

АССОЦИАЦИЯ
МОРСКОГО
ПРАВА



МОРСКОЕ ПРАВО

ВЫПУСК 1/24

Maritime Law Journal





О ЖУРНАЛЕ

Журнал «Морское право» основан Ассоциацией морского права (RUMLA) и является первым в России двуязычным (русско-английским) изданием научно-образовательной направленности в области морского права. Журнал предоставляет своим читателям информацию по наиболее актуальным вопросам правовой доктрины и правоприменительной практики в области морского права как в Российской Федерации, так и за рубежом. Цель журнала – способствовать унификации морского права во всех его аспектах.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

К.И. Краснокутский

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Дождев Д.В., профессор, д.ю.н.

Гницевич К.В., к.ю.н.

Приходько И.А., д.ю.н.

Путря К.Е., к.ю.н.

Ревякин А.П., к.ю.н.

Синицын С.А., д.ю.н.

Фалилеев П.А., к.ю.н.

Фигуров П.К., LL.M

Журнал «Морское право» зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций 18.12.2020, свидетельство о регистрации: № 77-79642.

Языки: русский и английский.

Периодичность: 4 раза в год.

Учредитель и издатель – «Ассоциация морского права».

Адрес редакции: 191124, г. Санкт-Петербург, ул. Орловская, д. 1, стр. А, оф. 31-Н.

<https://rumla.org>

E-mail: rumla@rumla.org

Тел.: +7 (812) 401 48 10

Подписано в печать 15.07.2024.

Формат 60x90/8. Тираж 500 экз.

© «Морское право», 2024

ABOUT THE JOURNAL

The Maritime Law Journal was founded by the Russian Maritime Law Association (RUMLA) and is the first bilingual (Russian-English) journal in Russia with a scientific and educational focus in the field of maritime law. The journal provides its readers with information on the most pressing issues of legal doctrine and law enforcement practice in the field of maritime law both in the Russian Federation and abroad. The purpose of the journal is to contribute by all appropriate means to the unification of maritime law in all its aspects.

CHIEF EDITOR:

K.I. Krasnokutskiy

EDITORIAL COUNCIL:

Dozhdev D.V., Professor, Doctor of Law

Gnitsevich K.V., Ph.D.

Prikhodko I.A., Doctor of Law

Putrya K.E., Ph.D.

Revyakin A.P., Ph.D.

Sinitsyn S.A., Doctor of Law

Falileev P.A., Ph.D.

Figurov P.K., LL.M.

Maritime Law Journal was registered as mass media by the Federal Service for Supervision in the Sphere of Telecom, Information Technologies and Mass Communications on the 18th of December, 2020. Registration certificate: № 77-79642.

Languages: Russian, English.

Publication Frequency: Quarterly.

Founder and Publisher –
Russian Maritime Law Association.

Editorial office address: 191124, St. Petersburg, Orlovskaya st., 1, building A, office 31-N.

<https://rumla.org>

E-mail: rumla@rumla.org

Tel.: +7 (812) 401 48 10

Signed for print 15.07.2024.

Format 60x90/8. Circulation 500 copies.

© "Maritime Law Journal", 2024

Содержание

Вступительное слово	5
----------------------------------	---

I. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

Статистика и общий обзор	9
Примечательные дела и позиции	11
• <i>Дело об оставлении искового заявления без рассмотрения (№ А56-68487/2023)</i>	11
• <i>Дело о спасании судна (№ А53-6375/2023)</i>	12
• <i>Российский суд в ожидании решения об антиисковом запрете со стороны Апелляционного суда Англии и Уэльса (№ А56-73495/2023, UniCredit Bank GmbH v. RusChemAlliance LLC [2024] 1 Lloyd's Rep 350)</i>	13

II. СТАТЬИ

<i>Кормич П.А.</i> Авария на нефтяной платформе “Deerwater Horizon”: анализ судебного процесса.....	20
<i>Шихолева Е.В., Карасева И.О.</i> Обзор случаев освобождения причинителя вреда от возмещения по Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г.	36
<i>Николаева З.В.</i> Конвенция о загрязнении вредными веществами: особенности и перспективы вступления в силу.....	46

III. УНИФИКАЦИЯ МОРСКОГО ПРАВА

<i>Кобченко И.С.</i> Предисловие к переводу на русский язык Руководства фондов ЮРС по предъявлению исков из разливов нефти.....	61
Международные фонды для компенсации ущерба от загрязнения нефтью. Руководство по предъявлению исков. Издание 2019 г. (пер. Б.Р. Каримова, И.С. Кобченко).....	65

IV. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	88
---	----

Contents

Preface	7	
I. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW		
Statistics and General Overview.....	15	
Remarkable cases and positions	17	
• Case on leaving a statement of claim without consideration (No. A56-68487/2023).....	17	
• Salvage case (No. A53-6375/2023).....	18	
• Russian court awaiting England and Wales Court of Appeal’s judgment on anti-suit injunction (No. A56-73495/2023, UniCredit Bank GmbH v. RusChemAlliance LLC [2024] 1 Lloyd’s Rep 350).....	18	
II. ARTICLES		
<i>Pavel Kormich</i> The Accident on the Deepwater Horizon Oil Rig: a Trial Analysis	29	
<i>Eugenia Shikholeva, Irina Karaseva</i> Overview of Cases of Exemption of the Harm-Causer from Compensation under the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage	41	
<i>Zlata Nikolaeva</i> The Convention on Pollution by Hazardous Substances: Features and prospects for entry into force	54	
III. UNIFICATION OF MARITIME LAW		
<i>Ivan Kobchenko</i> Foreword to the translation into Russian language of the IOPC Funds’ Claims Manual.....	63	
The IOPC Funds’ Claims Manual	65	
IV. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW AND THE LAW OF THE SEA		92

Вступительное слово



Первый выпуск журнала за 2024 г. охватывает период с января по март. Мы планировали подготовить номер, посвященный исключительно проблемам разлива нефтепродуктов и загрязнения моря, однако вопросы статистики выходят за пределы этой темы.

Как и предыдущие выпуски журнала, настоящее издание начинается с уникальной статистики морских споров, рассмотренных российскими судами в первый квартал 2024 г. в обзоре, подготовленном Булатом Каримовым и Алексеем Харченко.

Вклад в этот выпуск журнала внесли студенты Исследовательского центра частного права имени С.С. Алексеева при Президенте РФ, ставшие авторами нескольких статей. Так, в работе Павла Кормича анализируется судебный спор, вызванный аварией на нефтяной платформе *Deepwater Horizon* и рассмотренный судами США. Автор рассказывает о механизме компенсации вреда за загрязнение моря нефтью, уста-

новленном конвенциями о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью и о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью. В работе рассматриваются недостатки механизма компенсации вреда за загрязнения моря нефтью, установленного вышеописанными актами, и причины неприменения Конвенции об ответственности за загрязнение моря нефтью в данном судебном процессе. На основе спора изучается, как при разрешении дел, связанных с разливом нефти, применяется национальное законодательство Соединенных Штатов Америки.

Евгения Шихолева и Ирина Карасева подготовили обзор случаев освобождения причинителя вреда от возмещения по Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. При этом лица освобождаются от ответственности, несмотря на заложенный в названной Конвенции принцип строгой ответственности.

Злата Николаева рассказывает о не вступившей в силу Конвенции о загрязнении моря вредными веществами, подготовленной к 2010 г. Документ касается последствий загрязнения моря судами, перевозящими вредные и ядовитые вещества. Автор рассуждает, почему государства не спешат ратифицировать эту Конвенцию.

В рубрике «Унификация морского права» опубликован перевод Руководства фондов *IOPC* по предъявлению исков из разливов нефти, подготовленный Булатом Каримовым и Иваном Кобченко. В предисловии к переводу проанализирован комментарий к статье 316 КТМ РФ за авторством В.А. Медникова, который в значительном объеме пересказывает, а во многом приводит дословно положения Руководства без ссылки на источник заимствования. В настоящем выпуске читателю доступен наиболее достоверный и полный перевод Руководства.

Традиционной рубрикой журнала является обзор литературы по морскому праву авторства Ивана Кобченко. В этом выпуске подобрана литература, касающаяся возмещения вреда от загрязнения моря разливом нефтепродуктов.

Статьи, новости, обзоры судебной практики и новинок литературы должны заинтересовать специализирующихся на морском праве юристов: адвокатов в широком смысле слова, судей, студентов, – и держать их в курсе развития отрасли. Мы публикуем статьи ученых, практикующих, а также начинающих юристов, чтобы формировать юридическое сообщество из представителей всех поколений. Мы рады внести вклад в унификацию морского права во всех аспектах!

Президент Ассоциации морского права (RUMLA)

Константин Краснокутский

Preface



The 1st issue of 2024 covers the period from January to March. We had planned to prepare an issue devoted exclusively to oil spills and marine pollution, but statistical issues go beyond this topic.

As in previous issues of the Journal, this issue begins with unique statistics on maritime disputes handled by Russian ships in the first quarter of 2024, in a review prepared by Bulat Karimov and Alexey Kharchenko.

Students of the S.S. Alekseev Private Law Research Centre under the President of the Russian Federation have contributed to this issue of the Journal by writing several articles. For example, Pavel Kormich's article analyses a legal dispute caused by the Deepwater Horizon oil rig accident and considered by the US courts. The author describes the mechanism of compensation for oil pollution damage established by the Conventions on Civil Liability for Oil Pollution Damage and on the Establishment of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.

The article examines the shortcomings of the mechanism of compensation for oil pollution damage established by the above-mentioned instruments and the reasons for the non-application of the Oil Pollution Liability Convention in this dispute. On the basis of this dispute, the article examines how the national legislation of the United States of America is applied in the resolving of oil spill cases.

Evgenia Shikholeva and Irina Karaseva have prepared an overview of cases of exemption of the polluter from compensation under the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. In this case, persons are exempted from liability despite the principle of strict liability contained in the Convention.

Zlata Nikolaeva reports on the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), which has not entered into force. The latter deals with the consequences of marine pollution by ships carrying hazardous and noxious substances. The author discusses why states are not in a hurry to ratify the Convention.

In the «Unification of Maritime Law» section, a translation into the Russian language of the IOPC Funds' Claims Manual, prepared by Bulat Karimov and Ivan Kobchenko, is published. The preface to the translation analyses the commentary on Article 316 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation by V.A. Mednikov, which largely paraphrases the provisions of the Claims Manual and in many respects quotes them verbatim without citing the source. In this issue, the reader has now access to the most accurate and complete translation of the Claims Manual.

A traditional feature of the journal is the review of new literature on maritime law and the law of the sea, and this issue reviews books on compensation for oil pollution damage. The review was prepared by Ivan Kobchenko.

The case reviews and articles, news and reviews of new publications are aimed to have a wide appeal to those with interest in maritime law – attorneys, judges, students, and keep them abreast of the developments. We publish articles by academics, practicing lawyers and also by young lawyers to shape a legal community of all generations.

We are happy to contribute to the unification of maritime law in all its aspects!

President of the Russian Maritime Law Association (RUMLA)

Konstantin Krasnokutskiy

I. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

Статистика и общий обзор

Статистика и общий обзор*

В первом выпуске журнала за 2024 г., который охватывает период с января по март, мы продолжаем вести статистику «морских» дел, рассмотренных арбитражными судами.

Дела в кассационной инстанции

В первом квартале 2024 г. в судах округов было рассмотрено 15 «морских» дел: 12 из них были посвящены вопросам морского частного права, 3 – вопросам публичного права. В области частного права суды, как и в предыдущие периоды, рассматривали в основном дела о взыскании задолженностей по различным договорам. Боль-

шинство таких споров не представляют особого интереса, так как не содержат правовой проблемы. В публично-правовых делах предметом двух споров являлось нарушение правил таможенного декларирования, а предметом третьего – нарушение требований к охране водных объектов, выразившееся в неудалении затонувшего судна.

Ниже представлена таблица с распределением дел между судами кассационной инстанции.

