

Секция «Юриспруденция»

**Роль страхования внедоговорной ответственности судовладельцев в
обеспечении охраны морской среды.**

Горбачева Серафима Сергеевна

Аспирант

*Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Юридический
факультет, Архангельск, Россия
E-mail: s.serafima@yahoo.com*

Проблеме охраны морской среды в последние десятилетия уделяется особое внимание, поскольку Мировой океан, как важнейший компонент земной биосферы, обеспечивает качество планетарной природной среды [1]. Повышенная общественная опасность загрязнения морской среды вызвана, прежде всего, масштабами и интенсивностью вредоносного воздействия различных источников загрязнения [2], к которым относятся и суда.

В числе мер, направленных на предотвращение загрязнения моря с судов и на ликвидацию последствий такого загрязнения, важная роль принадлежит правовым средствам. Отдельную группу таких правовых средств составляют международные конвенции, предусматривающие способы обеспечения гражданско-правовой ответственности за ущерб от загрязнения морской среды [3].

К такого рода международным соглашениям, которые установили режим обязательности страхового или иного финансового обеспечения ответственности владельцев морских судов за ущерб от загрязнения и действуют для Российской Федерации, относятся:

- Конвенция «О гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью» 1969 года [4], с изменениями, внесенными Протоколом 1992 года [5]; и
- Международная Конвенция «О гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом» 2001 года [6].

При этом положения Конвенции 1969 года, с изменениями 1992 года, распространяются только на собственников морских судов, перевозящих более 2000 тонн нефти наливом в качестве груза (ст. VII), а нормы Конвенции 2001 года – на собственников и иных владельцев (бербоутных фрахтователей, менеджеров, операторов) морских судов валовой вместимостью свыше 1000 тонн (п. 3 ст. 1).

Обязательность финансового обеспечения ответственности собственников морских судов также предусмотрена Конвенцией «Об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ» 1996 года [7], к которой Российская Федерация присоединилась 2 января 2000 года [8]. На данный момент Конвенция 1996 года в силу не вступила. Однако в соответствии с положениями Кодекса торгового мореплавания РФ 1999 года [9] собственники судов, занятых перевозкой морем опасных и вредных веществ, обязаны страховать свою ответственность за ущерб от загрязнения или иным образом обеспечивать финансовое покрытие такой ответственности (ст. 334 КТМ РФ).

Одним из немногочисленных требований к страхованию ответственности (финансовому обеспечению ответственности в иной форме) в соответствии с положениями конвенций 1969, 1996 и 2001 годов, является страховая сумма (сумма финансового обеспечения), устанавливаемая путем применения пределов ответственности, предусмотрен-

ных этими конвенциями. Все остальные условия страхового покрытия определяются соглашением между страховщиком и судовладельцем.

Помимо рассмотренных нормативных положений, обязательность наличия финансового обеспечения гражданской ответственности от загрязнения морской среды в российском законодательстве установлена для владельцев судов, следующих по трассам Северного морского пути, причем независимо от национальности и вида перевозимого груза [10].

Следует подчеркнуть, что в настоящее время страхование является альтернативным способом обеспечения ответственности судовладельцев от загрязнения морской среды, которое обязательно лишь в ряде случаев, наряду с иными финансовыми средствами, например, банковской гарантией. Однако на практике именно страхование ответственности как более универсальное средство защиты интересов и страхователя, и потерпевших получило среди судовладельцев широкое распространение (причём еще до появления названных конвенционных норм), поскольку в действительности является той мерой, которая обеспечивает достаточность, своевременность и эффективность компенсации причиненного ущерба.

Так, например, до вступления в силу Конвенции 1969 года танкероладельцы страховали риск ответственности за загрязнение нефтью для получения сертификата ТО-ВАЛОП (документа, удостоверяющего членство в Добровольном соглашении об ответственности за загрязнение нефтью 1969 г.), наличие которого позволяло судовладельцу быть более конкурентоспособным на рынке [11]. А риск загрязнения бункерным топливом до вступления в силу Бункерной конвенции 2001 года входил в стандартный набор рисков добровольного страхования владельцами морских судов своей ответственности.

С одной стороны, страхование ответственности предостерегает судовладельца от колоссальных убытков, которые он может потерпеть в случае загрязнения морской среды, и необходимости единовременного аккумулирования достаточно крупной денежной суммы для цели получения финансового обеспечения ответственности в иной форме. С другой стороны, рассматриваемый институт потенциально обеспечивает удовлетворение требований о возмещении ущерба, причиненного загрязнением морской среды, вне зависимости от финансового положения судовладельца. Принимая во внимание значительные размеры возможных убытков от загрязнения морских вод, последнее положение является особенно важным.

Так, например, ущерб, нанесенный Англии и Франции разливом нефти в результате аварии танкера «Тори Каньон» в 1967 году, составил 14 млн. долл. США. Данный инцидент послужил толчком к разработке Конвенции 1969 года.[12]

27 февраля 1979 года советский танкер «Антонио Грамши» на выходе из порта Вентспилс потерпел аварию: в акваторию вылилось около 5,5 тонн нефти. Общая сумма заявленных претензий составила 100 млн. рублей, огромную по тем временам сумму.[13]

Таким образом, страхование внедоговорной ответственности судовладельцев является гражданско-правовым способом обеспечения охраны морской среды, призванным усовершенствовать, сделать более эффективным механизм возмещения ущерба. Представляется, что данный вид страхования получит дальнейшее свое развитие и распространение, в том числе в отношении владельцев судов внутреннего плавания, для которых на данный момент такая форма обеспечения ответственности не является обязательной.

Литература

1. Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения. М., 2003. С. 265.
2. Мировой океан и международное право: Защита и сохранение морской среды. М., 1990. С. 11 (автор главы – А. Янков).
3. Мусин В.А., Леонидов И.О., Малинин С.А. Страховая защита ответственности советских судовладельцев. М., 1979. С. 108.
4. Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью. Заключена в г. Брюсселе 29 ноября 1969 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXI. 1977. С. 97-106.
5. Протокол 1992 года об изменении Международной Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года // СЗ РФ. 2004. N 15. Ст. 1345.
6. Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом. Заключена в г. Лондоне 23 марта 2001 года // СЗ РФ. 2009. N 21. Ст. 2498.
7. Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ. Заключена в г. Лондоне 3 мая 1996 года // СПС «Гарант». Текст официально опубликован не был.
8. Федеральный закон РФ от 2 января 2000 года N 17-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года» // СЗ РФ. 2000. N 2. Ст. 138.
9. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года N 81-ФЗ (в редакции от 7 ноября 2011 года) // СЗ РФ. 1999. N 18. Ст. 2207.
10. Правила плавания по трассам Северного морского пути. Утверждены Министерством морского флота СССР 14 сентября 1990 года // Извещения мореплавателям. 1991. N 29.
11. Мусин В.А., Фадеева Т.А. Правоотношения перевозчика, грузовладельца и страховщика в процессе перевозки и страхования грузов в линейном судоходстве // Морское право. Л., 1969. Вып. 108. С. 130-131.
12. Мусин В.А. Гражданско-правовая ответственность за убытки от загрязнения нефтью в современном международном морском праве // Морское право. Л., 1981. Вып. 263. С. 25.
13. ОСАО «Ингосстрах». 1947-1997. Исторический очерк к 50-летию деятельности. М., 1997. С. 138-139.