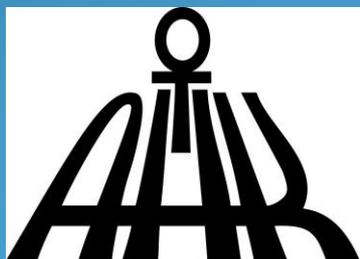


**«Подъем
затонувшего имущества:
проблемные вопросы на
примерах из практики»**

II Южноукраинский форум АПУ

г. Одесса, 9 сентября 2016 года



Артем Волков – адвокат

Руководитель практики морского права

Юридической фирмы “АНК”

Актуальность вопроса

для мирового морского судоходства

Морское судоходство неразрывно связано с авариями, крушениями, повреждением и уничтожением судов и другого имущества в процессе перевозки, в результате чего такие объекты (их части) опускаются на дно, дрейфуют либо оказываются на мелководье, получая статус затонувшего имущества

Затонувшее имущество зачастую несет в себе угрозу для навигации, окружающей среды и человеческой жизни













2013/06/27 11:48

Актуальность вопроса для Украины обусловлена:

- i. использованием судовладельцами устаревшего флота для перевозок из украинских портов;**
- ii. участившимися случаями морских инцидентов в прибрежных водах и портовых акваториях;**
- iii. отсутствием средств на оперативное устранение аварий, их локализацию и ликвидацию, подъем затонувшего имущества;**

НЕСКОЛЬКО СЛУЧАЕВ ИЗ ПРАКТИКИ



ПОДЪЕМ ГРУЗОВОГО ДОКА «4М» в Ильичевском морском порту

Название судна: Грузовой док «4М»

Год: 2005

Место: акватория Ильичевского (Черноморского) морского порта

Особенности: Сложность операции обусловлена размерами судна (грузоподъемность 27 тыс. тонн, длина – 217 м, ширина между башнями – 30,3 м).

Итог: В результате проведения уникальной спасательной операции док удалось поднять спустя более трех лет в 2008 году – за это время док плотно увяз в иле, что увеличило в полтора раза его вес при подъеме. Операция проводилась совместными силами и средствами Ильичевского порта и Ильичевского СРЗ.

Грузовой док «4М»



АВАРИЯ ПЛАВУЧЕГО ДОКА и т/х Волгонефть-263

Название судов: плавучий док и т/х «Волгонефть-263»

Год: май 2011

Место: акватория Ильичевского (Черноморского) морского порта

Официальная причина: ошибка сменного механика, который *«произвел неправильную операцию по балластировке дока без осуществления контроля за положением станель-палубы по отношению к воде»*

Особенности: удовлетворен иск прокуратуры о взыскании убытков за загрязнение окружающей среды на сумму более 5.5 млн. гривен

Итоги:

- i. дорогостоящая операция подъему длилась несколько месяцев и была завершена только в августе 2011 года;
- ii. расходы на спасательную операцию взысканы с судовладельца по решению МАК при ТПП Украины

Плавучий док и т/х Волгонефть-263



ГИБЕЛЬ Т/Х «НИКОЛАЙ БАУМАН»

Название: т/х «Николай Бауман» (флаг – Молдова)

Дата аварии: 6 марта 2013 года

Место: Старостамбульское гирло р. Дунай

Особенности: судно затонуло на глубине 17 метров с грузом гипса и судового оборудования на борту. В рамках судебного процесса по взысканию ущерба за загрязнение окружающей среды суд наложил арест на судно спустя более двух лет после его затопления.

