

Список литературы

1. Кодекс торгового мореплавания от 23 мая 1995 г. № 176/95-ВР [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/Z950176.html
2. Хозяйственный кодекс Украины от 16 января 2003 г. № 436-IV [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T030436.html#374
3. О нотариате: закон Украины от 2 сентября 1993 г. № 3425-XII [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T342500.html
4. Порядок ведения Государственного судового реестра и Судовой книги Украины: Постановление Кабинета министров от 26 сентября 1997 г. № 1069 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP971069.html
5. Проект Закона о внесении изменений в ст. 32 Кодекса торгового мореплавания Украины (относительно права плавания под государственным флагом Украины [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=48429
6. Горчаков С. В. Правовые аспекты регистрации судов. Морское судно как объект права собственности и осуществления регистрационных действий / С. В. Горчаков // Юридическая практика. — 2007. 6 февр. — № 6 (476) — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://sealawyer.azovmar.com/index.php?name=articles&op=read&art=18&cat=57>
7. Жихарева В. Международная регистрация судов: перспективы для Украины / В. Жихарева // Порты Украины. — 2013 — № 2 (124).
8. Муравский А. Флаг в руки: правительство хочет ввести международный реестр судов / А. Муравский [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://cfts.org.ua/articles/flag_v_ruki_pravitelstvo_khochet_vvesti_mezhdunarodnyy_reestr_sudov_359
9. Поліщук О. Деякі проблеми реалізації прав власника судна, придбаного на аукціоні / О. Поліщук // Юридична газета. — 2012. — № 35.
10. Петров А. Россия подает пример, создавая международный реестр судов / А. Петров // Порты Украины. — 2006. — № 2 (58).
11. Кому плавать под государственным флагом Украины?: ст. // Порты Украины. — 2013. — № 8 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=2649#more-2649>
12. <http://amko.org.ua/blogi/entry/gotovitsya-zakonoproekt-o-mezhdunarodnom-reestre-sudov-ukrainy.html>

УДК 341.1/8

Я. Е. Бразовская,
ст. преподаватель факультета морского права,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРЯ НЕФТЬЮ

INTERNATIONAL LEGAL COOPERATION IN COMBATING POLLUTION OF THE SEA BY OIL

Статья посвящена рассмотрению некоторых международно-правовых источников, регламентирующих сотрудничество государств в целях обеспечения готовности на случай загрязнения моря нефтью и охраны окружающей человека среды.

The article is devoted to analysis of the international legal sources governing the cooperation of States in order to ensure readiness in case of oil pollution at sea and protection of the human environment.

Ключевые слова: международное сотрудничество, предотвращение загрязнения с судов, ущерб от загрязнения нефтью, гражданская ответственность.

Key words: international cooperation, prevention of pollution from ships, damage from oil pollution, civil liability.

В СОВРЕМЕННОМ мире серьезную угрозу представляет загрязнение моря нефтью в результате аварий судов, морских установок, на объектах, связанных с обработкой нефти. Во избежание такой угрозы важными представляются предупредительные и предохранительные меры, а также строгое применение существующих международных документов по безопасности на море и предотвращению загрязнения моря, стандартов проектирования, эксплуатации и обслуживания судов, перевозящих нефть, и морских установок.

При возникновении загрязнения нефтью необходимы быстрые и эффективные действия для уменьшения возможного ущерба.

Исходя из размера экономического и экологического ущерба, важным в борьбе с загрязнением нефтью является **взаимопомощь и международное сотрудничество**, включая подготовку планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, **обмену сообщениями** о значительных инцидентах, которые могут нанести ущерб морской среде или береговой линии и интересам государств, а также **исследования и разработки**, относящиеся к средствам борьбы с загрязнением нефтью морской среды.

Одной из первопричин унификации международно-правовых норм по борьбе с загрязнением морской среды, и в частности нефтепродуктами, послужила авария танкера «Эксон Вальдез» у берегов Аляски в марте 1989 г.¹

В результате катастрофы около 10,8 млн галлонов нефти (около 260 тыс. баррелей или 40,9 млн л) попали в море, образовав нефтяное пятно в 28 тыс. км². Всего танкер перевозил 54,1 млн галлонов нефти. Было загрязнено нефтью около 2 тыс. км береговой линии².

Стоит отметить, что указанная авария вплоть до 2010 г.³ считалась наиболее разрушительной для экологии катастрофой⁴, которая когда-либо происходила на море, и явилась причиной заключения Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (OPPR)⁵.

Действие Конвенции не распространяется на военные корабли, военно-вспомогательные и суда, используемые государством для правительственной некоммерческой службы.

Конвенция распространяет свое действие не только на суда, но и на морские установки (стационарные и плавучие), на сооружения, занятые в разведке, добыче или производстве газа или нефти либо на погрузке или разгрузке нефти, а также на морские порты и объекты, связанные с обработкой нефти⁶.

