

ФОНД ОГРАНИЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ: ПРЕЦЕДЕНТ ДЛЯ РОССИИ

Создание в Арбитражном суде Санкт-Петербурга и Ленинградской области фонда ограничения ответственности судовладельца и его распределение



Всеволод БАЙБАК,

советник, ведущий эксперт в сфере морского/транспортного права, страхования и международных арбитражных споров Адвокатского Бюро «Егоров, Пугинский, Афанасьев и Партнеры», кандидат юридических наук

Морское право – это крайне интересный институт, содержащий уникальные примеры того, как те или иные правовые институты работают в специфических условиях морской перевозки. Дело, о котором пойдет речь, проявило очень много проблем в самых различных областях права.

6 марта 2006 года в 00.20 (по Московскому времени) произошло столкновение теплоходов Sv. Apostol Andrey и Runner-4, которые шли в ледовом караване. Караван вышел из морского порта Санкт-Петербург и следовал в порт Роттердам. Судно, идущее вслед за ледоколом, неожиданно обнаружило впереди себя полосу льда, остановилось и подало сигнал «Стоп. Я застрял во льдах». Идущие вслед суда должны были остановиться, но этого не произошло. Таким образом, принадлежащий компании Valday-1 Ltd теплоход Sv. Apostol Andrey своей носовой частью нанес удар в транцевую кормовую часть корпуса

теплохода Runner-4, принадлежащего компании Fertis International Limited Corporation, в результате чего последний, получив пробоину, затонул вместе с находящимся на его борту грузом (алюминием) весом более пяти тысяч тонн.

Груз был застрахован в 13 страховых компаниях с мировым именем, и после выплаты страхового возмещения страховщики встали на место истцов в отношении требований, связанных с утратой груза. Но помимо этого в данном деле были и другие требования – \$14,5 млн убытков, включающих в себя упущенную выгоду, а также требования, которые возникли у Эстонской

морской администрации в связи с предотвращением загрязнения и необходимостью откачки топлива с затонувшего судна на глубине около 76 метров. Возможность откачки топлива усложнялась погодными условиями и большой глубиной. В общей сложности эстонское государство вынуждено было потратить на удаление остатков топлива сумму порядка 2 млн евро. И наконец, возникли требования у самого владельца судна, которое затонуло в результате столкновения. Он оценил свой ущерб в сумме порядка \$1 млн.

Адвокатское Бюро «Егоров, Пугинский, Афанасьев и Партнеры» представляло интересы владельцев груза и их страховых компаний. Перед нами стояла задача определить, каким образом, где и в соответствии с каким правом судиться. Одно из простых решений – по месту причинения вреда, в Эстонии, и, соответственно, применять эстонское право. Но поскольку компания – потенциальный ответчик была зарегистрирована в офшорной юрисдикции и имела тесные связи с Россией, мы заключили соглашение рассмотрения спора в Арбитражном суде Санкт-Петербурга и соглашение о выборе



права, применимого к данному спору, то есть российского права. Эта деталь имеет важное значение для существа обсуждаемой проблемы. Забегая вперед, отмечу, что у нас возникла проблема создания фонда ограничения ответственности. Этот фонд должен создаваться в соответствии с правилами Кодекса Торгового Мореплавания РФ (далее – КТМ РФ) и Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками, внесенными Протоколом 1996 года (далее – Конвенция). Как выяснилось, на тот момент Россия в Протоколе 1996 года участвовала, а Эстония – нет (Эстония присоединилась к Протоколу 1996 года только 16 марта 2011 года). То есть, если бы мы судились и создавали фонд в Эстонии, его размер был бы в несколько раз меньше, чем в России. Этот момент позволил нам наиболее полно урегулировать возникшие претензии.

Как только мы сформулиро-

вали свое требование и предъявили его в суд, появились другие потенциальные истцы, которые также были готовы заключить провокационное соглашение о рассмотрении дела в Арбитражном суде Санкт-Петербурга и Ленинградской области и, соответственно, о применении российского права.

