

БУНКЕРНАЯ КОНВЕНЦИЯ: - АВТОГРАЖДАНКА НА МОРЕ, или ВЕЛИКАЯ МОРСКАЯ СТРАХОВАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Все Застраховано?

Как часто слышим мы: «а там же везде все страхование обязательно, а мы такие отсталые... Давайте скорее вводить все обязательное, как у всех!»

Да нет. На суше – обязательны только автогражданка плюс еще два-три вида покрытия. А вообще – смотрите наши последние публикации («Платье, слезы»): в Англии только 64 % семей страхуют свои жилища, только у 15 % есть пенсионное страхование, только у 12 % - добровольное медицинское.

И в морском страховании нет обязательки. Последние сорок лет обязательным было только страхование ответственности за загрязнение среды. Сначала - вод США, с 70х годов. Японии – с 1 марта 2005го. Вод стран ЕС – пока еще в проекте.

Отдельно, по типам судов: для танкеров обязательно страхование, по действующей с 19 июня 1975 года конвенции CLC. Пока в проекте – для судов, перевозящих опасные грузы по Конвенции NHS.

С ноября 2008го - страховаться!

Но с 21 ноября положение на море серьезно изменилось.

Страхование стало обязательным для всех судов больше 1,000 бт, заходящих в воды стран – членов Бункерной Конвенции. Официальное название – Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001) – назовем ее ВС.

На начало ноября 2008го таких стран 26 - и на них приходится 40 % мирового тоннажа. Россия присоединяется с мая 2009го, Панама тоже. Так что стран ВС будет больше.

И требуется страхование не только для захода в порты – но и в территориальные воды. Так что решать проблему предстоит большинству судовладельцев, занимающихся международными перевозками, рыболовством, научными исследованиями – в общем, всем владельцам судов свыше 1,000 бт.

Различие и сходство CLC и ВС

Сходство: требование обязательного страхования.

Различия:

(1) к кому относится:

- CLC – к танкерам, но только тем, которые перевозят более, чем 2,000 тонн нефти в качестве груза,
- ВС – ко всем судам свыше 1,000 бт -

- то есть ВС распространяется на гораздо большее количество судов, и

что важно для восточноевропейских судовладельцев -

(2) **вводились эти две Конвенции на разных этапах развития восточноевропейского страхования.**

Когда вступала в силу CLC – альтернативы Клубам P&I в мире почти что не было.

Поэтому все советские танкероладельцы – Новороссийское, Приморское, Грузинское, Латвийское пароходства – в организованном порядке с 20 февраля 1972го года застраховались в Ингосстрахе с перестрахованием в Клубе UK Mutual.

Сейчас же восточноевропейский тоннаж – в массе своей пожилой и небольшой по размеру судов и флотов. Как следствие – уже лет как 10 Р&I Клубы он избегает. Но если еще 8 лет назад альтернатив Клубам было немного – Ингосстрах, Русский Пул да БММ – то теперь таких страховщиков стало намного больше. И судовладельцы привыкли с ними работать.

А теперь перед судовладельцами встает вопрос: подойдут ли эти уже привычные полисы под новые требования?

Лимиты Ответственности и Приемлемость

Две возможные проблемы: лимиты ответственности и приемлемость этих полисов. Начнем с лимитов ответственности.

Напомним цифры по **CLC (Протокол 1992го)**: танкера должны иметь на борту страховые полисы со следующими лимитами, по состоянию на ноябрь 2008го:

БТ	SDR	US\$ - 25.10.08
	Курс на 25.10.08	0.652584
До 5,000	3,000,000	\$ 4,597,109.34
5,001-140,000	3,000,000 + 420/бт	
7,500	4,050,000	\$ 6,206,097.61
10,000	5,100,000	\$ 7,815,085.87
25,000	11,400,000	\$ 17,469,015.48
50,000	21,900,000	\$ 33,558,898.16
100,000	42,900,000	\$ 65,738,663.53
Сверх 140,000	59,700,000	\$ 91,482,475.82

Цифры, конечно, не маленькие. Но многие российские страховщики полисы на 8 и даже 10 млн. долл. выдавать могут. Нужно-то – по пятитысячнику 3 млн. СДР, по десяти тысячнику – 5.1 млн. СДР.

А вот по ВС цифры серьезно выше, по пяти- и десяти тысячникам – 6.6 и 12.6 млн. СДР:

	SDR			Курс 25.10.08
				0.652584
БТ	Personal Injury	Property	ВСЕГО SDR	ВСЕГО Долл.
До 2,000	2,000,000	1,000,000	3,000,000	4,597,109.34
2,001-30,000	+800/gt	+400/gt	+1,200/gt	
5,000	4,400,000	2,200,000	6,600,000	10,113,640.54
10,000	8,400,000	4,200,000	12,600,000	19,307,859.22
30,000	24,400,000	8,200,000	32,600,000	49,955,254.80
30,001-70,000	+600/gt	+300/gt	+900/gt	

50,000	36,400 ,000	14,20 0,000	50,60 0,000	77,537,91 0.83
70,000	48,400 ,000	20,20 0,000	68,60 0,000	105,120,56 6.85
Свыше 70,000	+400/gt	+200/gt	+600/gt	
100,000	60,400 ,000	26,20 0,000	86,60 0,000	132,703,22 2.88

Откуда Лимиты?

Никто эти цифры, конечно, с потолка не брал. Они – из Конвенции 1976го года об Ограничении ответственности по морским требованиям (LLMC) – вернее, из 1992го года Протокола к ней.

Конечно, Протокол 1992го года еще не во всех странах – членах ВС вошел в силу. Но не будешь же оформлять два полиса, с разными лимитами? Не практично. А если срочно понадобится в страну Протокола зайти?