¹ Авария танкера «Эксон Вальдез» стала крупнейшей экологической катастрофой подобного рода в истории США. Первым масштабным разливом нефти в современной истории является крушение танкера «Торри Каньон» (март 1967 г.), в результате столкновения с рифом у архипелага Силли на юге Британии около 110 тыс. т нефти вылилось в море, образовав нефтяное пятно в 270 квадратных миль. Было загрязнено нефтью около 180 миль береговой линии, около 15 тыс. птиц и огромное количество животных погибли, прежде чем нефтяное пятно было ликвидировано. См.: Нефть. Крупнейшие катастрофы в истории. 2014. 27 марта // Вести экономики. URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/41068/print>

² Questions and Answers. History of the Spill. Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council. Проверено 26 мая 2009 г. Архивировано из первоисточника 24 апреля 2012 г.

³ Соответственно вплоть до аварии буровой установки ДН в Мексиканском заливе 20 апреля 2010 г.

⁴ Oil Spill Case Histories 1967–1991, Report No. HMRAD 92-11. Seattle: National Oceanic and Atmospheric Administration, 1992. P. 80.

⁵ Конвенция вступила в силу 13 мая 1995 г. Россия Постановлением Правительства РФ от 23 июля 2009 г. № 607 присоединилась к Конвенции (Бюллетень международных договоров. 2010. № 10).

⁶ Пункты 4, 5 ст. 2 указанной Конвенции.

Одним из обязательных требований Конвенции в силу положений ст. 3 является наличие на борту судна у оператора морских установок плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

Установлен порядок сообщения о загрязнении нефтью и предпринимаемые действия по получению такого сообщения, регламентируется учреждение национальной системы срочной и эффективной борьбы с инцидентами, вызывающими загрязнение нефтью.

Реализуя положения Конвенции по борьбе с загрязнением морского пространства, государствам следует сотрудничать в поощрении и обмене результатами программ исследований, разработок и оказывать консультативные услуги, техническое обеспечение и оборудование.

В обязанности государств вменяется принятие индивидуально или совместно всех надлежащих мер по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью и борьбе с ним.

Государства, осознавая опасность загрязнения, создаваемую морскими перевозками нефти наливом, и необходимость в обеспечении возмещения ущерба, причиненного вследствие загрязнения утечкой и сливом нефти из судов, считают, что экономические последствия ущерба должны быть возложены не только исключительно на морской транспорт, но и частично на заинтересованных в перевозке груза нефти.

Стоит отметить, что в международном морском праве для принятия мер по предотвращению загрязнения моря нефтью, выливаемой с судов, в 1954 г. была принята Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью¹.

Действие Конвенции распространяется на морские суда за исключением судов, используемых в качестве вспомогательных военных судов; тоннажем не более 500 рег. т; используемых в китобойном промысле; плавающих в Великих озерах Северной Америки, их притоках и соединяющих их водах, простирающихся на восток — до нижнего выхода из канала Лашин у Монреалья в провинции Квебек (Канада)².

Статья 6 Конвенции регламентирует наказание за слив с судна нефти или нефтяной смеси в воды, находящиеся за пределами территориальных вод государства, которое не должно быть меньше, чем наказание по законам этой территории в отношении незаконного слива нефти или нефтяной смеси в таких территориальных водах.

Все суда должны быть оборудованы таким образом, чтобы была предотвращена утечка топливной нефти или тяжелого дизельного топлива в льяла, содержимое которого сливается в море без предварительной прогонки через нефтеводяной сепаратор.

Государства, подписавшие указанную Конвенцию, приняли обязательство обеспечить каждый основной порт средствами для приема судов без необоснованной их задержки, отходов от загрязненной нефтью балластной воды или танковой промывочной воды или другими средствами³.

На судно возложена обязанность иметь журнал нефтяных операций (или как часть официального судового журнала, или в другом виде).

Нельзя не согласиться, что для государств всего мира важным является охрана окружающей среды, в том числе морской. Государства, осознавая опасность загрязнения моря и прибрежных территорий морскими перевозками нефти и необходимость обеспечения достаточного возмещения лицам, которым причиняется ущерб вследствие утечки и слива нефти с судов, приняли Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью⁴.

Данный международный нормативно-правовой акт устанавливает режим возмещения как ущерба от загрязнения, так и расходов на меры по предотвращению или уменьшению такого ущерба, где бы такие меры ни были предприняты, что является значительным шагом вперед к достижению основных целей Конвенции.

¹ Конвенция была заключена в Лондоне 12 мая 1954 г. и для СССР вступила в силу 3 декабря 1969 г.

² Статья 2 указанной Конвенции.

³ Статья 8 указанной Конвенции.