Дела в апелляционной инстанции

В 2024 г. судами апелляционной инстанции были рассмотрены 60 «морских» дел: 29 дел посвящены вопросам публичного права, а 31 –

Суды округов	Категории дел
Арбитражный суд Дальневосточного округа	Всего 4 дела: – о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования (2); – о привлечении к ответственности за нарушение требований к охране водных объектов; – о взыскании по договору ледовой проводки.
Арбитражный суд Московского округа	Всего 3 дела: – о взыскании по договору транспортной экспедиции; – о взыскании по договору морской перевозки; – о взыскании по договору аренды судна с экипажем.
Арбитражный суд Северо-Западного округа	Всего 5 дел: – о взыскании по договору морской перевозки (3); – о взыскании по договору морского агентирования (2).
Арбитражный суд Северо-Кавказского округа	Всего 3 дела: – о взыскании по договору о спасании судна; – о взыскании по договору транспортной экспедиции; – о взыскании по договору морской перевозки.

* Обзор подготовлен Булатом Каримовым и Алексеем Харченко.

Суды апелляционной инстанции	Категории дел
1-й ААС	Одно дело о взыскании по договору страхования.
5-й ААС	Всего 29 дел: <ul style="list-style-type: none"> – о привлечении к ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы (24); – о взыскании по договору морской перевозки (2); – о взыскании убытков в связи с привлечением к административной ответственности; – о взыскании вреда, причиненного водному объекту; – о взыскании по договору транспортной экспедиции.
6-й ААС	Одно дело о взыскании по договору аренды судна.
8-й ААС	Всего 2 дела: <ul style="list-style-type: none"> – о взыскании по договору морской перевозки; – о взыскании по договору аренды судна.
9-й ААС	Всего 12 дел: <ul style="list-style-type: none"> – о взыскании по договору морской перевозки (3); – о взыскании по договору транспортной экспедиции (3); – о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования (3); – о взыскании по договору подряда ледокола; – о взыскании по договору аренды судна; – о взыскании по договору морского страхования.
12-й ААС	Одно дело о взыскании по договору морской перевозки.
13-й ААС	Всего 4 дела: <ul style="list-style-type: none"> – об отмене определения об оставлении искового заявления без рассмотрения в связи с нарушением подсудности; – о взыскании по договору морской перевозки; – о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования; – о взыскании по договору транспортной экспедиции.
14-й ААС	Всего 3 дела: <ul style="list-style-type: none"> – о признании недействительным и отмене заключения по расследованию аварийного случая на море; – о взыскании по договору морской перевозки (2).
15-й ААС	Всего 3 дела: <ul style="list-style-type: none"> – о взыскании вреда, причиненного водному объекту (2); – о взыскании по договору транспортной экспедиции.
17-й ААС	Три дела о взыскании по договору транспортной экспедиции.
18-й ААС	Одно дело о взыскании по договору морской перевозки.

вопросам частного права. В рассматриваемый период много дел затрагивают проблемы публичного права. Это связано с наличием схожих дел в связи с привлечением одного и того же юридического лица к ответственности за многократное пересечение государственной границы в нарушение установленных правил.

Ниже представлена таблица с распределением дел между судами апелляционной инстанции.

Дела в первой инстанции

В судах первой инстанции всего были рассмотрены 93 «морских» дела: 69 из них имеют отношение к вопросам частного права, а 24 – к вопросам публичного права. В рамках частных правовых споров значительный объем рассмотренных дел связан с неисполнением различных договоров (перевозка, транспортная экспеди-

ция, агентирование, тайм-чартер, бербоут-чартер и др.), а также с принятием предварительных обеспечительных мер в виде наложения ареста на судно. В публично-правовых спорах наибольшее количество дел посвящено незаконному пересечению государственной границы и таможенным правонарушениям. Несколько споров были связаны с нарушением правил эксплуатации судов и прохождением контрольных пунктов.

Всего за первый квартал 2024 г. арбитражными судами было рассмотрено 168 дел по морским спорам. Из них 112 посвящены вопросам морского частного права и 56 – публичного.

Примечательные дела и позиции

Дело об оставлении искового заявления без рассмотрения (№ А56-68487/2023)

Обстоятельства дела

ООО «ВМТ» (истец) обратилось в Арбитражный суд г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области с иском к компании *Ocean Network Express Pte. Ltd.* (ответчик) о взыскании 6 714 850,50 руб. расходов по хранению контейнеров в качестве убытков, 659 535,70 руб. процентов за пользование денежными средствами, об обязанности осуществлять погрузку и доставку контейнеров в соответствии с офертой.

Истец указал, что в целях перевозки грузов по морской линии ответчика, он через российского агента ответчика заказал букинги – бронирование мест на судне. Однако погрузка контейнеров на судно не состоялась. В результате несостоявшейся перевозки истец понес расходы по хранению контейнеров.

Ответчик представил отзыв на иск, в котором указал на то, что истец необоснованно обратился в арбитражный суд, поскольку сторонами согласовано место рассмотрения споров – Высокий суд Сингапура, применимое право – право Сингапура.

Позиция суда первой инстанции

Истец обосновал подсудность спора российскому суду ссылкой на ст. 248.1 АПК РФ. Данная позиция, с точки зрения суда первой инстанции, ошибочна в связи с тем, что в соответствии с ч. 4 ст. 248.1 АПК РФ к исключительной компетенции арбитражных судов в РФ относятся дела по спорам с участием лиц, в отношении которых при-

меняются меры ограничительного характера иностранным публично-правовым образованием, создающим такому лицу препятствия в доступе к правосудию.

В то же время обоснование подсудности спора арбитражному суду носит общий характер. Истец не представил доказательств того, что в отношении него иностранным публичным образованием применяются меры ограничительного характера. На основании изложенного суд оставил исковое заявление без рассмотрения.

Позиция суда апелляционной инстанции

По смыслу ч. 4 ст. 248.1 АПК РФ само по себе применение мер ограничительного характера в отношении российских компаний уже создает российской стороне препятствия в доступе к правосудию, в силу чего для перевода спора под юрисдикцию российских арбитражных судов достаточно ее одностороннего волеизъявления, выраженного в процессуальной форме¹.

Распоряжением Правительства РФ от 5 марта 2022 г. № 430-р установлен перечень недружественных стран, куда вошел и Сингапур².

В таких условиях имеются сомнения в том, что спор с участием лица, находящегося в государстве, применившем ограничительные меры, будет рассмотрен на территории иностранного государства, также применившего ограничительные меры, с соблюдением гарантий справедливого судебного разбирательства, в том числе принципа беспристрастности суда, что составляет один из элементов доступности правосудия.

На основании изложенного апелляционный суд пришел к выводу, что оставление искового заявления без рассмотрения фактически лишает истца возможности реализовать право на судебную защиту. Судебный акт первой инстанции был отменен, дело направлено на новое рассмотрение.

Выводы

В настоящее время к исключительной подсудности государственных судов РФ относятся та-

¹ Такое толкование данной нормы впервые было осуществлено Верховным Судом РФ в определении от 9 декабря 2021 г. № 309-ЭС21-6955.

² Дважды в судебном акте Сингапур ошибочно причисляется к членам ЕС. Ошибка не влияет на логику изложения, так как Сингапур в любом случае находится в перечне недружественных стран.

кие споры, где одной из сторон выступает лицо, зарегистрированное на территории недружественного государства, а другой – российское лицо. При этом с точки зрения действующего законодательства считается неисполнимым арбитражное соглашение, в котором место рассмотрения спора определено в недружественной для России стране. Указанная позиция апелляционного суда является каплей в море устоявшейся аналогичной практики.

Такое правовое регулирование имеет огромное значение для «морского» бизнеса, который привык передавать споры на разрешение в арбитраж. В связи с этим предпринимателям при заключении договоров следует определять место арбитража в странах, не входящих в перечень недружественных государств (например, Китай, Казахстан или Гонконг).

Дело о спасании судна (№ А53-6375/2023)

Обстоятельства дела

24 октября 2020 г. в ФГБУ «Морская спасательная служба» (учреждение) поступила информация о взрыве танка на танкере «Генерал Ази Асланов», принадлежащего ООО «Палмали» (общество). В рамках проведения спасательной операции 25 октября 2020 г. учреждение (исполнитель) и общество (заказчик) заключили договор спасания.

После успешного завершения спасательной операции аварийное судно отбуксировано в порт Керчь и передано портовыми буксирами номинированным судовладельцем лицам, о чем составлен акт приема-передачи аварийного судна от 27 октября 2020 г.

Вскоре после этого учреждение направило обществу требование оплатить оказанные услуги в размере 500 тыс. долл. (20% рыночной стоимости спасенного судна). Неисполнение обществом данного требования послужило основанием для обращения учреждения в арбитражный суд.

Позиция судов первой и апелляционной инстанций

Решением суда первой инстанции, оставленным без изменения постановлением апелляционного суда, искивные требования удовлетворены. Суды исходили из доказанности выполнения учреждением спасательной операции, размер спасательного вознаграждения определен

в пропорции со спасенной стоимостью судна с применением критериев, изложенных в ст. 342 КТМ РФ.

Позиция суда кассационной инстанции

Исходя из принципа обеспечения баланса прав сторон и в целях поощрения спасательных операций, вознаграждение выплачивается с учетом определенных в законе критериев, предусмотренных пунктом 1 ст. 342 КТМ РФ.

Одним из таких критериев являются «затраченное спасателями время и понесенные расходы и убытки», которые должны приниматься во внимание при установлении вознаграждения.

Как пояснило общество, помимо судов учреждения, также принимали участие в спасании еще три судна: л/к «Митридат», м/б «Виктор Лягин» и буксир «Николай Дмитриев». В обоснование обществом представлены выписки из судовых журналов, а также счет-фактура от 3 ноября 2020 г. на сумму 877 910 руб. При этом из выписки из судового журнала буксира «Николай Дмитриев» следует, что 27 октября 2020 г. им произведены сопровождение, буксировка и швартовка для т/х «Генерал Ази Асланов». Судами оценка доводов общества и представленных документов не дана.

Поскольку статья 342 КТМ РФ устанавливает правила определения вознаграждения для всех спасателей, то при предъявлении ими требований о взыскании такого вознаграждения по отдельности следует принимать во внимание размер вознаграждения остальных спасателей и учитывать вклад каждого из них в спасение судна, с тем чтобы общая сумма вознаграждения соответствовала фактически оказанным всеми спасателями услугам и отвечала установленным указанной нормой права критериям, в том числе не превышала спасенной стоимости судна и другого имущества.

Кроме того, принимая во внимание представленную учреждением смету расходов SCOPIC, суды не проверили указанный расчет с учетом отраженных в нем позиций (количество задействованных в спасании работников, спасательные суда, оборудование, материалы, транспортные и прочие расходы) и представленных в обоснование указанных затрат документов.

На основании изложенного суд округа отменил судебные акты судов нижестоящих инстанций и направил дело на новое рассмотрение.

Выводы

По смыслу п. 1 ст. 342 КТМ РФ для определения размера вознаграждения спасателя недостаточно руководствоваться одним из критериев, перечисленных в указанной статье. Анализ доказательств, имеющих отношение к соответствующему критерию, необходимо проводить с особой тщательностью.

Кроме того, нельзя забывать пункт 2 ст. 342 КТМ РФ, в соответствии с которым вознаграждение уплачивается всем спасателям пропорционально спасенной стоимости судна и другого имущества. При предъявлении ими требований о взыскании такого вознаграждения по отдельности, следует принимать во внимание размер вознаграждения остальных спасателей и учитывать вклад каждого из них.

Российский суд в ожидании решения об антиисковом запрете со стороны Апелляционного суда Англии и Уэльса (№ А56-73495/2023, UniCredit Bank GmbH v. RusChemAlliance LLC [2024] 1 Lloyd's Rep 350)

Высокий суд Лондона рассматривал несколько дел, связанных с антиисковым запретом против ООО «РусХимАльянс» (*Commerzbank AG v. RusChemAlliance LLC* [2023] 2 Lloyd's Rep 587; *Deutsche Bank AG v. RusChemAlliance LLC* [2023] 2 Lloyd's Rep 600). Последнее из череды дел было рассмотрено Апелляционным судом Англии и Уэльса (*UniCredit Bank GmbH v. RusChemAlliance LLC* [2024] 1 Lloyd's Rep 350).

Разбирательство представляет собой типичный спор о неисполнении договора в связи с наложением санкций со стороны ЕС. ООО «РусХимАльянс» (истец) заключило договор на строительство объектов газоперерабатывающего завода на территории России с двумя немецкими компаниями «Линде» и «Ренессанс» (подрядчики) в 2021 г. Исполнение договора со стороны подрядчиков было обеспечено гарантиями со стороны «Юникредит Банк ГмбХ» (банк). Подрядчики отказались исполнять обязанности в связи с введением антироссийских санкций ЕС в 2022 г. Истец предъявил требования к банку. Банк отказался выплачивать компенсацию по гарантиям по тем же причинам. Договор между банком и истцом содержит арбитражную оговорку о передаче споров в арбитраж по правилам Международной торговой палаты. Место арбитража – г. Париж, Франция.