Спор – Складываются ли Лимиты?

Ведь почему это важно? Потому, что есть и в России, и в Восточной Европе несколько страховых компаний, уверенно работающих в сфере P&I. Вот им-то и надо понять – повышать для своих судовладельцев размеры покрытия или нет. В P&I Клубах таких проблем нет, да и в большинстве западноевропейских страховых компаний тоже.

Вроде бы, просто – повысить лимиты восточноевропейским страховщикам, и все. Но не просто это - надо искать соответствующее перестрахование, оформлять договор, платить деньги. А надо ли?

Есть мнение: в большинстве случаев от загрязнения бункером страдает только имущество. К счастью, смерть или травмы имеют место очень редко. Так зачем брать лимиты LLMC, относящиеся к personal injury or death – они же выше, а вероятность того, что они понадобятся – почти нулевая? Значит, для пятитысячника нужен полис в 2.2 млн. СДР – а не в 6.6 миллионов.

Второе мнение: в любом случае, два типа лимитов по конвенциям LLMC и ВС не должны складываться – берется больший из них. Тогда для тех же 5,000 бт – лимит 4.4 млн. СДР, все легче, чем 6.6.

Наше Мнение – Общий Лимит

Поэтому мы выскажем здесь наше мнение – нужен полис с более высоким, общим, лимитом ответственности – все те же 6.6 и 12.6, о которых речь была выше. И судовладельцам, и страховщикам необходимо убедиться, что возможность выдать полис со столь высокими лимитами – существует.

Может, и Нет

Первоначально строки эти писались до вступления ВС в силу. А вот редактируются уже после, в апреле 2009го. И вот что получается очень смешно – никто ничего до сих пор не разъяснил – «складываются или нет?» А мы тут копыа ломаем...

На данный момент автору кажется, что логичнее использовать только лимит по повреждению имущества. Но, может, какой юрист-специалист выскажется? Ан нет, дождешься их...

Практика получения ВС Сертификата

К 21му ноября – или к моменту первого захода судна в воды стран ВС – на борту любого судна свыше 1,000 бт должен быть оригинал Конвенционного Сертификата.

Практические шаги:

- застраховать P&I – ответственность за загрязнение среды – в конвенционных лимитах,
- застраховать военные риски,
- заполнить заявление и получить от страховщика Голубую Карту (Blue Card) – документ, подтверждающий наличие страхования,
- судовладельцу – с Голубой Картой и заполненными заявлениями обратиться в администрацию флага, которая согласится выписать Конвенционный Сертификат.

Помните: Голубая Карта и Конвенционный Сертификат – это разные документы! На борту должен быть Сертификат – а не Карта.

Кто выписывает ВС Сертификат

Судам под флагами государств-членов ВС просто: они обращаются в администрацию своего флага. Что делать владельцам других судов – пока общего решения нет. Целый ряд администраций готов выписывать сертификаты – Германии, Кипра, Ямайки, Коморр, Островов Кука и т.д.

Следующий вопрос – а примет ли выписывающая администрация Ваш страховой полис? То есть Вашу Карту? Если она выдана P&I Клубом – однозначно примет. А если российской страховой компанией? Пока до конца не ясно. Многие наши страховщики уже были одобрены несколькими администрациями, другим это предстоит.

Отдельное опасение – качество самого сертификата. Будут ли ВС Сертификаты, выписанные в экзотических странах типа Коморр, приниматься в портах всех стран-членов Конвенции? Будущее покажет, но по правилам Конвенции – должны.

Правила P&I Страховщиков

Немаловажный момент: прямое действие Конвенции. Раньше Правила P&I Страховщиков гласили: третьи лица, пострадавшие от судовладельцев, не имеют права обращаться напрямую к страховщикам. Только по схеме: владелец недоставленного груза идет к перевозчику, тот оплачивает его претензию – и обращается за возмещением к страховщику. Единственным исключением были претензии по разливам нефти с танкеров по Конвенции CLC.

А теперь вот еще одно исключение – по Бункерной Конвенции. Страховщикам P&I рисков надо переписывать Правила! А судовладельцам – проверять, сделали ли это страховщики.

Ответственность Судовладельца

По Конвенции устанавливается прямая ответственность (strict liability) судовладельца за разлив бункера. Доказывать наличие его вины пострадавшим не нужно.

Есть только три основания для снятия ответственности:

- военные и схожие с ними действия,
- действия или бездействие третьих лиц с намерением нанести ущерб,
- небрежность или неправильные действия правительств или органов, ответственных за обеспечение навигационной безопасности.

Страхование военных рисков

С учетом первого исключения – зачем страховать военные риски? А затем, что военные действия исключены – а терроризм нет. А ущерб, нанесенный террористами, обычно покрывается по отдельному полису страхования военных рисков.

Что волнует P&I Страховщика? На борту судна в порту одной из стран-членов оказываются террористы. В результате теракта происходит разлив бункера. Пострадавшие компании направляют иски к P&I Страховщику, выдавшему Голубую карту. Тот оплачивает иски – хотя террористические акты из обычного покрытия P&I исключаются.

Вот тогда-то P&I Страховщик и обратится – сам или через судовладельца – к страховщику Военных рисков судовладельца за возмещение выплаченных сумм.

А поэтому – Голубая Карта не будет выписана, пока P&I Страховщик не убедится в наличии полиса страхования Военных рисков, с включением терроризма и War P&I Risks – рисков ответственности перед третьими лицами вследствие военных и иных событий. Но об этом – отдельно.

Общий вывод

Самое время пересмотреть свое страховое покрытие – или получить наконец полис P&I!

Г Гришин

12 ноября 2008 – 24 апреля 2009