

Ограничение ответственности судовладельцев

Торговое мореплавание во все времена было, остается и будет весьма рискованной деятельностью, поэтому выработано немало правовых механизмов защиты законных интересов судовладельца – центральной фигуры торгового мореплавания. Среди таких механизмов выделяется **институт ограничения ответственности**. Если бы ответственность судовладельца не была ограниченной, вся деятельность отрасли морского транспорта была бы под угрозой утраты интереса к торговому мореплаванию, поскольку судовладелец может причинить своей деятельностью такие убытки, какие он не в состоянии возместить.

Поскольку торговое мореплавание по самой своей природе имеет международный характер, наибольшее внимание в нашем исследовании будет уделяться нормам международного права, а также нормам украинского национального права.

История, структура и понятие института ограничения ответственности судовладельца

Принципиально ограничение ответственности противоречит полному возмещению причиненных убытков. Принцип полного возмещения причиненных убытков закрепляется, например, в ч.1 ст.623, ч.1 ст.1166 Гражданского кодекса (ГК) Украины.

Институт ограничения ответственности судовладельца зародился приблизительно на рубеже новой эры, в I – II в. в центрах мировой торговли, скорее всего, в Италии. В средневековье этот принцип прочно входит в обычаи средиземноморской торговли, а затем становится обычной нормой морского права и в Северной Европе. Так, в VIII-IX в.в. в Греции, Испании, Италии, Франции широкое распространение получил обычай ограничивать ответственность судовладельца стоимостью судна, отправленного в рейс. Этот обычай имел основной смысл в том, чтобы оградить судовладельцев от претензий в связи с пиратством экипажа. В отсутствие средств быстрой связи, подобной связи по радио, капитаны морских судов имели значительные фактические полномочия, вплоть до создания залогового права на суда, что угрожало интересам судовладельцев. В 1734 г. в Англии принимается закон об ограничении ответственности судовладельцев за груз, погибший по вине экипажа. В XIX в. в национальном законодательстве всех развитых морских государств сложился институт ограничения ответственности судовладельца, поскольку эти государства проявляли заботу об интересах судовладельцев. В начале XX в. **ограничение ответственности судовладельца стало международным стандартом**. 25 августа 1924 г. в Брюсселе была подписана Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к ограничению ответственности собственников морских судов. На X сессии Брюссельской дипломатической конференции 10 октября 1957 г. подписывается Международная конвенция об ограничении ответственности собственников морских судов, призванная заменить Конвенцию 1924 г., которая уже не отвечала жизненным реалиям из-за инфляции, по-

лучившей такие темпы после мировой войны, что выражение ограничения ответственности в национальной валюте стало нерациональным. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям, подписанная 19.11.1976 в Лондоне, представляет собой очередное достижение в деле правового регулирования отношений по поводу ограничения ответственности в международном частном морском праве. Украина не является стороной этой Конвенции. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. вступила в силу 1 декабря 1986 г.

Строго говоря, упомянутые Конвенции регулируют институт общего ограничения ответственности судовладельца. Наряду с ним имеются институты ограничения ответственности судовладельца по отдельным видам обязательств. Эти институты можно сгруппировать в 2 субинститута ограничения ответственности судовладельца – ограничение ответственности судовладельца по отдельным видам обязательств в пределах общего ограничения ответственности судовладельца и ограничение ответственности судовладельца по отдельным видам обязательств независимо от общего ограничения ответственности судовладельца. **Столь сложная конструкция института ограничения ответственности судовладельца считается недостатком современного этапа развития этого института.** Правовое поле усложняется еще и тем, что в соответствие с упомянутой Конвенцией 1976 г. развитие международного правового регулирования отношений по поводу ограничения ответственности привело к восприятию новой формулировки в наименовании института – ограничение ответственности по морским требованиям. Некоторые авторы относят отношения по поводу ограничения ответственности перевозчика к этому же институту, что представляется вполне основательным.

Исходя из изложенного, можно предпринять попытку определения понятия правового института ограничения ответственности судовладельца, суть которого видится в том, что – это совокупность правил, в силу которых судовладельцы и иные лица, имеющие аналогичное право на ограничение ответственности, как исключение из общего цивилистического принципа полного возмещения причиненных убытков, не могут быть понуждены. То есть им не может быть вменено в повинность, возмещать причиненный ущерб в случаях, предусмотренных правовыми нормами, свыше определенной суммы, хотя бы размер причиненных убытков и превосходил размер этой суммы.

Нормы, регулирующие ограничение ответственности судовладельца, применяются как в недоговорных правоотношениях, возникающих из деликтов – причинения вреда, так и в договорных правоотношениях, возникающих из нарушения договоров. Таким образом, институт ограничения ответственности судовладельца является субинститутом гражданско-правовой ответственности.

