытков, причиненных судами, в территориальных и внутренних водах Украины» с расчетом убытков;
4. Кроме того Портовые власти выдают отдельную претензию для компенсации затрат на очистку и утилизацию нефтепродуктов.

Если Судовладельцы не соглашаются с претензией Инспекции, и отказываются оплатить ущерб согласно представленной претензии, Инспекция выдает на имя капитана порта Предписание «О задержании судна в связи с неуплатой штрафов» и одновременно направляют материалы в органы прокуратуры для подачи в суд о взыскании убытков и вынесения определения об аресте судна.

3. Действия администрации судна, меры по защите интересов судовладельцев в случае разлива нефтепродуктов.

В данном случае мы рассматриваем ситуацию, когда разлив нефтепродуктов имел место, но администрация судна отрицает свою причастность к указанному загрязнению.

1. Сбор и исследование доказательств. Установление причинной связи между загрязнением и виной судна.

Особое внимание следует обратить на сбор, закрепление и обеспечение доказывания фактов, исключających ответственность судна в загрязнении. Р&I представитель совместно с сюрвейером осуществляют сбор доказательств по разливу, а именно:

- время и место разлива, обнаружение разлива в акватории;
- опрос капитана, судовых офицеров на предмет производства операций с нефтепродуктами во время предполагаемого разлива, проверка журнала операций с нефтепродуктами;
- уточнение координат судна в момент разлива, время стоянки судна в порту, выяснение мест стоянки, швартовки и перешвартовки в акватории порта;
- получение сводок о погоде, направлении ветра в момент и после разлива;
- выяснение вида и характера разлитого вещества в акватории, возможен отбор проб судового топлива.
- выяснение количества и сброса, и площадь загрязнения;
- выяснить метод отбора проб с танков судна экологами, провести осмотр агрегатов, конструктивных узлов, трубопроводов судна, неисправность или повреждение которых могли повлечь разлив нефтепродуктов, а также корпуса судна на предмет наличия следов нефтепродуктов. В осмотре должны присутствовать сюрвейер, представители администрации судна, по возможности представители экологической инспекции.
- по возможности организовать присутствие сюрвейера при инспекции судна и отборе проб на анализы нефтепродуктов представителями экологической инспекции, а также при опросе капитана и старшего механика.
- организовать морской протест для отклонения необоснованного обвинения в загрязнении.

Основным доказательством в данной категории дел является результаты лабораторных анализов, органов экологической инспекции с анализами топлива судна взятыми на борту. Как известно, органы экологической инспекции принимают во внимание только результаты, проведенные в их лаборатории.

Следовательно, в данном случае необходимо настаивать на присутствии представителя Р&I представителя либо сюрвейера при проведении данных лабораторных анализов.

2. Расчет и минимизация убытков. Процедура оплаты претензий.

Расчет претензии производится путем умножения массы собранных нефтепродуктов в кг., на объем обводненной нефтяной смеси в литрах и на коэффициент содержания нефтепродуктов в обводненной нефтяной смеси и плотности нефтепродуктов.

При этом необходимо отметить, что проба нефтепродуктов, собранная с нефтесборщиков и акватории порта также направляется на анализ в лабораторию инспекции на проведение анализа на содержание воды в нефтепродуктах по методу Дино-Старка – определение количества морской воды в собранных нефтепродуктах. Присутствие сюрвейера или Р&I представителя также является необходимым при проведении данного анализа, т.к. при его объективном проведении возможно снижение претензии примерно на 20-30% от общего количества собранного количества нефтепродуктов.

Расчет претензии производится на основании методики, утвержденной Постановлением Кабинета Министров Украины 484 от 03.07.1995 «Об утверждении такс, для вычисления убытков, причиненных вследствие загрязнения с судов, кораблей и иных плавучих средств в территориальных и внутренних морских водах Украины», исходя из умножения 329 долларов США на общее количество нефтепродуктов. Здесь также необходимо отметить, что данное постановление противоречит положениям Конвенции MARPOL 73/78, которая, как известно, ратифицирована Украиной и как международно-правовой акт имеет приоритет перед актами национального законодательства Украины, тем более перед подзаконными актами, каковым является Постановление Кабинета Министров Украины 484 от 03.07.1995 «Об утверждении такс, для вычисления убытков, причиненных вследствие загрязнения с судов, кораблей и иных плавучих средств в территориальных и внутренних морских водах Украины».