Истец предъявил иск против банка в Арбитражный суд г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Арбитражный суд формально принял исковое заявление к производству со ссылкой на ст. 248.1 АПК РФ. Банк предъявил требования в Высокий суд Лондона о выдаче антиискового запрета в отношении судебного разбирательства в России. Предварительный запрет был выдан. Высокий суд Лондона отказал в выдаче окончательного антиискового запрета. Банк подал апелляцию. В это же время банк подал заявление в российский суд о приостановлении рассмотрения иска в ожидании решения Апелляционного суда Англии и Уэльса. Истец не возражал. Арбитражный суд приостановил разбирательство.

Апелляционный суд Англии и Уэльса принял решение о выдаче антиискового запрета. Истец обозначил свои намерения о подаче жалобы в Верховный суд. Мы не будем подробно обсуждать решение и мотивировку Апелляционного суда. Отметим лишь, что Апелляционный суд поблагодарил судью Салтыкову за приостановление разбирательства в России в ожидании их решения.

Истец заявил, что, несмотря на решение Апелляционного суда, он не обязан отказываться от иска в России, пока не принято окончательное решение после подачи апелляции в Верховный суд. Апелляционный суд, в свою очередь, обозначил, что судьба российского разбирательства (будет ли оно приостановлено в целях ожидания решения Верховного суда) должна решаться российским судом самостоятельно. В настоящее время заседание по вопросу о возобновлении судебного разбирательства назначено на 6 мая 2024 г.

Указанное дело является знаковым для английского правопорядка, так как в нем рассматривается вопрос о компетенции английского суда «защищать» арбитраж, местом которого является иностранное государство, в данном случае – Франция, при условии, что во Франции института антиискового запрета нет. Для России это дело может быть интересным в части того, как российский суд отреагирует на антиисковой запрет, выданный английским судом. Вполне возможно, что такой запрет будет проигнорирован, с учетом того, что иск был принят со ссылкой на ст. 248.1 АПК РФ, т.е. было принято решение об исключительной компетенции российского суда. Интерес представляет и то, что банк имеет

активы в России. Соответственно, решение российского суда против банка может быть исполнено без необходимости признания и приведения в исполнение решения в других странах.

Мы будем следить за развитием разбирательства как в Англии, так и в России и надеемся, что подготовить полноценный обзор будет возможно уже в следующем выпуске журнала. ■

I. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

Statistics and General Overview

Statistics and general overview*

The first issue of Maritime Law Journal in 2024 covers the period from January to March 2024. We keep summarising the statistics of maritime cases heard by arbitral tribunals.

Cases heard in the District Courts (courts of cassation)

In the first quarter of 2024, 15 maritime cases were heard in the District Courts. 12 of them dealt with private law matters and 3 with public law matters. In the area of private law, the courts, as in previous periods, dealt mainly with cases concerning debt recovery under various contracts. Most of such disputes are not of special interest as they do not contain any legal problem. In public law cases, the

subject of two disputes was a violation of customs declaration rules, and the subject of the third was a violation of requirements for water bodies protection, which manifested in the failure to remove a vessel wrecked.

Below is a table showing the distribution of cases between the courts of cassation instance.

Cases heard in the Courts of Appeal

In 2024, 60 maritime cases were heard by commercial courts of appeal. 29 cases were related to public law matters and 31 to private law. In the period under review, many cases related to public law matters. This is due to the existence of similar cases in connection with the prosecution of the same legal entity for multiple crossings of the state border in violation of the established rules.

District Courts	Categories of Cases
The Commercial Court of the Far Eastern District	4 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on liability for violation of customs declaration rules (2);– on liability for violation of requirements for protection of water bodies;– on recovery under the ice-breaking contract.
The Commercial Court of the Moscow District	3 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on recovery under the contract of freight forwarding;– on recovery under the contract of carriage of goods by sea;– on recovery under the time-charter agreement.
The Commercial Court of the Northwestern District	5 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on recovery under the contract of carriage of goods by sea (3);– on recovery under the maritime agency contract (2).
The Commercial Court of the North Caucasus District	3 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on recovery under the salvage contract;– on recovery under the contract of freight forwarding;– on recovery under the contract of carriage of goods by sea.

* Review prepared by Bulat Karimov and Alexey Charchenko.

Courts of Appeal	Categories of cases
The 1 st CCA	1 case in total: – on recovery under the insurance contract;
The 5 th CCA	29 cases in total: – on prosecution for violation of the rules of crossing the state border (24); – on recovery under the contract of carriage of goods by sea (2); – on recovery of losses in connection with administrative liability; – on compensation for damage caused to a water body; – on recovery under the contract of freight forwarding.
The 6 th CCA	1 case in total: – on recovery under the charter agreement.
The 8 th CCA	2 cases in total: – on recovery under a contract of carriage of goods by sea; – on recovery under the charter agreement.
The 9 th CCA	12 cases in total: – on recovery under a contract of carriage of goods by sea (3); – on recovery under a contract of freight forwarding (3); – on bringing to responsibility for violation of customs declaration rules (3); – on recovery under the ice-breaking contract; – on recovery under the charter contract; – on recovery under the marine insurance policy.
The 12 th CCA	1 case in total: – for recovery under the contract of carriage of goods by sea.
The 13 th CCA	4 cases in total: – on revision of the decision to leave the statement of claim without consideration due to violation of the jurisdiction clause; – on recovery under the contract of carriage of goods by sea; – on liability for violation of customs declaration rules; – on recovery under the contract of freight forwarding.
The 14 th CCA	3 cases in total: – on invalidation of the maritime accident investigation report; – on recovery under the contract of carriage of goods by sea (2);
The 15 th CCA	3 cases in total: – on compensation for damage caused to a water body (2); – on recovery under the contract of freight forwarding.
The 17 th CCA	3 cases in total: – on recovery under the contract of freight forwarding (3).
The 18 th CCA	1 case in total: – on recovery under the contract of carriage of goods by sea.

Below is a table showing the distribution of cases among the Courts of Appeal.

Cases considered by the Courts of first instance

93 maritime cases were heard in the courts of first instance. 69 of them relate to matters of private law and 24 to matters of public law. In private law, a

significant number of disputes were considered regarding the non-performance of various contracts (carriage of goods, freight forwarding, agency, time charter, bareboat charter, etc.), as well as the arrest of ships. In public law disputes, the largest number of cases was devoted to illegal crossing of the state border and customs offences. Several disputes related to the violation of vessel operation rules and passing control points.

A total of 168 maritime cases were heard by commercial courts during the first quarter of 2024. Of these, 112 dealt with maritime private law matters and 56 with public law matters.

Remarkable cases and positions

Case on leaving a statement of claim without consideration (No. A56-68487/2023)

Circumstances

VMT LLC (the claimant) filed a claim with the Commercial Court of Saint Petersburg and Leningrad Region against Ocean Network Express Pte. Ltd. (the defendant) for recovery of RUB 6,714,850.50 of container storage costs as damages, RUB 659,535.70 of interest, for specific performance of the loading and transportation of the containers according to the agreement between the parties.

The claimant stated that to transport cargoes on the defendant's sea line, the claimant through the defendant's Russian agent – had ordered bookings. However, the containers were not loaded onboard the ship. As a result of the failed carriage, the claimant incurred storage costs for the containers.

The defendant responded to the claim, where it was pointed out that the claimant had applied to the commercial court in violation of the jurisdiction rules. The parties had agreed on the place of dispute resolution – the High Court of Singapore, the applicable law – Singapore law.

Position of the Court of first instance

The claimant justified the competence of the Russian court to consider the dispute by reference to Art 248.1 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation (CPC RF). The Court of first instance found this position erroneous since, per para 4 of Art 248.1 of the CPC RF, the exclusive competence of commercial courts in Russia covers cases involving disputes involving persons who are subject to restrictive measures imposed by foreign states that impede their access to justice.

At the same time, the jurisdictional grounds for the claimant's application to the commercial court were general. The claimant did not provide evidence that it was subject to restrictive measures by a foreign state. Based on the above, the court left the claim without consideration.

Position of the Court of Appeal

Within the meaning of para 4 of Art 248.1 of the CPC RF, the application of restrictive measures against Russian entities already creates obstacles for Russian persons in access to justice. So, the unilateral expression of will made by the Russian party in the procedural form is sufficient to find the exclusive jurisdiction of the Russian court to consider the dispute¹.

The Russian Government's Decree No. 430-r dated 5 March 2022 establishes a list of "unfriendly" states. This list includes all states of the European Union, which also includes Singapore².

In such circumstances, it is doubtful whether a dispute involving a person located in the state, applying restrictive measures, against Russian entities may be heard in the state, that has also applied restrictive measures, fairly and impartially, while impartiality constitutes an element of access to justice.

Based on the above, the Court of Appeal concluded that leaving the claim without consideration effectively deprived the claimant of the opportunity to exercise its right to justice. The judgment of the Court of first instance was revised, and the case was sent for reconsideration.

Conclusion

Currently, the Russian courts have exclusive jurisdiction over disputes where one of the parties is a person located in an unfriendly state and the other is a Russian person. At the same time, an arbitration agreement in which the place of consideration is in a country unfriendly to Russia is also considered unenforceable. This position of the Court of Appeal is a 'drop in the bucket' of established similar practice.

Such legal regulation is of great importance for the maritime sphere, where it is customary to submit disputes to arbitration. In this regard, entrepreneurs may agree on the place of arbitration in countries that are not included in the list of unfriendly states (for example, China, Kazakhstan, or Hong Kong).

¹ This interpretation of the relevant provision was first made by the Supreme Court in Judgment No 309-ES21-6955 dated 9 December 2021.

² Twice in the judgment Singapore is erroneously listed as an EU member state. This mistake does not affect the logic of the judgment since Singapore is included in the list of unfriendly countries in any case.

Salvage case (No. A53-6375/2023)

Circumstances

On 24 October 2020, Morspassluzhba FSBI (the salvor) received information on the tank explosion that happened onboard the tanker *General Azi Aslanov* belonging to Palmali LLC (the shipowner). As part of the salvage operation, on 25 October 2020, the salvor and the shipowner entered into a salvage contract.

After the successful completion of the salvage operation, the salvaged vessel was towed to the port of Kerch and handed over by port tugs to the person nominated by the shipowner. The act of acceptance-transfer of the salvaged vessel dated 27 October 2020 was signed.

Shortly thereafter, the salvor sent a claim to the shipowner to pay for the services rendered in the amount of USD 500,000 (20% of the market value of the salvaged vessel). Upon the shipowner's failure to pay for the services rendered, the salvor submitted the claim to the commercial court.

Position of the Courts of first and appellate instances

The judgment of the Court of first instance, which was supported by the ruling of the Court of Appeal, upheld the claim. The courts found that it was proved that the salvor performed the salvage operation, and the amount of salvage compensation was determined in proportion to the salvage value of the vessel, considering the criteria set out in Art 342 of the Merchant Shipping Code of Russia (the MSC RF).

Position of the District Court

Based on the principle of balancing the rights of the parties and encouraging salvage operations, salvage reward is paid under the criteria defined in law, as provided for in para 1 of Art 342 of the MSC RF. One such criterion is 'time spent by salvors, and costs and losses incurred'.

In this case, as explained by the shipowner, in addition to the salvor's vessels, three other vessels took part in the salvage: the icebreaker *Mitridat*, the *Viktor Lyagin*, and the tugboat *Nikolay Dmitriev*. As proof of this, the shipowner submitted extracts from ship logs, as well as an invoice dated 03 March 2020 in the amount of RUB 877,910. It follows from the extract from the ship log of the tugboat *Nikolay Dmitriev* that, on 27 October 2020, it performed escort, towing and mooring for the vessel *General*

Azi Aslanov. The Courts of lower instances did not evaluate the shipowner's arguments and the documents submitted.

Art 342 of the MSC RF establishes rules which apply for determining reward for all salvors involved in the salvage when they make claims for recovery of such reward separately. Under the relevant provisions, it is necessary to take into account the amount of reward incurred not only by the claiming salvor but by all the other salvors and take into account the contribution of each of them to the salvage. So, the total amount of reward should correspond to the services actually rendered by all the salvors and meet the criteria established by the said provisions, including the requirement of not exceeding the salvage value of the salvaged ship and other property.