Потенциальный ответчик в свою очередь подал заявление о создании фонда ограничения ответственности. Для суда эта ситуация стала практически шоковой, так как это был первый случай создания фонда ограничения ответственности в современной России. То есть начиная с 1990-х годов никто ни разу не пытался создать такой фонд, хотя Россия в Конвенции участвовала и формально такие международные обязательства были; кроме того, и в КТМ этот институт предусматривался.

Проблема заключалась не в том, что международные обязательства надо исполнять, а в том, как их исполнять. Ведь идея

фонда ограничения ответственности в чем-то сродни банкротному производству, а именно: когда открывается банкротное производство, все требования к должнику автоматически привязываются и к определенному суду, который рассматривает дело. Соответственно, та же самая идея должна быть реализована при создании фонда ограничения ответственности. Если кто-то считает, что он потерпел в результате данного столкновения двух судов убытки, он уже не имеет возможности выбора подходящего суда, а должен идти в Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области, где был создан этот фонд ограничения ответственности, и судиться там. Более того, несмотря на то что уже несколько требований было предъявлено, потенциально могли возникнуть и другие требования. Как распределять этот фонд, сколько ждать, нужно ли ждать его распределения и т.д. – вопросы, которые для суда оставались загадкой.

Данное дело вызвало столько вопросов процессуального характера, что судья, рассматривающий дело, вынужден был писать официальный запрос в Государственную Думу с просьбой разъяснить ему процедуру судопроизводства в связи с созданием фонда ограничения ответственности, на что Государственная Дума ответила очень уклончиво: «Вы тут посудитесь, а мы потом разберемся и посмотрим, что у вас получится».

Итак, фонд был создан. Законодательство позволяет его создать в различных формах – как путем депонирования соответствующих денежных средств на счете суда, так и путем предоставления иного финансового обеспечения. Поскольку ответственность ответчика была застрахована международным P&I-клубом, этот клуб предоставил гарантию того, что выплата будет произведена в полных объемах в пределах фонда, после того как будут рассмотрены все требования и судебные акты вступят в законную силу. Эта гарантия была представлена в суд, который посчитал, что она является достаточным финансовым обеспечением для создания фонда ограничения ответственности. В данном случае, поскольку фонд создавался на основании Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям, была использована система расчета размера фонда, исходя из тоннажа судна, которое нанесло удар в кормовую часть затонувшего судна. Хочу отметить, что общий размер всех требований составлял порядка \$20 млн. В результате абсолютно корректного расчета размер фонда ограничения ответственности составил \$3 млн 600 тыс., т.е. в 6–7 раз меньше действительного размера ущерба.

Небольшое пояснение, откуда берутся расчетные единицы для оценки размера фонда. Очень много институтов морского права диктуются логикой даже



не правовой или торговой, а экономической. Ответственность в морских спорах всегда напрямую связана с морским страхованием, т.е. в значительной и определяющей степени моду здесь диктует страховой рынок, который говорит: «Вы можете устанавливать какие угодно правила, полную или ограниченную ответственность, но есть определенный лимит, выше которого мы не поднимаемся. Исходя из такого лимита, вы можете рассчитывать сумму страховых требований и можете быть уверены, что эти суммы будут компенсированы страховой компанией».

После создания фонда ограничения ответственности, независимо от процессуальных аспектов, возникли два основных проблемных вопроса, которые заключались в необходимости установить, есть ли вообще требования и имеют ли место те убытки, о которых стороны заявляют. Таким образом, возникла гражданско-правовая проблема. Распределение фонда ограничения ответственности в конечном итоге зависело от того, как суд установил бы действительные суммы требований. Поэтому каждый из истцов был заинтересован в том, чтобы размер требований конкурентов был

как можно меньше, т.е. чтобы суд их сократил. Мы оказались самой заметной мишенью – требования были максимальны и составляли порядка 80% от общей суммы требований. Соблазн их торпедировать был самым большим. Наши соистцы заняли следующую позицию: «А с чего вы взяли, что у вас имеет место полная утрата груза. Он не утрачен, алюминий – инертный металл, он просто находится на глубине 76 метров. А так с ним все в порядке. Вещь существует, она не погибла». На это сложно возразить: поскольку вещь существует, право собственности на нее не прекратилось. Понятное дело, если бы это была вещь, которая разрушается под действием окружающей среды, тогда разговор был бы иной, а так – алюминий, инертный металл. «Ваши убытки составляют лишь сумму, которая необходима для подъема груза и его доставки», – продолжали настаивать на своем иные соистцы.