Вина судовладельца является основанием для отказа в праве судовладельца на ограничение ответственности. Исключение из этого правила известно как **«нерушимое ограничение ответственности оператора ядерного судна»**. Данное исключительное правило сформулировано в п. 1 ст. III Международной конвенции об ответственности операторов ядерных судов, принятой 25.05.1962 г., следующим образом: «Ответственность оператора за одно ядерное судно ог-

раничивается 500000000 франков в отношении любого одного ядерного инцидента даже в том случае, если ядерный инцидент произошел по любой личной вине оператора или с его ведома; этот предел не включает ни проценты, ни судебные издержки, определенные судом при рассмотрении иска о возмещении, предъявленного в соответствии с настоящей Конвенцией».

Какие же лица имеют право на ограничение ответственности?

Такие субъекты именуются спасателями и собственниками судов, а также страховщиками и иными лицами, за действия, упущение или бездействие которого является ответственным собственник судна или спасатель. Под определение понятий - «собственники судов» и «спасатели» подпадают лица, которые являются судовладельцами, эксплуатирующими суда на праве собственности или ином законном основании, а также лица, осуществляющие подъем, удаление, уничтожение или обезвреживание судна, которое затонуло, превратилось в обломки, село на мель или покинуто, включая все, что находится или находилось на борту такого судна; удаление, уничтожение или обезвреживание груза судна; лицо, которому заявлено требование лицом, неответственным за ущерб, вызванный мерами, предпринятыми для предотвращения или уменьшения ущерба, в отношении которого ответственное лицо может ограничить свою ответственность в соответствии с упомянутой Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям, а также лица, которым заявлено требование о возмещении последующего ущерба, причиненного такими мерами. Страховщик ответственности по требованиям, которые подпадают под ограничение в соответствии с правилами упомянутой Конвенции, имеет право воспользоваться преимуществами этой Конвенции в такой же мере, как и само лицо, чья ответственность застрахована. Иные лица, имеющие право на ограничение ответственности по этой Конвенции, - это все лица, ответственность за деяния которых может быть возложена на судовладельцев или спасателей, например, лоцманы. Лицо, несущее ответственность, не имеет права ограничить свою ответственность, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб или по самонадеянности и с сознанием, что такой ущерб, возможно, будет причинен, то есть лица, которые лично действовали или бездействовали виновно, причем вина их выражалась в форме умысла или грубой неосторожности, не имеют права на ограничение ответственности.

Ограничение ответственности судовладельцев

Все требования, которые могут быть ограничены, можно свести к следующим основным категориям:

- требования в отношении ущерба, явившегося результатом задержки в перевозке морем груза, пассажиров или их багажа;

- требования в связи со смертью или телесным повреждением, либо с утратой или повреждением имущества, которые произошли на борту судна;
- требования в связи со смертью или телесным повреждением, либо с утратой или повреждением имущества, которые произошли в прямой причинно-следственной связи с эксплуатацией судна или спасательными операциями;
- требования, находящиеся в связи с вышеупомянутым вредом, если причинно-следственная связь не является прямой, а представляет собой несколько звеньев причинно-следственной связи между неправомерными деяниями и их вредными результатами.

Способы и пределы ограничения ответственности судовладельца значительно усложнены и детализированы в упомянутой Конвенции по сравнению с Конвенциями 1924 г. и 1957 г.

Протоколом от 2 мая 1996 г. об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. изменены ставки, на основании которых исчисляется предел ответственности. Расчетной единицей является единица специального права заимствования (SDR), как она определена Международным валютным фондом. После введения евро курс SDR определяется на основе корзины из 4 валют: доллара США (USD), евро (EUR), фунта стерлингов (GBP) и японской иены (JPY). Удельный вес валют в корзине устанавливается на 5 лет. На 2006 – 2010 г.г. установлено следующее соотношение веса валют: USD 44%, EUR 34%, JPY 11%, GBP 11%. Курс SDR по отношению к USD определяется и публикуется ежедневно.

В нижеприведенной таблице указывается значение ставок, в соответствии с которыми исчисляется предел ответственности судовладельца в зависимости от тоннажа судна на тонну вместимости, причем тоннаж определяется как валовая вместимость судна в соответствии с Международной конвенцией по обмериванию судов от 23.06.1969.

Валовая вместимость	Ставки для исчисления предела ответственности по требованиям о возмещении вреда, причиненного смертью или телесным повреждением	Ставки для исчисления предела ответственности по иным требованиям
Тонны	Расчетная единица	Расчетная единица
До 2000	2 000 000	1 000 000
2 001 – 30 000	800	400
30 001 – 70 000	600	300
Более 70 000	400	200

Пределы ответственности любого спасателя, действующего не с какого-либо судна, или любого спасателя, действующего исключительно на судне, которому или в отношении которого он предоставляет услуги по спасению, исчисляются на основании вместимости в 1500 тонн.