In addition, considering the SCOPIC cost estimate submitted by the salvor, the courts did not verify the according calculation, taking into account the items reflected therein, such as the number of workers involved in the salvage, salvaging vessels, equipment, materials, transport and other expenses incurred due to the salvage and the documents submitted in support of the said costs.

On the basis of the above, the District Court revised the judgments of the lower courts and sent the case for reconsideration.

Conclusions

Pursuant to para 1 of Art 342 of the MSC RF, it is not enough to be guided by one of the criteria listed to determine the fair salvage reward. The evidence regarding the relevant criteria should be analysed with particular care.

In addition, one should not forget the provision of para 2 of Art 342 of the MSC RF according to which reward is paid to all salvors in proportion to the salvaged value of the ship and other property. When they claim for recovery of such reward separately, the reward of the other salvors and the contribution of each of them to the salvage should be taken into account.

Russian court awaiting England and Wales Court of Appeal's judgment on anti-suit injunction (No. A56-73495/2023, UniCredit Bank GmbH v. RusChemAlliance LLC [2024] 1 Lloyd's Rep 350)

The High Court in London has been hearing several cases relating to the anti-suit injunction against RusChemAlliance LLC (*Commerzbank AG*

v. RusChemAlliance LLC [2023] 2 Lloyd's Rep 587; *Deutsche Bank AG v. RusChemAlliance LLC* [2023] 2 Lloyd's Rep 600). To date, the latest in a series of cases has been heard by the Court of Appeal (*UniCredit Bank GmbH v. RusChemAlliance LLC* [2024] 1 Lloyd's Rep 350).

The proceedings are a typical dispute over the non-performance of a contract due to the imposition of EU sanctions. RusChemAlliance LLC (the claimant) entered into a contract for the construction of gas processing plant facilities in Russia with two German companies, Linde and Renaissance (the contractors) in 2021. The performance of the contract by the contractors was secured by guarantees from Unicredit Bank GmbH (the bank). The contractors refused to fulfil their obligations due to the imposition of EU sanctions in 2022. The claimant made claims against the bank. The bank refused to pay compensation under the guarantees for the same reasons. The contract between the bank and the claimant contained an arbitration clause with the competence of arbitration under the rules of the International Chamber of Commerce. The place of arbitration was Paris, France.

The claimant filed a claim against the bank with the Commercial Court of Saint Petersburg and Leningrad Region. The Commercial Court formally accepted the claim with reference to Art 248.1 of the CPC RF. The bank applied to the High Court in London for an anti-suit injunction against the Russian proceedings. A preliminary injunction was granted. The High Court in London refused to grant a final anti-suit injunction. The bank appealed. In the meantime, the bank applied to the Russian court for a stay of the proceedings pending the decision of the Court of Appeal. The claimant did not object. The Commercial Court stayed the proceedings.

The Court of Appeal has decided to grant an anti-suit injunction. The claimant has signalled its intentions to appeal to the Supreme Court. We will not discuss in detail the decision and reasoning of the Court of Appeal. We note only that the Court of Appeal thanked Judge Saltykova for granting the order to stay the proceedings in Russia pending their decision.

The claimant argued that, despite the Court of Appeal's judgment, it was not obliged to abandon its claim in Russia until a final decision had been made on appeal to the Supreme Court. The Court of Appeal in turn stated that the fate of the Russian proceedings, whether they would be suspended to await the Supreme Court's decision, was for the Russian court to decide. A hearing to consider the resumption of the proceedings is currently scheduled for 6 May 2024.

This case is already a landmark case for English law, as it addresses the issue of the competence of an English court to 'protect' arbitration that is seated in a foreign country, in this case, France. This dispute may be interesting also in terms of how a Russian court will react to an anti-suit injunction issued by an English court. Such an injunction may be ignored, given that the claim was accepted with reference to Article 248.1 of the CPC RF, i.e. the exclusive competence of the Russian court was found. It is also of interest that the bank has assets in Russia. Accordingly, the judgment against the bank may be enforced in Russia without the necessity to recognise and enforce the judgment in the foreign country.

We will follow the development of the proceedings both in England and Russia and hope that it will be possible to prepare a full review of the case in the next issue. ■

II. СТАТЬИ



Павел Андреевич Кормич,

магистр Российской школы частного права при Исследовательском центре частного права имени С.С. Алексеева при Президенте РФ, г. Москва

Авария на нефтяной платформе “Deerwater Horizon”: анализ судебного процесса*

В статье анализируются правовые последствия аварии на нефтяной платформе “Deerwater Horizon”. Автором исследован существующий механизм компенсации вреда за загрязнение моря нефтью, установленный конвенциями о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью и о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью. В работе рассматриваются недостатки механизма компенсации вреда за загрязнение моря нефтью, установленного вышеописанными актами, и причины неприменения Конвенции о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью в данном судебном процессе. На основе спора изучается, как при разрешении дел, связанных с разливом нефти, применяется национальное законодательство Соединенных Штатов Америки.

Введение

20 апреля 2010 г. в Мексиканском заливе на месторождении «Макондо» (*Macondo Prospect*) в 80 км от побережья Луизианы на нефтяной платформе *Deerwater Horizon* произошел взрыв. Несмотря на попытки потушить пожар, 22 апреля горящая платформа затонула на глубине примерно 1500 м, унеся жизни 11 работников. На протяжении нескольких месяцев через повреждения труб скважины вылилось по раз-

ным подсчетам около 5 млн баррелей нефти. Данное событие повлекло крупнейшую экологическую катастрофу, связанную с загрязнением моря нефтью. В результате произошедшего начался сложный, комплексный судебный процесс, длившийся несколько лет.

Анализируя многоступенчатый судебный спор, обусловленный произошедшей катастрофой, автор настоящей работы постарается разобрать недостатки существующего регулирования правоотношений, связанных с разливом

* Автор выражает благодарность А.Г. Архиповой за ценные замечания, высказанные при подготовке настоящей статьи.

нефти, проявившиеся в нем в полной мере. Прежде чем перейти к проблематике, необходимо ознакомиться с действующим международным регулированием.

Международное регулирование

В середине XX в. начала активно развиваться перевозка нефти танкерами. Стало понятно, что эта деятельность включает в себе множество рисков. К сожалению, чаще всего причиной быстрого принятия конвенции в морском праве становится серьезная трагедия. Так, например, после гибели «Титаника» начали разрабатывать конвенцию по защите людей на море. Таким образом появилась Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (*International Convention for the Safety of Life at Sea, "safe our life at sea" (SOLAS)*). Триггером развития механизма регулирования загрязнения моря нефтью стала известная авария крупнейшего нефтеналивного танкера «Торри Каньон». В 1967 г. он наткнулся на камни у островов Силли вблизи берегов Великобритании, недалеко от Франции и получил громадную пробоину, застрял и разлил более 100 000 т нефти. На тот момент не существовало как эффективных методов, позволяющих справиться с разлитой нефтью, так и должного правового регулирования подобных инцидентов.

Спустя два года после произошедшего была принята Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью 1969 г. (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)*)¹. Сейчас она действует в редакции протокола 1992 г., и, соответственно, общепринятое сокращение – CLC 69-92. CLC является универсальной, на момент 2012 г. ее участниками были 130 стран, в том числе Российская Федерация, имплементировавшая конвенцию в КТМ РФ. CLC включает несколько значимых принципов:

1. Направленная ответственность. Потерпевший подает прямой иск к собственнику судна, а уже последний может предъявить регрессный иск к фактическому причинителю вреда.

2. Строгая ответственность. Вина не имеет значения, а случаи освобождения от ответвен-

ности ограничены незначительными исключениями: военными действиями; экстраординарными стихийными явлениями; действиями или бездействиями третьих лиц; ситуацией, когда ущерб был вызван небрежностью правительства или иного органа власти, отвечающего за содержание в порядке огней и других навигационных средств.

3. Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность определенной суммой, зависящей от вместимости судна. Воспользоваться данным ограничением возможно исключительно при создании фонда на общую сумму, равную пределу его ответственности в суде или другом компетентном органе государства, где предъявлен или может быть предъявлен иск.

4. Ограничить ответственность собственника судна можно только тогда, когда нет умысла, грубой небрежности или безрассудства.

Как уже отмечалось, в CLC предусмотрен механизм компенсации ущерба, причиненного загрязнением, путем создания фонда. Фонд создается путем внесения суммы в депозит либо предоставления банковской гарантии или другого обеспечения, в частности гарантии страховщика. В случае его учреждения никакое имущество ответчика не может быть предметом взыскания. Тем самым идет аккумуляция требований потерпевших и средств возмещения вреда. Содержание фонда распределяется между истцами пропорционально суммам обоснованных исковых требований. Приведенная конструкция напоминает идею конкурсного производства: при суде, в котором идет процесс, создается фонд – некая имущественная масса; имеются требования лиц, пострадавших от загрязнения нефти; они доказывают обоснованность своих требований и формируется некий реестр, посредством которого масса распределяется между пострадавшими-кредиторами.

Имевшийся механизм компенсации не гарантировал полное возмещение ущерба и одновременно не облегчал серьезное финансовое обременение причинителя вреда. Было необходимо разработать более рациональный механизм компенсации. Так, в 1971 г. в Брюсселе была подписана Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*). Конвенция вступила в силу в 1978 г. Специаль-

¹ Конвенция об ответственности за загрязнение моря нефтью 1969 г. // <https://docs.cntd.ru/document/1901624> (1969 International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage // <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1969-CLC.pdf>).

ными протоколами 1976 и 1984 гг. в Конвенцию 1971 г. вносились поправки, а в 1992 г. она была полностью переработана новым Протоколом. В настоящее время действует Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г., полностью заменившая Конвенцию 1971 г.

Штаб-квартира Международного фонда находится в Лондоне. Его функционирование осуществляется за счет сложной схемы отчислений. Каждое государство – участник Конвенции собирает с импортеров нефти взнос (чаще всего выраженный в денежной сумме) и передает Международному фонду.

Порядок компенсации можно представить в виде нескольких уровней. Первый уровень возмещения — это компенсация по *CLC*: либо полная ответственность собственника судна, либо ответственность, ограниченная путем создания фонда. Определенная Конвенцией сумма возможного возмещения является незначительной, в случае крупной экологической катастрофы. Поэтому, когда израсходованы средства фонда и имеются непогашенные требования, подключается второй уровень возмещения – Международный фонд.

В мае 2003 г. был принят Протокол о создании Дополнительного фонда для возмещения ущерба от загрязнения нефтью. Согласно этому Протоколу был создан третий уровень компенсации. Участие в Дополнительном фонде является факультативным и открыто для всех государств – участников Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г. Те государства, которые приняли решение не присоединяться к Дополнительному фонду, продолжают пользоваться нынешним покрытием в рамках текущего режима *CLC* и Международного фонда². Согласно последнему докладу Международного фонда за 2021 г., его участниками являются 120 государств, в то время как число членов Дополнительного фонда – всего 32 государства³.

В данных правоотношениях существует следующее веское обстоятельство. Дело в том, что имеющиеся механизмы компенсации вреда могут не устраивать истцов, пострадавших от разлива нефти. Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г., так же как и *CLC*, декларирует пределы возможной компенсации. Конечно, существовавшие в двух конвенциях пределы ответственности были значительно увеличены, в частности, благодаря поправкам, принятым на конференции в 1992 г. и во время 82-й сессии Юридического комитета, состоявшейся 16–20 октября 2000 г.⁴

Нельзя сказать, что созданный порядок компенсации ущерба от разлива нефти является нерелевантным для участников *CLC*. Напротив, с момента создания в 1978 г. фонды рассмотрели 156 инцидентов и выплатили около 752 млн фунтов стерлингов по состоянию на 31 декабря 2022 г. (331 млн фунтов стерлингов были в отношении Фонда 1971 г.)⁵. Тем не менее имеющийся механизм компенсации игнорирует требования истцов, находящихся за пределами двух (или трех) названных уровней возмещения. Так, например, в деле *Amoco Cadiz* 1978 г. (разлив нефти произошел в районе Ла-Манша) истцы в лице Франции, которая была членом *CLC*, а также французских муниципалитетов и пострадавших понимали, что, применяя *CLC*, они получают меньшее денежное удовлетворение. Поэтому истцы обратились к юрисдикции США – государства, не участвовавшего ни в *CLC*, ни в работе Международного фонда. Иски были поданы по месту постоянной деятельности группы компаний *Amoco* – в Иллинойсе и Нью-Йорке. Дела Иллинойса и Нью-Йорка были объединены Судебной коллегией по многорайонным судебным разбирательствам Северного округа штата Иллинойс. Немаловажно, что в судебном деле применялось американское право⁶.