Но было два очень важных момента: расходы по подъему, которые были очевидны на тот момент, составили бы сумму, равную как минимум 50–60% от стоимости этого груза. Более того, после всех предварительных процедур мы реально

пошли в процесс примерно через год, т.е. судно пролежало на дне примерно год. А специфика морской практики говорит о том, что груз с такой глубины, как правило, поднимается вместе с судном, которое уже не представляет ценности и используется в качестве емкости для подъема груза.

За этот год в результате климатических и окружающих условий судно было разрушено, часть груза рассеялась, и его невозможно было собрать. Это тоже момент, который надо было учитывать. Мы приняли следующую позицию. «Мы не уверены, будем ли мы его поднимать, так как заплатить гигантскую сумму за спасение груза, в результате чего выяснится, что уже нечего спасать, – решение не очевидное». Эта позиция была полностью поддержана судом, и наши требования были признаны судом в полном объеме.

Вторая проблема еще сложнее. Она заключалась в том, что в соответствии с актом расследования, проведенного капитаном порта, выяснилось, что судно, которое затонуло, было загружено сверх грузовой марки. Соответственно, его осадка была значительно ниже. Да, оно было мореходным, но именно из-за того, что судно было перегружено и осадка была сверхнормативной, удар пришелся в менее защищенную часть корпуса, в результате чего вода попала в менее защищенные отсеки. Капитан порта сделал вывод о том, что если бы судно не было перегру-

В результате климатических и окружающих условий судно было разрушено, часть груза рассеялась, и его невозможно было собрать.

жено и удар пришелся в более защищенную часть корпуса, то, исходя из технической особенности ситуации, судно вообще не затонуло бы. Иначе говоря, его бы отбуксировали в ближайший порт, где был бы произведен восстановительный ремонт. Следовательно, убытки грузовладельца и соответственно страховщика составили бы сумму, которую необходимо было бы заплатить за эти операции с судном и просрочку за доставку, но не более того. В таком случае возникает ситуация, когда оба судна имеют определенную степень вины.

В соответствии с Конвенцией об ограничении морских требований при наличии вины обоих судов в столкновении ответственность судов должна быть распределена, исходя из степени вины сторон. Важный момент: в официальном переводе Конвенции есть ссылка именно на вину. Не на вопрос причинной связи, а именно на вопрос вины как таковой. Отчасти это дань традиции словоупотребления, нежели точный смысл, но в данном случае важно подчеркнуть, что раз это вопрос вины, то вина как вопрос права не может быть предметом никаких экспертных изысканий. Если бы речь шла о причинной связи, это был бы вопрос, который можно было поставить перед экспертом. Но в данном случае суд был предоставлен исключи-

тельно самому себе, и, поскольку капитан порта выделил пять причин затопления судна и возникновения убытков, из которых три относились к судну, нанесли удар, а именно: небезопасная скорость, не был своевременно замечен сигнал и т.д. и всего лишь две относились к судну, которое затонуло, суд распределил ответственность в размерах 70% (судно которое нанесло удар) на 30% (затонувшее судно). Исходя из этого, суд в целом уменьшил размер ущерба общей суммы требований – \$20 млн долларов – на 30%, но пропорции от этого не изменились. Фонд был распределен, основываясь на пропорциональном соотношении этих требований:

- истец Fortis Corporate Insurance N.V., представитель страховщика груза, – 77,4% (\$2 598 479);

- министерство экономики и коммуникации Эстонской республики – 16,8% (\$564 011);

- истец – компания Fertis International Limited Corporation, Республика Панама, – владелец теплохода Runner-4 – 3,8% (\$194 718).

На данный момент дело является прецедентным и создает почву для практики по всей России, и этот уникальный опыт позволит в будущем более оперативно решать те проблемы, которые впервые были поставлены в этом деле. ■