Процедура оплаты претензии возможно либо путем безналичного платежа на банковский счет, указанный в постановлении инспекции, либо путем предъявления к оплате банковской гарантии, если таковая выдавалась уполномоченным банком как мера обеспечения иска о взыскании ущерба в связи с загрязнением в обмен на освобождение судна из-под ареста.

ТЕМА: ПОЛУЧЕНИЕ СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ И МЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ В СВЯЗИ СО СТОЛКНОВЕНИЕМ СУДОВ.

Столкновение – это аварийное морское происшествие, происходящее с судном, находящимся на ходу или на стоянке, которое выражается в ударе или соприкосновении с другим судном.

Несмотря на то обстоятельство, что в своем большинстве иностранные судовладельцы, судна которых участвовали в столкновении в территориальных водах Украины, стараются избежать рассмотрения споров в украинской юрисдикции, и «выйти» из правового поля Украины, имеется практика рассмотрения рассматриваемых споров судами Украины между судовладельцами, суда которых участвовали в столкновении.

Хотя по законодательству Украины ни одно из доказательств не имеет большей силы. Вместе с тем, хотелось бы отметить, что основным доказательством для судов Украины при рассмотрении подобных споров является заключение о причинах столкновения капитана порта.

При этом зачастую не принимаются во внимание международно-правовые акты, регулирующие вопрос оценки и определения размера ущерба и которые ратифицированы Украиной, например, Правила относительно компенсации убытков от столкновения судов 1987 г., известные под названием Лиссабонские Правила. Также в украинских судах достаточно сложен процесс доказывание вины обеих судов в пропорциональном соотношении, например, 40% на 60% или 30 % на 70%.

Рассматривая вопрос урегулирования конфликта между судами на месте можно сказать, что в большинстве случаев, если в столкновение не вовлечен кто-либо из резидентов Украины, судовладельцы предпочитают после производства сюрвейерского осмотра судов, иногда совместного, обменяться гарантийными письмами P&I Клубов, так называемыми P&I Letter of Undertaking, с тем, чтобы вопрос о последующем возмещении либо распределении убытков решался уже между P&I клубами.

Данное урегулирование конфликта целесообразно в том случае если размер повреждений не является значительным, суда сохраняют мореходность, морские регистры не имеют претензий по поводу технического состояния судов, и расходы по ведению дел были бы неоправданными и только увеличили бы сумму убытков для сторон.

Стандартные условия P&I Letter of Undertaking предусматривают покрытия следующих категорий убытков:

- убытки, связанные непосредственно с повреждением – так называемые прямые убытки (т.е. ремонт, замена поврежденных, агрегатов, узлов, судовых механизмов, стоимость ремонтных работ, с учетом постановки судна в док, если необходимо, и т.д.);

- сопутствующие или случайные расходы, связанные со столкновением, к ним можно отнести расходы на проведение сюрвея, технической экспертизы, вызов представителя регистра, буксиры, швартовка и докование, лоцманская проводка, расходы по содержанию судна в период простоя на ремонте (топливо, вода, заработная плата экипажа), расходы на юридические услуги;

- также к возмещению виновной стороне предъявляется так называемая упущенная выгода или неполученная прибыль в связи с канцелированием чартера, или off-hire expenses – вычет суммы фрахта за время простоя вследствие ремонта и девиации судна для постановки на ремонт. При этом при расчете убытков P&I клубами применяются Правила относительно компенсации убытков от столкновения судов 1987 г., (Лиссабонские Правила), которые содержат специальные правила определения размера компенсации потери прибыли в связи с выводом судна из эксплуатации, а также Конвенции 1957 и 1976 г.г. в части определения прямых убытков, от столкновения и ограничения ответственности судовладельцев.