На момент аварии на платформе *Deepwater Horizon* Соединенные Штаты также не присоеди-

² Liability and compensation / International Maritime Organization // <https://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/liabilityandcompensation.aspx>

³ The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) // <https://iopcfunds.org/publications/iopc-funds-publications/>; Annual Report 2021 // https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2022/03/Annual-Report_2021_e.pdf.

⁴ Liability and compensation.

⁵ Incidents // The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) (<https://iopcfunds.org/incidents/incident-map>).

⁶ *In the Matter of Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast of France* on March 16, 1978, 954 F.2d 1279 (7th Cir. 1992) // <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/954/1279/128596/>

нились к *CLC*⁷, так что в этом деле аналогично использовалось национальное законодательство США, применяющее отличные от механизма *CLC* и Международного фонда правила ограниченной ответственности судовладельца.

Судебный процесс

Прежде чем перейти к изучению судебного процесса необходимо обозначить несколько значимых действующих лиц, без которых невозможно понять содержание спора. Чаще всего произошедшую аварию ассоциируют исключительно с компанией *BP* (до мая 2001 г. — *British Petroleum*) — транснациональной нефтегазовой компанией со штаб-квартирой в Лондоне. Нельзя не упомянуть несколько других компаний, которые, так же как и *BP*, были причастны к произошедшей аварии.

Первая – это *Transocean Ltd.*, швейцарская компания, занимающаяся производством буровой установки. Она является крупнейшим подрядчиком оффшорного бурения. Платформа *Deepwater Horizon* принадлежала *Transocean*. Команда *Transocean* бурила скважину «Макондо» для *BP Exploration and Production (BPEP)*, американского филиала компании *BP*, получившего у правительства США этот участок в аренду. Вторая компания – это *Cameron International*, производитель несработавшего предохранительного клапана (устройства для блокировки скважины в случае чрезвычайной ситуации). Третья компания – это *Halliburton*, американская транснациональная нефтесервисная компания, которая сконструировала цементную пломбу для скважины, защищающую часть буровой установки, находящуюся под водой, от попадания природных газов.

Буровая платформа *Deepwater Horizon* была построена в 2001 г. компанией *Hyundai Heavy Industries CO., LT*, по заказу *R&B Falcon*, которая в 2001 г. вошла в состав *Transocean Ltd.* В том же году платформа была сдана в аренду *BP* и прибыла в Мексиканский залив. Затем буровая установка неоднократно была заказана *BP* по многолетним договорам аренды. В феврале 2010 г. платформа *Deepwater Horizon* приступила к бурению скважины.

20 апреля 2010 г. в 22:00 по местному времени на платформе произошел взрыв. Огонь быстро распространился по платформе, и спустя двое суток она затонула. Сразу после взрыва начался разлив нефти, остановить который удалось только спустя несколько месяцев. Причины, вызвавшие взрыв на платформе, заслуживают отдельной статьи, и автор не будет на них останавливаться.

Первые иски к *BP, Transocean Ltd.* и *Cameron International* были поданы от местных рыбаков, которые занимались промыслом морепродуктов в Мексиканском заливе. Далее заявления пошли от собственников жилья в прибрежной зоне, агентств недвижимости и ресторанов. Если к маю 2010 г. был подан 31 иск, то к началу 2012 г. имелось уже более 500 исков. Большинство исков от безработных рыбаков, ресторанов и туристических курортов не были удовлетворены.

Интересно, что *BP* и *Transocean* хотели, чтобы дела рассматривались в Хьюстоне, который считается дружественным нефтяному бизнесу, но истцы просили, чтобы дело слушалось в Луизиане, Миссисипи или Флориде. Также ситуацию осложняло то, что пять судей Нового Орлеана отказались от рассмотрения дел о разливах нефти из-за владения акциями вовлеченных компаний или других конфликтов интересов. К августу был назначен судебный процесс под председательством окружного судьи США Карла Барбье. Судья рассматривал дело без участия присяжных, как это обычно предусмотрено правилами морских споров.

В августе 2010 г. многочисленные индивидуальные иски, вытекающие из описанных событий, были объединены в так называемый многорайонный судебный процесс (*multidistrict litigation (MDL)*) № 2179⁸. Значимых обстоятельств по этому делу было настолько много, что даже был создан специальный сайт, где хранились доказательства⁹.

Для удобства объяснения логики судебного процесса автор разделил его на две основные части. Первая затрагивает притязание США к указанным компаниям (фирмам-ответчикам); вторая посвящена рассмотрению претензий множества ответчиков к *BP*.

⁷ Доклад Конференции ООН по торговле и развитию 2012 г. № 1 «Ответственность и компенсация за загрязнение моря нефтью» (<https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002801083db>).

⁸ <https://h2o.law.harvard.edu/cases/3961>

⁹ MDL 2179 Trial Docs // <http://www.mdl2179trialdocs.com/>

«США против BP и подрядчиков»¹⁰

15 декабря 2010 г. Министерство юстиции США подало гражданский иск против BP и других ответчиков за нарушения законов о чистой воде и о загрязнении нефтью 1990 г., действовавших на территории США. Законами был установлен штраф в размере от 1,1 до 4,3 тыс. долл. за каждый баррель вытекшей нефти. Американское правительство требовало взыскать с компании максимальную сумму штрафа и признать неограниченную финансовую ответственность фирм-ответчиков за нанесенный ущерб и стоимость работ по ликвидации последствий аварии. Это дело является следствием объединения нескольких процессов в одно производство, поскольку к этому времени в отношении фирм-ответчиков были предъявлены иски от штатов Мексиканского залива (в частности, Луизиана, Алабама) и некоторых частных лиц.

На основе изучения показаний экспертов, изложенных, в частности, в стенограммах судебных заседаний¹¹ Министерство юстиции США требовало наложения на ответчиков максимально жестких штрафов, так как имеющиеся доказательства говорят о том, что в конечном счете ответственность за это грубое отступление от принципов добросовестной работы на нефтяных месторождениях лежит на руководстве компаний. Аргументы истцов были следующими:

1. Не был проведен надлежащим образом тест на отрицательное давление, который мог обнаружить сильный газовый удар, приведший к катастрофе.

2. Компания *Transocean* не обучила ни одного члена буровой бригады, включая менеджера морской установки, бурильщика, помощника бурильщика или инструментальщика, тому, как интерпретировать тест на отрицательное давление. Даже капитан *Deepwater Horizon* был крайне мало обучен системе управления безопасностью.

3. С момента ввода буровой платформы в эксплуатацию в 2001 г., как было доказано, она никогда не заходила в порт для технического

обслуживания, ремонта, переоборудования. Ни одного раза за девять лет.

4. *Halliburton* должна была своевременно предоставить данные о цементном растворе, из которого была сделана пробка для скважины, однако этого не произошло. Более того, подготовленный раствор также не отвечал признакам должного качества.

5. Из отчетов по делу можно понять, что компания BP не использовала рекомендации, не проверяла оборудование и в целом неоднократно выбирала скорость вместо безопасности.

По иску Министерства юстиции к *Transocean* последняя признала себя виновной и выплатила штраф в размере почти 1,5 млрд долл. BP решила попробовать переложить всю ответственность на *Transocean*, поскольку, по мнению BP, именно *Transocean* должна нести ответственность за ликвидацию последствий катастрофы. В дальнейшем BP направила исковые заявления в Федеральный суд Нового Орлеана не только против владельца буровой установки, но и против *Halliburton* и производителя предохранителя *Cameron International*.

26 января 2012 г. Федеральный суд США вынес постановление, согласно которому подрядчики BP (*Transocean Ltd.*, *Cameron International* и *Halliburton*) не должны принимать участие в расходах и санкциях по возмещению причиненного вреда. Как заявил представитель BP, данное решение не освобождает *Transocean* от материальной ответственности за нанесенный вред, от штрафов и санкций, налагаемых на компанию вследствие ее собственных действий¹².

«Пострадавшие против BP»

До произошедшей катастрофы, предвидя возможные негативные последствия, правительством Соединенных Штатов был создан Целевой фонд покрытия ответственности за разлив нефти, финансируемый нефтедобывающими компаниями из средств, поступающих от уплаты налогов, штрафов за незаконный выброс нефти и из других источников. Законом о чистой воде установлено следующее правило: сторона спора, являющаяся по закону ответственной, должна

¹⁰ *United States v. BP Exploration & Production Inc., et al.*, case 2:10-cv-04536 // Justice.gov (<https://www.justice.gov/opa/file/838231/download>).

¹¹ MDL I2179 Trial Docs // http://www.mdl2179trialdocs.com/releases/release201302250700001/2013-02-25_BP_Trial_Day_01_AM-Final.pdf

¹² Взрыв нефтяной платформы *Deepwater Horizon* // https://ru.wikipedia.org/wiki/Взрыв_нефтяной_платформы_Deepwater_Horizon

возмещать ущерб по исковым заявлениям, который впоследствии она может возместить за счет виновной третьей стороны или из средств Целевого фонда покрытия ответственности за разлив нефти. Однако фонд не может выплачивать больше 1 млрд долл. за одну аварию, при этом предел возмещения ущерба природным ресурсам составляет 500 млн долл.¹³ Естественно, экологическая катастрофа, вызванная взрывом на платформе *Deepwater Horizon*, превышала допустимые пределы, демонстрируя неспособность действующего механизма гибко адаптироваться к катастрофам такого масштаба.

Нельзя забывать, что *BP* – компания, способная выплатить огромную сумму компенсации. Ситуация могла разрешиться совсем иначе. С одной стороны, существуют международное регулирование подобных инцидентов, национальные правила о создании специализированного фонда, разработанные специалистами согласно *CLC*, либо полностью, либо частично имплементированные в национальные законодательства. Вместе с тем, с другой стороны, если подробнее изучить предложенные механизмы, мы сталкиваемся с тем, что национальное законодательство (на примере США), так же как и международные акты, обременено значительными ограничениями в части ответственности судовладельца и возможности компенсации.

Тем не менее в результате переговоров между *BP* и правительством Соединенных Штатов нашлось допустимое решение. Был образован доверительный фонд с капиталом в 20 млрд долл. (*Gulf Coast Claims Facility (GCCF)*). Руководство фонда поручено не *BP*, а американскому адвокату Кеннету Файнбергу, некогда руководившему фондом компенсации жертвам трагедии 11 сентября 2001 г. *BP* в качестве первоначально взноса вложила в доверительный фонд 3 млрд долл., остальные 17 млрд вносились компанией в течение нескольких лет. Соглашение предусматривало возможность вернуть оставшиеся денежные средства после урегулирования разногласий. Одновременно было отмечено, что *BP* продолжит выполнять обязательства по компенсации, даже если сумма выплат превысит 20 млрд долл.

В марте 2012 г. стало известно, что между *BP* и истцами заключено мировое соглашение. В результате переговоров сумма компенсации составила 7,8 млрд долл. Мировое соглашение состояло из двух частей: первая была связана с возмещением вреда и упущенной выгоды; вторая — с компенсациями ущерба жизни и здоровью. После подписания мирового соглашения, его направили в Федеральный суд Нового Орлеана, где 21 декабря 2012 г. судья Карл Барбье в 125-страничном постановлении отметил, что мировое соглашение «справедливо, взвешенно и адекватно». Вместе с тем, как отмечали представители *BP*, факт подписания мирового соглашения еще не подтверждал вину компании за произошедшее.

Стратегия, избранная *BP* при разрешении спора, по мнению некоторых экспертов, является неоднозначной. В частности, декан юридического факультета Университета Роджера Уильямса Дэвид А. Логан отмечает следующие аспекты этого решения. Установленный хорошо финансируемый фонд позволил *BP* быстро компенсировать убытки и избежать лишних судебных процессов. Данное решение оказалось неэффективным в том смысле, что в основном процессе *BP* продолжала отрицать вину и пыталась уклониться от уплаты убытков по другим искам. Кроме того, исключая из судебного порядка рассмотрения споры по выплате убытков, *BP* позволила истцам не доказывать причинно-следственную связь между взрывом и вредом¹⁴.