Например, для судна валовой вместимостью 80 000 т по требованию, связанному с повреждением груза, ограничение ответственности судовладельца будет установлено следующим образом:

2 000 т	– 1 000 000 расчетных единиц
30 000 – 2 000 = 28 000 (т) x 400	- 11 200 000 – « » - « » -
70 000 – 30 000 = 40 000 (т) x 300	- 12 000 000 – « » - « » -
80 000 – 70 000 = 10 000 (т) x 200	- 2 000 000 – « » - « » -

Итого: 26 200 000 – « » - « » -

В целях обеспечения ответственности может быть арестовано судно, что крайне негативно сказывается на хозяйственной деятельности и репутации судовладельца, поэтому судовладельцы всячески пытаются избежать такого сценария развития событий. Для этого предусмотрено право лица, на которое может быть возложена ответственность, на создание фонда ограничения ответственности, причем создание такого фонда, как и иные действия, направленные на ограничение ответственности, не означает признания ответственности. Создать такой фонд можно следующими основными способами: перечислить деньги на депозитный счет суда, предоставить банковскую гарантию или гарантийное письмо Р & I клуба. Создание фонда ограничения ответственности влечет следующие правовые последствия:

- любое лицо, предъявившее требования к фонду, не вправе осуществлять какие-либо права, относящиеся к такому требованию, в отношении любого другого имущества лица, которым или от имени которого учрежден фонд;

- после того как учрежден ограничительный фонд любое судно или любое другое имущество, принадлежащее лицу, в интересах которого создан фонд, арестованное или задержанное по требованию, которое может быть предъявлено к фонду, а также любое предоставленное обеспечение может быть освобождено распоряжением суда или любого другого компетентного органа.

Ограничительный фонд создается в размере суммы, исчисляемой в соответствии с упомянутыми положениями, вместе с процентами на сумму со дня происшествия, вызвавшего ответственность, до дня создания фонда. Любой

созданный таким образом фонд предназначается только для оплаты требований, в отношении которых может быть осуществлено ограничение ответственности, причем создание фонда ограничения ответственности порождает солидарное обязательство пассивного характера в том смысле, что ограничительный фонд, созданный любым из субъектов ответственности считается созданным в интересах их всех и каждого из них. Такой фонд распределяется между лицами, имеющими требования, пропорционально установленным суммам их требований к фонду.

Если субъект ответственности или его страховщик до распределения ограничительного фонда уплатили компенсацию по требованию к фонду, такое лицо в пределах уплаченной суммы в порядке суброгации получает право требования к фонду, которое имело бы лицо, получившее компенсацию, причем это право требования должно быть обеспечено временным резервированием денежных средств, если суд найдет нужным дать указание об этом.

Судебная практика, связанная с созданием фонда ограничения ответственности, имеется у наших коллег из г. Санкт-Петербурга, Российская Федерация. Юридическая фирма «РЕМЕДИ» представляла сторону в деле со следующей фабулой: два судна вышли из Санкт-Петербурга в ледовом караване, и в территориальных водах Эстонии произошло столкновение – следующее вторым судно навалилось на застрявшее перед ним судно. Застрявшее судно затонуло. На борту затонувшего судна находился груз металла. Грузовладельцы затонувшего груза и судовладельцы, а также их страховщики обратились в суд с иском к владельцу второго судна о взыскании убытков. Администрация Эстонии также заявила требования о взыскании ущерба в связи с расходами по мониторингу очага загрязнения, сбору нефтепродуктов на поверхности моря и откачке нефтепродуктов из корпуса затонувшего судна.

В рассматриваемом примере было предоставлено в суд гарантийное письмо страховщиков ответчика, согласно которому создавался фонд ограничения ответственности, а распределение средств фонда возможно лишь на основании не подлежащего обжалованию судебного акта арбитражного суда, вынесенного по иску истцов, заявляющих иски не к ответчику, а непосредственно к фонду. Суд признал наличествующими и определил размер требований владельцев утонувшего в результате столкновения судна и груза. Суд посчитал, что требования Администрации подпадают под ограничение ответственности в соответствии с п.1 (а) ст.2 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г., измененной протоколом от 02.05.1996. С одной стороны, следует признать, что суд вышел за рамки арбитражного процессуального законодательства РФ, с другой стороны - правильно учел положения п. 1 ст.12 Конвенции 1976 года, согласно которой фонд распределяется между лицами, имеющими требования, то есть правильно разрешил дело по существу. В настоящее время дело находится в апелляционной инстанции.

© Николай Мельников, Партнер

© Вячеслав Лебедев, Эксперт-консультант

Юридическая фирма «Международная Юридическая Служба»,

Киев-Одесса

www.interlegal.com.ua