⁴ Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (*англ.* International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)) заключена в Брюсселе 29 ноября 1969 г. (в ред. Протокола от 19.11.1976), для СССР вступила в силу 22 сентября 1975 г.

Конвенция CLC устанавливает единые международные правила и процедуру решения вопросов ответственности и обеспечения достаточного возмещения.

Под ущербом от загрязнения Конвенцией понимаются убытки или ущерб, причиненные вне судна, перевозящего нефть, загрязнением, происшедшим вследствие утечки и слива нефти, где бы такая утечка или слив ни произошли, и включают стоимость предупредительных мер и, кроме того, убытки или ущерб, причиненные предупредительными мерами¹.

Действие Конвенции распространяется на любые морские суда и плавучие средства любого типа, фактически перевозящие нефть наливом в качестве груза, под сферу действия Конвенции не подпадают военные корабли и другие суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и используемые исключительно для правительственной некоммерческой службы.

Собственник судна отвечает за всякий ущерб от загрязнения, который явился результатом утечки или слива нефти из его судна, однако может быть освобожден от ответственности за ущерб от загрязнения, в случае если докажет, что такой ущерб является результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого, или вызван действием или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб или небрежностью или неправомерным действием правительства или другого органа власти, вызванных ненадлежащим исполнением функций по содержанию в порядке огней и других навигационных средств.

Конвенция CLC также предусматривает освобождение от ответственности перед потерпевшим лицом, если докажет, что ущерб от загрязнения произошел всецело или частично в результате поведения потерпевшего лица.

В случае если утечка или слив нефти произошел более чем из одного судна и явился причиной ущерба от такого загрязнения, собственники всех причастных к этому происшествию судов солидарно отвечают за всю совокупность убытков, которые не могут быть разумно разделены.

Конвенция CLC в редакции Протокола 2000 г. предоставляет собственнику судна право ограничить свою ответственность и предусматривает следующие пределы гражданской ответственности судовладельца:

- для судна валовой вместимостью не более 5 тыс. т — 4,51 млн SDR²;
- для судна валовой вместимостью от 5 до 140 тыс. т — 4,51 млн SDR плюс 631 SDR за каждую тонну сверх 5 тыс.;
- для судна валовой вместимостью сверх 140 тыс. т — 89,77 млн SDR.

Однако положениями Конвенции CLC предусмотрено, что собственник судна не вправе ограничивать свою ответственность указанными пределами, если ущерб от загрязнения являлся результатом его действия или бездействия с намерением причинить ущерб или по самонадеянности при понимании возможных последствий, а также если судовладельцем не создан фонд на общую сумму, равную пределу его ответственности (п. 2 и 3 ст. 6 Конвенции)³.

В обязанности собственника судна для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения в соответствии с п. 1 ст. 7 Конвенции CLC входит страхование или предоставление иного финансового обеспечения (например, гарантия банка или свидетельство, выданное международным компенсационным фондом).

Реализуя цели и в дополнение к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., учитывая Резолюцию о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1969 г. Международной юридической конференцией по вопросам ущерба от загрязнения моря для компенсации ущерба от загрязнения нефтью

¹ Статья 1 Конвенции CLC.

² Special Drawing Rights (специальные права заимствования) — единица расчетов, применяемая Международным валютным фондом.

³ Официальный сайт Международной морской организации — [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx).

государства приняли решение создать Международный фонд, заключив Конвенцию о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью¹.

Как регламентировано в ст. 2, Фонд создается для обеспечения компенсации ущерба от загрязнения в той мере, в какой защита, предоставленная по Конвенции об ответственности 1992 г.², является недостаточной, и для осуществления связанных с этим целей.

В отношении компенсации ущерба Конвенция применяется только к ущербу от загрязнения, причиненному на территории государства (включая территориальное море и исключительную экономическую зону), и к предупредительным мерам, которые предпринимаются для предотвращения или уменьшения такого ущерба.

Фонд принимает обязательство выплатить компенсацию любому лицу, понесшему ущерб от загрязнения, если оно не могло получить полное и достаточное возмещение ущерба, в силу того, что Конвенция об ответственности 1992 г. не предусматривает ответственность за такой ущерб, собственник судна несостоятелен в финансовом отношении и не может выполнить полностью свои обязательства, а финансовое обеспечение, предоставляемое согласно Конвенции об ответственности 1992 г., не покрывает этого ущерба или недостаточно для удовлетворения требований о его возмещении³.

Однако из любого правила почти всегда существуют определенные исключения, так, согласно п. 2, 3 ст. 4 Конвенции фонд освобождается от обязанности выплатить компенсацию при доказательстве, что потерпевшее лицо действовало или бездействовало с намерением причинить ущерб или же ущерб возник вследствие его небрежности, в любом случае Фонд освобождается от этой обязанности наравне с освобождением собственника судна на основании п. 3 ст. 3 Конвенции об ответственности 1992 г. Однако такое освобождение Фонда от ответственности не распространяется на предупредительные меры.