Со временем стало понятно, что вышеперечисленные сомнения в выбранной стратегии по выплате компенсации в рамках мирового соглашения подтвердились. Недостатки досудебного урегулирования привели к новым судебным спорам, поскольку сумма требований в рамках мирового соглашения постоянно увеличивалась. К концу апреля 2012 г. компания увеличила оценку компенсации ущерба до 10,3 млрд долл. К декабрю 2013 г. сумма выплат *BP* составила 13 млрд долл. В 2014 г. *BP* обратились в Апелляционный суд округа с целью ограничить сумму выплаты по требованию истцов, но суд отклонил заявление.

¹³ Тэмплтон М.Н. Уроки, извлеченные из разлива нефти на платформе *Deepwater Horizon*, с точки зрения эффективности Закона о чистой воде и Закона о загрязнении нефтью 1990 года // Энергетическое право. 2014. № 1.

¹⁴ Интервью с Дэвидом Логаном (RWU Law): О последствиях взрыва нефтяной платформы «*Deepwater Horizon*» // Zakon.ru (https://zakon.ru/blog/2014/12/24/intervyu_s_devidom_loganom_rwu_law_o_posledstviyah_vzryva_neftyanoj_platforny_deepwater_horizon).

Несмотря на то что в мае 2015 г. комиссия Апелляционного суда пятого округа определила, что *BP* имеет право обжаловать решения по «фиктивным» требованиям, само право предприятий и физических лиц на получение компенсации не было поставлено под сомнение, а значит, и сумма выплат не является ограниченной.

Верховный суд Соединенных Штатов также не поддержал аргументы *BP*. Компания хотела, чтобы суд рассмотрел вопрос о том, могут ли включаться в мировое соглашение лица и предприятия, которые не понесли никакого ущерба, связанного с разливом нефти. Верховный суд постановил, что в соответствии с мировым соглашением, на которое согласилась *BP*, предприятиям не нужно доказывать, что они непосредственно пострадали от разлива, чтобы взыскать деньги. Требуется представить доказательства, что их доход за три – восемь месяцев после разлива сократился в сравнении с сопоставимым периодом до разлива¹⁵. В последние годы суды отказывают истцам, пытающимся взыскать компенсацию на основании событий 2010 г. В частности, на сайте юридической фирмы *Kirkland & Ellis LLP*, представлявшей интересы *BP*, размещена информация, что фирма добилась того, что федеральный судья Флориды отклонил группу исков, связанных с разливом нефти¹⁶. Несмотря на это, до сих пор неизвестна конечная сумма, выплаченная *BP*.

Необходимо подчеркнуть, что на размер суммы компенсации оказала влияние и возможность назначения штрафных убытков в случае дальнейшего судебного разбирательства. *BP* удалось достичь внесудебного соглашения по отдельным искам так, что штрафные убытки не назначались. К февралю 2013 г. общая сумма выплат составляла более 42,2 млрд долл.¹⁷

Продолжение спора «США против *BP* и подрядчиков»

В феврале 2013 г. в суде Нового Орлеана возобновился гражданский процесс над *BP*, *Trans-*

ocean и *Halliburton*. Целью судебного разбирательства было:

1. Определение ответственности *BP* и подрядчиков в соответствии с Законом о чистой воде.
2. Оценка ущерба природным ресурсам в соответствии с Законом о загрязнении нефтью.
3. Определение конечной суммы штрафов.

Истцы пытались обосновать, что причиной произошедшей экологической катастрофы была «грубая небрежность». Законом США о загрязнении нефтью предусмотрено ограничение ответственности суммой 75 млн долл., помимо расходов по устранению разливов, кроме тех случаев, когда авария происходит по причине «грубой небрежности, или умышленного нарушения» (как и в *CLC*), или невыполнения федеральных норм техники безопасности, строительства или эксплуатации ответственной стороной, агентом (представителем) или сотрудником ответственной стороны или лицом, действующим на основании контрактных отношений с ответственной стороной¹⁸. В случае признания грубой небрежности штраф за каждый вылитый баррель нефти увеличивался почти в четыре раза (с 1,1 до 4,3 тыс. долл.).

4 сентября 2014 года судья Карл Барбье постановил, что *BP* допустила грубую небрежность и виновна в умышленном неправомерном поведении (*Guilty of gross negligence and wilful misconduct*). Также была установлена небрежность действий *Transocean u Halliburton*. Таким образом, ответственность за разлив нефти была распределена между тремя компаниями: 67% ответственности лежало на *BP*; 30% – на *Transocean*; 3% – на *Halliburton*. Штрафы были распределены соразмерно степени ответственности сторон. Судья признал, что многие решения, принятые *BP*, были «в первую очередь продиктованы желанием сэкономить время и деньги, а не обеспечением безопасности скважины»¹⁹.

В постановлении суда по второму этапу, объявленном в январе 2015 г., объем нефти, за который вовлеченные стороны будут нести ответственность, зафиксирован на уровне 3,19 млн баррелей.

В ходе третьего этапа судом был установлен максимальный штраф – 4,3 тыс. долл. за каждый

¹⁵ Supreme Court rejects BP appeal of oil spill settlement // <https://www.cbsnews.com/news/supreme-court-rejects-bp-appeal-of-massive-oil-spill-settlement/>

¹⁶ Kirkland & Ellis LLP // <https://www.kirkland.com/news/in-the-news/2020/11/bp-gets-win-in-oil-spill-florida-injury-cases>

¹⁷ Будылин С.Л. Штрафные убытки. Теперь и в России? // Вестник гражданского права. 2013. № 4.

¹⁸ Тэмплтон М.Н. Указ. соч.

¹⁹ BP May Be Fined Up to \$18 Billion for Spill in Gulf // New York Times.com (<https://www.nytimes.com/2014/09/05/business/bp-negligent-in-2010-oil-spill-us-judge-rules.html>).

баррель вытекшей нефти. В июле 2015 г., после отклонения апелляции Верховным судом относительно максимальных штрафов за катастрофу, между *BP*, федеральным правительством и пятью штатами, пострадавшими от разлива, было достигнуто предварительное соглашение. По оценкам *BP*, это обошлось компании в 18,7 млрд долл. *Transocean* заплатила 1,4 млрд долл. в качестве гражданских и уголовных наказаний. *Halliburton* урегулировала без претензий все споры на сумму 1,1 млрд долл.

В октябре 2015 г. объявлено об окончательном урегулировании в размере 20,8 млрд долл. на компанию *BP*, не считая того, что *BP* к этому моменту уже выплатила 28 млрд долл., которые они потратили на ликвидацию последствий катастрофы (помимо суммы компенсации по мировому соглашению). Так завершился третий этап. Это был самый крупный финансовый штраф, когда-либо наложенный правительством США на одну компанию. Некоторые наблюдатели отметили, что значительная часть компенсации может быть списана на налоги компании как коммерческие расходы, и, следовательно, поставили под сомнение суровость наказания. В конце концов урегулирование официально одобрено в апреле 2016 г.²⁰

Отдельного упоминания заслуживает тот факт, что ни один менеджер или инженер не получили тюремное заключение за ненадлежащее выполнение должностных обязанностей, вызвавшее разлив нефти. Между *BP* и Министерством юстиции заключено соглашение о выплате 4,5 млрд долл. правительству США в обмен на прекращение уголовного преследования за преступную халатность. *BP* признала себя виновной по 14 пунктам обвинения, касающимся причин разлива нефти, а также гибели работников в результате аварии. Из выплаченной *BP* суммы 1,26 млрд долл. поступили в дискреционный фонд, контролируемый Министерством юстиции, около 2,4 млрд долл. – в Национальный фонд рыб и дикой природы (*National Fish and Wildlife Foundation (NFWF)*) и 350 млн долл. – в Национальную академию наук (*National Academy of Science (NAS)*). *BP* также согласилась выплатить более полумиллиарда долларов Комиссии по ценным бумагам и биржам за введение в заблуждение своих акционеров относительно мас-

штабов разлива нефти. Соглашение было одобрено в январе 2013 г. Аналогичные соглашения на меньшие суммы были заключены совместно с *Transocean* и *Halliburton*.

Заключение

Конечно, автор не претендует на абсолютность и всеобъемлемость представленных заключений, поскольку такие дела дают возможность исследовать множество аспектов поднятой проблемы. Тем не менее по прошествии времени после катастрофы такого масштаба и последовавшего за ней длительного судебного процесса можно сделать несколько выводов.

Отдельного внимания заслуживают публично-правовые изменения, последовавшие после данной трагедии. В частности, в США создали Бюро по управлению, регулированию и надзору в сфере морской энергии (имеется в виду добыча минеральных ресурсов с морских платформ) (*The Bureau of Ocean Energy management, regulation and enforcement*)²¹. Мероприятия в случае разлива нефти и регуляторы этой деятельности должны совершенствоваться, поэтому ключевое внимание автора сосредоточено на ином.

Может сложиться впечатление, что *CLC* и деятельность Международного фонда не так значительны для разрешения споров, связанных с разливом нефти. Эта позиция является ошибочной. Несмотря на то что *CLC* напрямую не применялась в данном споре, нельзя отрицать ее влияние на национальное законодательство. *CLC* отчасти преследует некоторые другие экономические цели. Она в основном создана для тех случаев, когда разлив нефти связан с перевозкой танкерами. Поэтому ограниченная ответственность и сумма компенсации напрямую зависят от тоннажа судна.

Платформа, созданная для добычи нефти, хотя и определяется в судебных актах через понятие «судно», представляет собой несколько иную категорию. Нефтедержащий потенциал скважины значительно превышает объем баррелей нефти, способный поместиться в танкер. Вместе с тем в деле *Amoco Cadiz* Франция, будучи членом *CLC* и обладая возможностью напрямую применять положения Конвенции, обратилась

²⁰ Britannica // <https://www.britannica.com/event/Deepwater-Horizon-oil-spill/Legal-action>

²¹ Трантин А.В. Об энергетическом праве США // Энергетическое право. 2013. № 2.

к юрисдикции США, которая, как оказалось в тех обстоятельствах, способна успешнее удовлетворить интересы потерпевшей стороны.

Этот факт совсем не означает, что нужно отказываться от *CLC* и Международного фонда. Созданные ими модели регулирования правоотношений, связанных с разливом нефти, небезупречны. Нельзя забывать, что большая часть подобных дел, имеющих меньший масштаб, успешно урегулирована *CLC* и стороны получали возмещение за счет средств фонда.

Нельзя сказать, что *CLC* не используется, а деятельность Международного фонда имитируется. Наоборот, имеющийся порядок компенсации является практичным, если судить по количеству рассматриваемых в рамках Конвенции инцидентов. До аварии танкера «Торри Каньон» также происходили разливы нефти, но именно это событие повлияло на создание *CLC*. Авария на нефтяной платформе *Deepwater Horizon* демонстрирует, что имеющиеся механизмы ограниченной

ответственности, возможности компенсировать часть ущерба, установленные известными актами, требуют доработки в части увеличения размера компенсации. Так как на данный момент отсутствуют какие-либо проекты, предлагающие увеличение размера компенсации, выплачиваемой фондами.

С точки зрения компенсации ущерба законы США о чистой воде и о загрязнении нефтью, имея недостатки, оказались относительно эффективными. Как уже отмечалось, компании *BP* и правительству США удалось воспользоваться гибкостью законов, чтобы создать доверительный фонд, способный в быстрые сроки компенсировать ущерб.

Негативный опыт аварии на платформе *Deepwater Horizon* дает возможность пересмотреть не только технические аспекты, вызвавшие аварию, но и правовые особенности урегулирования данной отрасли. Только от нас зависит, сможем ли мы научиться на чужих ошибках. ■

II. ARTICLES



Pavel Kormich,
Russian School of Private Law, Moscow

The Accident on the Deepwater Horizon Oil Rig: a Trial Analysis*

The article analyses the legal consequences of the accident on the Deepwater Horizon oil platform. The author investigates the existing mechanism for compensation for sea oil pollution damage established by the Convention on Liability for Oil Pollution at Sea – CLC Convention and the Convention on the Establishment of the International Oil Pollution Compensation Fund. The paper examines the shortcomings of compensation for damages for oil pollution at sea established by the aforementioned acts and the reasons for the non-application of the CLC Convention in this litigation. Based on the dispute, it examines how the domestic law of the United States is applied in resolving oil spill cases.