Другим способом обеспечения требований с виновной стороны является банковская гарантия. Данная форма обеспечения требований также позволяет избежать арестов судна и зачастую выдается вместе с контр-гарантией банка, в котором обслуживается P&I Клуб либо судовладелец. Текст банковской гарантии согласовывается между обеими сторонами – участниками столкновения и банками. Ниже приводится пример текста банковской гарантии, которая использовалась украинскими банками для обеспечения исковых требований и принята украинским судом в качестве меры обеспечения иска и освобождения судна из-под ареста.

БАНКОВСКАЯ ГАРАНТИЯ № _____

г. Одесса

«__» __ 200__ года

Бенефициар:

Мы, «_____наименование банка», действуя по поручению _____ (именуемый в дальнейшем Принципал), настоящим предоставляем свою гарантию в размере

_____ в пользу _____, находящегося по адресу: Украина, г. Одесса, _____ (именуемое в дальнейшем Бенефициар).

Настоящая гарантия предоставляется в обеспечение возмещения убытков Бенефициара, возникших вследствие столкновения судов имевшем место _____, о чем изложено в исковом заявлении № _____ от ____ 200__ года к Принципалу, поданном в суд _____ в связи с вышеуказанным происшествием.

Принимая во внимание все вышеуказанное, мы, _____, оплатим в течение 7 (семи) рабочих банковских дней любую сумму, не превышающую USD _____ со дня получения нами в письменной форме требования Бенефициара, предоставленного на основании вынесенного в пользу Бенефициара и вступившего в законную силу решения суда Украины или вступившего в законную силу определения суда об утверждении соответствующего мирового соглашения между Принципалом и Бенефициаром по вышеуказанному иску.

Требование должно содержать заявление Бенефициара о том, что Принципал не выплатил/выплатил не в полном объеме средства в соответствии с вынесенным в пользу Бенефициара и вступившим в законную силу решением суда Украины либо вступившим в законную силу определением суда об утверждении мирового соглашения между Принципалом и Бенефициаром и должно сопровождаться надлежащим образом заверенной копией вступившего в законную силу решения суда Украины либо надлежащим образом заверенной копией вступившего в законную силу определения суда об утверждении соответствующего мирового соглашения между Принципалом и Бенефициаром.

Данная гарантия является безотзывной и прекратит свое действие при наступлении одного из следующих случаев:

- оплата банком требования, представленного Бенефициаром по данной гарантии;
- оплата Принципалом в пользу Бенефициара суммы на основании вынесенного в пользу Бенефициара и вступившего в законную силу решения суда Украины либо вступившего в законную силу определения суда об утверждении соответствующего мирового соглашения между Принципалом и Бенефициаром. Оплата Принципалом данной суммы в пользу Бенефициара должна быть произведена со ссылкой на номер настоящей гарантии на счета, открытые Бенефициаром в банке _____;
- получение от Бенефициара уведомления об освобождении банка _____ от обязательств по настоящей гарантии;
- возврат оригинала текста гарантии в банк _____.

Выплаты в пользу Бенефициара по настоящей гарантии не ставятся в какую-либо зависимость от взаимоотношений Принципала и банка _____.

Взаимоотношения сторон по настоящей гарантии регулируется действующим законодательством Украины.

Для исполнения настоящей гарантии банк указывает свой адрес для направления требования: Отдел документарных операций, Украина, г. Одесса, _____.

Любые уведомления/сообщения и/или требования по настоящей гарантии должны направляться по указанному адресу в письменной форме с одновременным направлением сопроводительных документов.

Несмотря на то, что столкновения сравнительно редко встречаются в повседневной деятельности Р&I представителей, прямые и сопутствующие убытки, связанные с ними достаточно высоки. Ответственность судовладельцев покрывается Р&I страхованием, а также страхованием страховщиками Hull and machinery. Своевременное информирование о столкновении Р&I представителей и проведение квалифицированного сюрвейерского осмотра, а также сбора всех необходимых доказательств и переговоры сторон помогают существенно снизить размер ущерба, а также исключить аресты судна и другие юридические действия сторон – участников столкновения, которые увеличивают убытки, связанные со столкновением судов.

С уважением,

Павел Свертилов
ООО «СИС ПАНДИ СЕРВИСИЗ (ЮКРЕЙН) ЛТД»