Конвенцией предусмотрен предел ответственности, так общая сумма компенсации в отношении одного инцидента ограничивается таким образом, чтобы совокупность этой суммы и суммы компенсации, фактически выплаченной на основании Конвенции об ответственности за ущерб от загрязнения, не превышала 135 млн расчетных единиц, данное относится и к причинению ущерба от загрязнения вследствие неизбежных и непреодолимых стихийных явлений (пп. «а», «b» п. 4 ст. 4).

Максимальная сумма компенсации в соответствии с п. «с» ст. 4 составляет 200 млн расчетных единиц в отношении любого инцидента, происшедшего в течение любого периода, когда имеются три участника настоящей Конвенции, в отношении которых общее соответствующее количество облагаемой нефти, полученной лицами на территории таких участников в течение предшествующего календарного года, равно или превышает 600 млн т.

Однако Ассамблея Фонда в исключительных случаях может решить, что компенсация может быть выплачена, даже если собственник судна не создал фонд в соответствии с п. 3 ст. 5 Конвенции об ответственности 1992 г.

По мере необходимости Фонд обязан оказывать услуги в обеспечении государства персоналом, материалами и обслуживанием, необходимыми для принятия мер по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения, и может предоставлять кредит на осуществление предупре-

¹ Конвенция (англ. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage) заключена в Брюсселе 18 декабря 1971 г., СССР к ней присоединился. Специальными протоколами 1976 и 1984 гг. в Конвенцию 1971 г. были внесены поправки, а в 1992 г. она была полностью переработана новым Протоколом (для России Протокол вступил в силу 20.03.2001). В настоящее время действует Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г., полностью заменившая Конвенцию 1971 г. В 2003 г. был подписан факультативный Протокол о создании дополнительного компенсационного фонда.

² В соответствии с п. 1 ст. 1 Протокола 1992 г. об изменении Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. понимается Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г.

³ Собственник судна считается несостоятельным в финансовом отношении, а финансовое обеспечение недостаточным, если лицо, понесшее ущерб, не может получить полное удовлетворение в сумме возмещения, причитающегося в силу Конвенции об ответственности 1992 г., после того как оно предприняло все разумные меры для использования предоставленных ему средств судебной защиты (ст. 4).

дительных мер против ущерба от загрязнения в случае, если Фонд может быть привлечен к выплате компенсации.

Конвенция также регламентирует положения о юрисдикции, взносах, организации и управления Фонда.

Борьба с последствиями загрязнения нефтью требует совместных действий государств, важна взаимопомощь и международное сотрудничество в вопросах обмена информацией о возможностях государств в борьбе с загрязнением нефтью, подготовка планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, а также в исследованиях и разработках, относящихся к средствам борьбы с загрязнением нефтью морской среды.

Государства, продолжая осознавать необходимость охраны окружающей среды в целом и морской среды в частности, серьезную угрозу, которую представляют для морской среды инциденты, вызывающие загрязнение нефтью, а также важность предупредительных и предохранительных мер во избежание загрязнения нефтью, а в случае аварии необходимость быстрых и эффективных действий в целях уменьшения ущерба, заключили Конвенцию по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г.¹

Конвенция распространяет свое действия, кроме судов, и на морские установки, под которыми понимает любые стационарные или плавучие морские установки или сооружения, занятые в разведке, добыче или производстве газа или нефти либо погрузке или разгрузке нефти.

Так, операторы морских установок должны иметь планы чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, а в случае если имело место событие, повлекшее сброс или возможный сброс нефти, безотлагательно сообщить о таком событии прибрежному государству, под юрисдикцией которого находится установка.

Конвенция предписывает государствам действия, необходимые для проведения в случае сброса или возможного сброса нефти по получении сообщения о загрязнении (ст. 5), необходимость учреждения национальной системы срочной и эффективной борьбы с инцидентами, вызывающими загрязнение нефтью (ст. 6).

В заключение стоит отметить, что мировое сообщество давно осознало, что сохранение Мирового океана требует совместных усилий и ведущую роль в координации международной деятельности по охране водных ресурсов занимают международные соглашения, заключаемые между государствами и направленные в том числе и на проведение совместных операций по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, проведения подготовки и учений, решения административных вопросов и других рекомендованных мер, направленных на содействие осуществлению совместных шагов по эффективной борьбе с последствиями загрязнения нефтью.

¹ Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (OPRC), (Лондон, 30 ноября 1990 г.), Россия присоединилась к Конвенции Постановлением Правительства РФ от 23 июля 2009 г. № 607. Конвенция вступила в силу для России 18 декабря 2009 г.