Introduction

On 20 April 2010, the Deepwater Horizon oil platform exploded in the Gulf of Mexico in the Macondo Prospect, 80 kilometres off the coast of Louisiana. Despite efforts to extinguish the fire, the burning platform sank to a depth of around 1,500 metres on 22 April, killing 11 workers. Over several months, about 5 million barrels of oil were estimated to have spilled through damaged well pipes. The event caused a major environmental disaster involving oil contamination of the sea. The event resulted in a complex and complex lawsuit that lasted several years.

In analysing the multistage legal dispute arising from the disaster, the author of this paper will seek

to address the shortcomings in the existing regulation of oil spill-related legal relations, which are fully evident in this case. Before addressing the issue, it is important to familiarise ourselves with the current international regulation of this issue.

International regulation

In the mid-20th century, oil transportation by tanker began to develop rapidly. It became clear that there were many risks involved in this activity. Unfortunately, more often than not, a serious tragedy is the reason for the rapid adoption of a convention in maritime law. For example, after the sinking of the Titanic, a convention to protect people at sea was drawn up. Thus SOLAS (safe our life at sea), the in-

* The author is grateful to A.G. Arkhipova for her valuable comments during the preparation of this paper.

international convention for the protection of human life at sea, was born. The trigger for the development of a mechanism to regulate oil pollution at sea was the famous accident of the major oil tanker Torrey Canyon. In 1967 it ran onto rocks off the Isles of Scilly off the coast of the UK, near France, and suffered a huge blowout, got stuck and spilled over 100,000 tonnes of oil. At the time, there were no effective methods for dealing with spilled oil and no proper legal regulation of such incidents.

Two years after the incident, the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) was adopted¹. It is now in force with the 1992 Protocol and the abbreviation CLC 69-92 is generally accepted. The CLC is a universal Convention with 130 Contracting Parties as of 2012 including the Russian Federation which implemented the Convention in its Commercial Navigation Code. The CLS includes several significant principles:

1. Directed liability. The essence of this principle is as follows: the injured party has a direct claim against the ship owner, and the latter may bring a recourse against the actual tortfeasor.

2. Strict liability. Blame is irrelevant and cases of exemption from liability are limited to minor exceptions: acts of war; phenomena of an unavoidable nature; acts or omissions of third parties; situation where damage was caused by the negligence of the government or other authority responsible for keeping lights and other navigational aids in order;

3. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability to a certain amount, depending on the capacity of the ship. This limitation may only be invoked by establishing a fund for a total amount equal to the limit of his liability before the court or other competent authority of the state where the action is or may be brought;

4. Limit the liability of the ship owner only when there is no intent, gross negligence or recklessness.

As already noted, the CLC Convention provides a mechanism for compensation for damage caused by pollution through the establishment of a fund. According to the said provisions, the fund is established by depositing an amount or by providing a bank guarantee or other security, in particular an insurer's guarantee. If it is established, no property of the defendant can be recovered. In this way, the claims of the injured party and the damages are accumulated in one place. The contents of the fund are distributed

among the claimants in proportion to the amounts of their justified claims. This design is somewhat similar to the idea of insolvency proceedings: a fund, a mass of property, is set up in the court in which the trial is taking place; there are claims from those affected by oil pollution; they prove the validity of their claims and a register is formed through which the mass is distributed to the injured claimants.

The existing compensation mechanism did not guarantee full compensation for damages and at the same time did not alleviate the serious financial burden on the tortfeasor. A more rational compensation mechanism needs to be developed. Thus, the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage was signed in Brussels in 1971. The 1971 Convention was amended by the 1976 and 1984 Protocols, and in 1992 it was completely redrafted by a new protocol.

The 1992 International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Compensation is now in force, replacing the 1971 Convention in its entirety. The Convention entered into force in 1978 and the Fund is headquartered in London. The operation of the Fund is based on a complex scheme of contributions. Each state party to the Convention collects a contribution from oil importers (most often in cash) and passes it on to the Fund.

The compensation arrangements can be presented as several levels of compensation. The first level of compensation is the CLC Convention compensation: either the full liability of the shipowner, or the liability is limited by the establishment of a fund. The amount of possible compensation, as defined by the Convention, is insignificant in the event of a major environmental catastrophe. Therefore, when the fund is exhausted and there are outstanding claims, the second tier of compensation, the International Fund, is involved.

In May 2003, the Protocol on the establishment of the Supplementary Oil Pollution Compensation Fund was adopted. Under this Protocol, a third tier of compensation was established. Participation in the Supplementary Fund is optional and open to all Contracting States to the 1992 Fund Convention. Those states that have chosen not to join the Supplementary Fund will continue to benefit from their current coverage under the current CLC regime and the International Fund². According to the

¹ Convention on Liability for Oil Pollution at Sea, 1969 // <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1969-CLC.pdf>

² International Maritime Organisation // <https://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/liabilityandcompensation.aspx>

latest current report of the International Fund for 2021, there are 120 member states participating. While there are only 32 states participating in the Supplementary Fund³.

In this legal relationship, there is the following powerful circumstance. The fact is that the available compensation mechanisms may not be suitable for oil spill claimants. The International Convention Establishing the International Fund also, like the CLC Convention, declares the limits of possible compensation. Of course, it must be said that the limits of liability existing in the two conventions have been significantly increased. In particular, thanks to amendments adopted at a conference held in 1992 and again during the 82nd session of the Legal Committee held 16–20 October 2000⁴.

It cannot be said that the established oil spill compensation arrangements are irrelevant to convention parties. On the contrary, in total, since its inception in 1978, the funds have dealt with 156 incidents and paid out some £752 million as of 31 December 2022 (£331 million of which was in respect of the 1971 Fund)⁵. However, the available compensation mechanism ignores claims by claimants outside the two (or three) named levels of compensation.

For example, in the 1978 Amoco Cadiz case (the oil spill occurred in the English Channel area), the plaintiffs, represented by France, which was a member of the CLC, as well as the French municipalities and victims, understood that by applying the CLC Convention, they would receive less monetary relief. Therefore, the plaintiffs applied to the jurisdiction of the United States, a state that was neither a party to the CLC Convention nor to the International Fund. The lawsuits were filed in the Amoco group's place of business, Illinois and New York. The Illinois and New York cases were consolidated in the Northern District of Illinois by the Judicial Panel on Multidistrict Litigation, not least because US law applied in the litigation⁶.

³ The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) // <https://iopcfunds.org/publications/iopc-funds-publications/> and https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2022/03/Annual-Report_2021_e.pdf

⁴ International Maritime Organisation // <https://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/liabilityandcompensation.aspx>

⁵ The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) // <https://iopcfunds.org/incidents/incident-map>

⁶ In the Matter of Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast of France on March 16, 1978, 954 F.2d 1279 (7th Cir. 1992) // <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/954/1279/128596/>

At the time of the Deepwater Horizon accident, the United States was also not a party to the CLC Convention⁷, so this case was similarly governed by US domestic law, applying different rules from the CLC mechanism and the International Fund for Shipowner's Limited Liability.

Litigation

Before examining the litigation, it is necessary to identify a few significant actors, without whom the content of the dispute cannot be understood. The accident is most often associated solely with BP (until May 2001, British Petroleum), a multinational oil and gas company headquartered in London. It is impossible not to mention several other companies that, like BP, were involved in the accident.

The first is Transocean Ltd. – a Swiss drilling rig company. It is the largest offshore drilling contractor. The Deepwater Horizon platform was owned by Transocean. Transocean's team drilled the Macondo well for BP Exploration and Production (BPEP), the US subsidiary of BP, which was leased the area from the US government. The next company is Cameron International, the manufacturer of the failed safety valve, a device to block the well in the event of an emergency. The last company is Halliburton, an American multinational oilfield services company, which has designed a cement well seal to protect the part of the drilling rig that is underwater from natural gases.

The Deepwater Horizon drilling platform was built in 2001 by Hyundai Heavy Industries CO., LT on behalf of R&B Falcon, which became part of Transocean Ltd in 2001. The same year the platform was leased to BP and arrived in the Gulf of Mexico. The rig was then ordered repeatedly by BP under multi-year leases. In February 2010, the Deepwater Horizon platform began drilling the well.

On 20 April 2010, at 22:00 local time, there was an explosion on the platform. The fire quickly spread to the platform, and two days later it sank. An oil spill began immediately after the explosion, which was not stopped until several months later. The reasons for the explosion on the platform are worthy of a separate article and the author will not dwell on them.

⁷ Report of the UN Conference on Trade and Development 2012 No. 1 "Liability and Compensation for Oil Pollution at Sea" // <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002801083db>

The first claims against BP, Transocean Ltd. and Cameron International came from local fishermen who had been fishing for seafood in the Gulf of Mexico. Further claims came from coastal homeowners, real estate agents and restaurants. While 31 claims had been filed by May 2010, by early 2012 there were more than 500 claims. Most of the claims from unemployed fishermen, restaurants and tourist resorts were unsuccessful.

Interestingly that BP and Transocean wanted the cases to be heard in Houston, which is considered friendly to the oil business, but the plaintiffs asked that the case be heard in Louisiana, Mississippi or Florida. Also complicating matters was the fact that five New Orleans judges had declined to hear oil spill cases because of shareholdings in the companies involved or other conflicts of interest. By August, a trial was scheduled, presided over by US District Judge Carl Barbier. The judge tried the case without a jury, as is customary under the Maritime Dispute Rules.

In August 2010, numerous individual lawsuits stemming from the events described were consolidated into a so-called multi-district lawsuit – MDL No. 2179⁸. The relevant circumstances in this case were so numerous that a special website was even created where the evidence was stored⁹.

For ease of explanation of the logic of the litigation, the author has divided it into two main parts. The first part, deals with the US claim against the named companies (the defendant firms); the second part deals with the multiple defendants' claims against BP.

“United States v. BP and Contractors”¹⁰

On December 15, 2010, the US Department of Justice filed a civil lawsuit against BP and other defendants for violations of the Clean Water Act and the Oil Pollution Act of 1990 in force in the US. The Acts provided for fines ranging from \$1,100 to \$4,300 for each barrel of oil spilled. The US government demanded the maximum amount of the fine and the recognition of unlimited financial liability of the defendant firms for the damage caused and the cost of the clean-up. The case follows the

consolidation of several proceedings into a single proceeding because by this time the defendant firms had been sued by the Gulf of Mexico states (Louisiana, Alabama in particular) and some other private parties.

Based on an examination of the experts' position as set out, inter alia, in court transcripts¹¹, the US Department of Justice demanded that the defendants be fined as severely as possible because the evidence suggested that management was ultimately responsible for this gross departure from the principles of good faith in the oilfields. The plaintiffs' arguments were as follows:

1. A negative pressure test that could have detected the severe gas blowout that led to the disaster was not properly conducted.

2. Transocean did not specifically train any member of the drilling crew, including the offshore rig manager, driller, assistant driller or toolmaker, on how to interpret the negative pressure test. Even the Deepwater Horizon captain was woefully undertrained in safety management.

3. Since the drilling platform went into service in 2001, the evidence suggests that it has never entered port for maintenance, repairs, refits. Not once in nine years.

4. Halliburton should have provided timely evidence of the cement slurry that was used to seal the well, but it did not. Moreover, the prepared mortar also failed to meet the proper quality.

5. It is clear from the case reports that BP did not use the guidelines, did not test the equipment, and generally repeatedly chose speed over safety.

In a suit brought by the Ministry of Justice against Transocean, Transocean pleaded guilty and paid a fine of almost \$1.5 billion. BP decided to shift the blame onto Transocean because in BP's opinion, Transocean should be held liable for the disaster. BP subsequently filed claims in federal court in New Orleans not only against the rig owner, but also against Halliburton and fuse manufacturer Cameron International.

On 26 January 2012, a US federal court ruled that BP's contractors (Transocean Ltd, Cameron International and Halliburton) should not share in the costs and penalties of the damages. According to a BP spokesperson, the ruling does not absolve Transocean from liability for damages, fines and

⁸ <https://h2o.law.harvard.edu/cases/3961>

⁹ MDL 2179 Trial Docs // <http://www.mdl2179trialdocs.com/>

¹⁰ *United States v. BP Exploration & Production Inc., et al.*, case 2:10-cv-04536 // Justice.gov (<https://www.justice.gov/opa/file/838231/download>).

¹¹ MDL I2179 Trial Docs // http://www.mdl2179trialdocs.com/releases/release201302250700001/2013-02-25_BP_Trial_Day_01_AM-Final.pdf

penalties imposed on the company as a result of its own actions¹².

