



Февраль, 2008

ЦИРКУЛЯР

ТЕМА: **БУНКЕРНАЯ КОНВЕНЦИЯ (ВЫПУСК “ГОЛУБЫХ КАРТ”)**

Ссылаемся на Циркуляры Ингосстраха, информирующие Судовладельцев/Брокеров/Корреспондентов о вступлении в силу с 21 ноября 2008 Международной **конвенции** о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения **бункерным** топливом от 23 марта 2001 года (**Бункерная конвенция**). Как было упомянуто ранее, Ингосстрах будет выпускать требуемые Конвенцией “Голубые Карты” для последующего выпуска Государствами-Участниками соответствующих сертификатов.

Обязательства Судовладельцев в соответствии с Бункерной Конвенцией

Страхователи (судовладельцы, бербоутные фрахтователи, менеджеры, операторы) судов, брутто-регистровый тоннаж которых превышает 1,000 тонн, а также находящиеся под флагом Государств-Участников либо зарегистрированные не под флагом Государств-Участников, но заходящие в территориальные воды или экономическую зону Государств-Участников, обязаны иметь страховое покрытие либо другую финансовую гарантию, чтобы обеспечить ответственность судовладельца в отношении ущерба, причиненного в результате разлива бункерного топлива с судна и т.д. в размере соответствующем **Протоколу 1996 LLMC**.

Лимиты ответственности в соответствии с Протоколом 1996 LLMC:

Лимит ответственности за ущерб, причиненный жизни и здоровью третьих лиц, в отношении судов, брутто-регистровый тоннаж которых не превышает 2,000 тонн, составляет 2 миллиона СДР (~3,2 миллиона долл. США).

Для судов с большим водоизмещением используется следующий способ определения необходимого лимита:

- За каждую тонну от 2,001 до 30,000 тонн, - 800 СДР (~1,300 долл. США)
- За каждую тонну от 30,001 до 70,000 тонн, - 600 СДР (~1,000 долл. США)
- За каждую тонну сверх 70,000 тонн, - 400 СДР (~650 долл. США)

+

Лимит ответственности за ущерб, причиненный имуществу третьих лиц, в отношении судов, брутто-регистровый тоннаж которых не превышает 2,000 тонн, составляет 1 миллион СДР (~1,6 миллиона долл. США).

Для судов с большим водоизмещением используется следующий способ определения необходимого лимита:

- За каждую тонну от 2,001 до 30,000 тонн, - 400 СДР (~650 долл. США)
- За каждую тонну от 30,001 до 70,000 тонн, - 300 СДР (~490 долл. США)
- За каждую тонну сверх 70,000 тонн, - 200 СДР (~330 долл. США)

Свидетельством о наличии страхового покрытия будет являться “Голубая Карта”, выпущенная Ингосстрахом (условия предоставления перечислены ниже). «Голубую Карту» необходимо направить в выбранный судовладельцем соответствующий орган Государства-Участника для выпуска Сертификата в соответствии с Бункерной Конвенцией.

В отношении судов, зарегистрированных в Государствах-Участниках, такой сертификат будет выпускаться соответствующим регистрационным органом Государства-Участника; что касается судов, не зарегистрированных в Государствах-Участниках, то сертификат может быть выпущен соответствующим органом Государства-Участника.

В настоящее время уполномоченные органы стран Сьерра Леоне, острова Кука, Ямайка и Либерия

согласились выпускать сертификаты в отношении судов, находящихся под флагами других государств. Для оформления Сертификата Страхователю необходимо будет сделать выбор, в адрес какого Государства-Участника Ингосстрах должен направить соответствующую “Голубую Карту”.

Условия выпуска Голубых Карт:

1. Предоставление в Ингосстрах заявления, проформа которого приложена к данному циркуляру. Заявление должно быть направлено не позднее, чем за 15 дней до предполагаемой даты захода в порты стран-участников.
2. Отсутствие задолженностей по оплате страховых премий.
3. Лимит ответственности в отношении Секции 1.12 (риски загрязнения) должен соответствовать требованиям Бункерной Конвенцией.
4. Предоставление заверенных подписью и печатью оригиналов Договоров Страхования и/или дополнительных соглашений, подтверждающих, что Лимит Ответственности в отношении Секции 1.12 удовлетворяет требованиям Бункерной Конвенции.
5. Предоставление Полиса Страхования Военных Рисков P&I, подтверждающего, что покрытие военных рисков P&I основано на стандартных условиях. Период действия страхования должен соответствовать периоду Страхования Ответственности Судовладельцев. Судовладельцам также следует получить и направить в Ингосстрах подтверждение от Страховщика Военных Рисков P&I о том, что последний передает право требования по военным рискам P&I в пользу Ингосстраха.
6. В случае, если Лимит Ответственности, необходимый в соответствии с Бункерной Конвенцией, превышает рыночную стоимость судна, Страхователю следует приобрести дополнительное покрытие Военных Рисков P&I у Ингосстраха.
7. Представление Сертификата Мерительного Общества.
8. Страхователь обязуется известить Ингосстрах о намерении прекратить страхование не позднее, чем за 90 дней.

Государства-Участники Конвенции

К 20 января 2009 г. конвенцию ратифицировали Антигуа и Барбуда, Багамские острова, Болгария, Вануату, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Ирландия, Испания, Кипр, Китай, Либерия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Малайзия, Маршалловы острова, Норвегия, острова Кука, Польша, Российская Федерация, Самоа, Сент-Винсент и Гренадины, Сьерра Леоне, Сингапур, Словения, Тонга, Финляндия, Хорватия, Эстония, Ямайка. О намерении подписать документ уже сообщили Барбадос, Корея и Панама.