Итоги: i. загрязнение моря;

ii. практически неисполнимое решение суда;

iii. обеспечение иска за счет затонувшего имущества, ставшего государственным;

iv. потенциальная угроза для навигации в этом районе;

т/х «Николай Бауман»



**Найробийская конвенция 2007 г.
об удалении затонувших судов
вступила в силу
с 14 апреля 2015 г.**



ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ КОНВЕНЦИИ:

- единые правила с целью быстрого и максимально эффективного удаления и локализации негативных последствий морской аварии;
- механизм и порядок взыскания расходов по устранению последствий аварии;
- обязанность судовладельца (зарегистрированного собственника) по размещению, маркировке и ликвидации затонувших судов, которые могут представлять собой опасность или препятствуют судоходству либо опасность для окружающей среды;

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ КОНВЕНЦИИ:

- исключения – аварии вследствие обстоятельств форс-мажора, умышленных действий либо бездействия третьих лиц, а также халатности властей, ответственных за безопасность навигации;
- основной принцип – обязательная государственная сертификация или другая форма финансового страхования (гарантия банка, страховой компании, Р&I клуба или др.) для судов валовой вместимостью от 300 регистровых тонн и более;

СВИДЕТЕЛЬСТВО WRC

- **Обязательство судовладельца осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение (гарантия банка, полис страховой компании или P&I клуба);**
- **Ответственность судовладельца обеспечивается на сумму от 1.4 млн. долл. США и более в зависимости от размера судна;**
- **При наличии финансового обеспечения каждому судну валовой вместимостью 300 регистровых тонн и более орган государства регистрации выдает Свидетельство WRC;**
- **Судно под флагом страны, которая не является стороной Конвенции, также может получить Свидетельство WRC;**

СВИДЕТЕЛЬСТВО WRC

- **Оригинал Свидетельства WRC хранится на судне, а копия – в специальном органе страны-участницы, которая выдала / подтвердила Свидетельство WRC;**
- **Любое требование о возмещении расходов, возникших согласно Конвенции, может быть предъявлено непосредственно к страховщику или к эмитенту финансового обеспечения;**

СВИДЕТЕЛЬСТВО WRC

КАЖДАЯ СТРАНА-УЧАСТНИЦА КОНВЕНЦИИ:

- ✓ запрещает эксплуатацию судна под своим флагом без Свидетельства WRC;
- ✓ обеспечивает наличие финансовой гарантии по каждому судну (независимо от места регистрации), которое заходит/выходит в/из порта такого государства.

Страна /Территория	Дата подписания	Дата вступления в силу
Albania	05/05/2015	05/08/2015
Antigua and Barbuda	09/01/2015	14/04/2015
Bahamas	05/06/2015	05/09/2015
Bulgaria	08/02/2012	14/04/2015
Congo	19/05/2014	14/04/2015
Cook Islands	22/12/2014	14/04/2015
Cyprus	22/07/2015	22/10/2015
Denmark	14/04/2014	14/04/2015
Germany	20/06/2013	14/04/2015
India	23/03/2011	14/04/2015
Iran (Islamic Republic of)	19/04/2011	14/04/2015
Kenya	14/04/2015	14/07/2015
Liberia	08/01/2015	14/04/2015
Malaysia	28/11/2013	14/04/2015
Malta	18/01/2015	18/04/2015
Marshall Islands	27/10/2014	14/04/2015
Morocco	13/06/2013	14/04/2015
Nigeria	23/07/2009	14/04/2015
Niue	27/04/2015	27/07/2015
Palau	29/09/2011	14/04/2015
Panama	18/08/2015	18/11/2015
South Africa	04/04/2015	04/12/2015
Tonga	20/03/2015	20/06/2015
Tuvalu	17/02/2015	17/05/2015
United Kingdom	30/11/2012	14/04/2015



ЧТО ДАЕТ КОНВЕНЦИЯ УКРАИНЕ?

- Основное значение – право требовать возмещения расходов непосредственно со страховщика либо другого эмитента финансового обеспечения судна;
- В 2009 году Министерством транспорта и связи была поставлена цель разработать законопроект (*«План подготовки актов законодательства в сфере транспорта на 2009 год»* – утвержден Приказом №49 от 21.01.2009 г.), на сегодня прогресс отсутствует;

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