“Injured v. BP”

Prior to the disaster, the United States government established the Oil Spill Liability Trust Fund, funded by oil producers from tax revenues, fines for illegal oil discharge and other sources, in anticipation of the possible negative consequences. The Clean Water Act establishes the following rule: the responsible party in a dispute must pay damages for claims that it may subsequently recover from the responsible third party or from the Oil Spill Liability Trust Fund. However, the fund cannot pay out more than \$1 billion per accident, while the limit for natural resource damages is \$500 million¹³. Naturally, the environmental disaster caused by the Deepwater Horizon explosion exceeded the limits, demonstrating the inability of the current mechanism for dealing with such situations to adapt flexibly to disasters of this scale.

The fact that BP is a company capable of paying a huge amount of compensation cannot be overlooked. The situation could have turned out very differently. On the one hand, there is international regulation of such incidents, national rules on the establishment of a dedicated fund, specialist CLC provisions, either fully or partially implemented in national legislation. However, on the other hand, if we take a closer look at the proposed mechanisms, we are faced with the fact that national legislation (using the US example), as well as international acts, is burdened with significant limitations in terms of shipowner liability and the possibility of compensation.

Nevertheless, negotiations between BP and the United States government resulted in a workable solution. A \$20 billion trust fund, the Gulf Coast Claims Facility (GCCF), was set up. The management of the fund was entrusted not to BP but to US lawyer Kenneth Feinberg who at one time managed a compensation fund for victims of the September 11, 2001 tragedy. BP put up \$3bn as an initial contribution to the trust, with the remaining

\$17bn contributed by the company over several years. The agreement included an option to return the remaining monies once the dispute is settled. At the same time, it was noted that BP would continue to meet its compensation obligations even if the payments exceeded \$20 billion.

In March 2012 it became known that a settlement agreement had been reached between BP and the plaintiffs. As a result of the negotiations, the amount of compensation was \$7.8 billion. The settlement agreement consisted of two parts: the first related to damages and lost profits; the second related to compensation for life and health. After the settlement agreement was signed, it was sent to the federal court in New Orleans, where on December 21, 2012, Judge Carl Barbier said in a 125-page ruling that the settlement agreement is “fair, reasonable and adequate”. However, as BP representatives pointed out, the fact that the settlement had been signed did not yet confirm that the company was at fault for what had happened.

The strategy chosen by BP in resolving the dispute is, according to some experts, controversial. In particular, Roger Williams University Law School Dean David A. Logan notes the following aspects of the decision. The well-funded fund established allowed BP to compensate quickly for losses and avoid unnecessary litigation. The decision was ineffective in the sense that BP continued to deny fault in the main proceedings and tried to avoid paying damages in other lawsuits. Also, by excluding the categories of damages disputes from the court order, BP allowed plaintiffs to avoid proving a causal link between the explosion and the harm¹⁴.

Over time, it became clear that the above-mentioned doubts about the compensation strategy chosen in the settlement agreement were confirmed. The shortcomings of the pre-trial settlement led to further litigation as the amount of the settlement claims kept increasing. By the end of April 2012, the company had increased its damages estimate to \$10.3 billion. By December 2013, BP had paid out \$13 billion. In 2014, BP appealed to the Court of Appeal for the District to limit the amount of the claimants’ payment, but the court rejected the application.

¹² Deepwater Horizon oil platform explosion // https://ru.wikipedia.org/wiki/Взрыв_нефтяной_платформы_Deepwater_Horizon

¹³ *Templeton M.N.* Lessons learned from the Deepwater Horizon oil spill in terms of the effectiveness of the Clean Water Act and the Oil Pollution Act of 1990 // *Energy Law*. 2014. No. 1.

¹⁴ Interview with David Logan (RWU Law): On the consequences of the Deepwater Horizon oil platform explosion // *Zakon.ru* (https://zakon.ru/blog/2014/12/24/intervyu_s_devidom_loganom_rwu_law_o_posledstviyax_vzryva_neftyanoj_platforny_deepwater_horizon).

Although a Fifth Circuit Court of Appeals panel determined in May 2015 that BP had the right to appeal decisions on “sham” claims, the very right of businesses and individuals to receive compensation has not been questioned, and thus the amount payable is not limited.

As far as is known today, the United States Supreme Court also did not support BP’s arguments. The company wanted the court to consider whether persons and businesses that had suffered no damages related to the oil spill could be included in the settlement. The Supreme Court ruled that under the settlement agreement to which BP had agreed, the businesses did not need to prove that they had been directly affected by the spill in order to recover money. What is required is evidence that their income in the three to eight months following the spill has declined, compared to a comparable period before the spill¹⁵. In recent years, courts have refused plaintiffs seeking to recover compensation based on the events of 2010. In particular, the website of the law firm Kirkland & Ellis LLP, which represented BP, reports that the firm has had a Florida federal judge dismiss a group of claims related to the oil spill¹⁶. Despite this, the final amount paid by BP is still unknown.

It should be emphasised that the amount of compensation was also influenced by the possibility of punitive damages in the event of further litigation. BP was able to reach out-of-court settlements in some of the claims so that punitive damages were not awarded. As of February 2013, it is known that the total amount paid was more than \$42.2 billion¹⁷.

Continuation of “US v. BP and contractors” part

In February 2013, the civil trial against BP, Transocean and Halliburton resumed in a New Orleans court. The purpose of the trial was:

1. Definition of BP’s and contractors’ responsibilities under the The Clean Water Act.
2. Assessment of damage to natural resources under The Oil Pollution Act.
3. Determining the final amount of fines.

¹⁵ Supreme Court rejects BP appeal of oil spill settlement // <https://www.cbsnews.com/news/supreme-court-rejects-bp-appeal-of-massive-oil-spill-settlement/>

¹⁶ Kirkland & Ellis LLP // <https://www.kirkland.com/news/in-the-news/2020/11/bp-gets-win-in-oil-spill-florida-injury-cases>

¹⁷ *Budylin S.L.* Punitive damages. Now also in Russia? // Herald of Civil Law. 2013. No. 4.

The plaintiffs sought to argue that “gross negligence” was the cause of the environmental disaster that occurred. The U.S. Oil Pollution Act of 1990 limited liability to \$75 million beyond the cost of cleanup, unless the accident was caused by “gross negligence, or willful misconduct” (as in the CLC), or failure to comply with federal safety, construction or operating standards by the responsible party, the responsible party’s agent (representative) or employee or person acting under contract to the responsible party¹⁸. If gross negligence is admitted, the fine for each barrel of oil spilled has quadrupled (from \$1.1. to \$4.3 thousand).

On 4 September 2014, Judge Carl Barbier ruled that BP was grossly negligent and guilty of willful misconduct (“Guilty of gross negligence and willful misconduct”). The actions of Transocean and Halliburton were also found to be negligent. Thus, liability for the oil spill was shared between the three companies: 67% responsibility lay with BP; 30% with Transocean; 3% with Halliburton. Fines were apportioned according to the degree of responsibility of the parties. The judge acknowledged that many of the decisions made by BP were “primarily driven by a desire to save time and money rather than to ensure the safety of the well”¹⁹.

The court’s order for the second phase, announced in January 2015, set the volume of oil for which the parties involved would be liable at 3.19 million barrels.

In the third phase, the court imposed a maximum fine of \$4,300 for each barrel of oil spilled. In July 2015, after the Supreme Court rejected an appeal on the maximum fines for the disaster, a tentative agreement was reached between BP, the federal government and the five states affected by the spill. BP estimates it cost the company \$18.7 billion. Transocean paid \$1.4 billion in civil and criminal penalties. Halliburton settled all disputes to the tune of \$1.1 billion without claim.

In October 2015, a final settlement of \$20.8 billion was announced for BP, bringing the third phase to a close. Not counting the fact that BP had already paid the \$28 billion they had spent on the disaster response by that point (not counting the settlement agreement amount). This was the largest financial penalty ever imposed on a single company by the US government. Some observers noted that

¹⁸ *Templeton M.N.* Op. cit.

¹⁹ <https://www.nytimes.com/2014/09/05/business/bp-negligent-in-2010-oil-spill-us-judge-rules.html>

much of the compensation could be written off on the company's taxes as a business expense and therefore questioned the severity of the penalty. The settlement was finally formally approved in April 2016²⁰.

Of particular note is the fact that no manager or engineer has been imprisoned for the improper performance of duties that caused the oil spill. An agreement was reached between BP and the Department of Justice to pay \$4.5 billion to the US government in exchange for dropping criminal charges for criminal negligence. BP has pleaded guilty to 14 counts relating to the causes of the oil spill as well as the deaths of workers as a result of the accident. Of the amount BP paid, \$1.26 billion went to a discretionary fund controlled by the Justice Department, about \$2.4 billion to the National Fish and Wildlife Foundation (NFWF) and \$350 million to the National Academy of Sciences (NAS). BP also agreed to pay more than half a billion dollars to the Securities and Exchange Commission for misleading its shareholders about the extent of the oil spill. The agreement was approved in January 2013. Similar agreements for smaller amounts were reached jointly with Transocean and Halliburton.

Conclusion

The author makes no claim to absoluteness or comprehensiveness of the conclusions presented, as such cases provide an opportunity to explore many aspects of the issue raised. Nevertheless, as time has passed since a disaster of this magnitude and the lengthy judicial process that followed, several conclusions can be drawn.

The public and legal changes that followed the tragedy deserve special attention. In particular, the US created the Bureau of Ocean Energy Management, Regulation and Enforcement (referring to the extraction of mineral resources from offshore platforms) – The Bureau of Ocean Energy management, regulation and enforcement²¹. The response to oil spills and its regulators need to improve, so the author's key focus is otherwise.

One may get the impression that the CLC Convention and the activities of the International Fund are not as significant in resolving oil spill disputes.

This position is erroneous. Although the CLC was not directly applicable in this dispute, its impact on national law cannot be denied. The CLC in part has a slightly different economic purpose. It is for the most part designed for cases where an oil spill involves the transport of oil by tanker. Therefore, the limited liability and amount of compensation depends directly on the tonnage of the vessel.

A platform set up for oil production, although defined in the judicial acts through the concept of 'vessel', is a slightly different category. The oil-bearing capacity of a well far exceeds the volume of barrels of oil that can fit into a tanker. However, in the Amoco Cadiz case, France, as a member of the CLC and in a position to apply the Convention directly, turned to US jurisdiction, which appeared in those circumstances to be better able to satisfy the interests of the aggrieved party.

This does not mean that the CLC and International Funds should be abandoned. Their models for regulating oil spill relations are not perfect. It should not be forgotten that most of these smaller cases have been successfully resolved by the CLC and parties have been compensated by the fund.

It cannot be said that the CLC Convention is not used and the activities of the International Funds are imitated. On the contrary, the procedures in place for possible compensation are practical, as can be seen from the number of incidents dealt with under the Convention. Prior to the Torrey Canyon oil spill there had also been oil spills, but it was this event that influenced the creation of CLC. The Deepwater Horizon oil platform accident demonstrates that the existing limited liability mechanisms, the ability to compensate some of the damage established by the known instruments, needs to be refined, in terms of increasing the amount of compensation. As there are currently no projects that propose to increase the amount of compensation payable by the Funds.

In terms of damages, the US Clean Water Act and the Oil Pollution Act, while flawed, have been relatively effective. As noted, BP and the US government have been able to take advantage of the flexibility of the Acts to establish a trust fund capable of compensating damages quickly.

The negative experience of the Deepwater Horizon accident provides an opportunity to review not only the technical aspects that caused the accident, but also the legalities of the industry's settlement. It is up to us to learn from others' mistakes. ■

²⁰ Britannica // <https://www.britannica.com/event/Deepwater-Horizon-oil-spill/Legal-action>

²¹ *Trantin A.V.* On US energy law // *Energy Law*. 2013. No. 2.



Евгения Валерьевна Шихолева,

магистрант Российской школы частного права при Исследовательском центре частного права имени С.С. Алексеева при Президенте РФ, г. Москва



Ирина Олеговна Карасева,

магистрант Российской школы частного права при Исследовательском центре частного права имени С.С. Алексеева при Президенте РФ, г. Москва

Обзор случаев освобождения причинителя вреда от возмещения по Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г.*

В статье рассматриваются случаи, когда причинитель вреда освобождается от его возмещения, несмотря на заложенный в Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. принцип строгой ответственности. Авторы анализируют, чем обусловлено наличие таких исключений, исследуют их и отвечают на вопрос, кто будет нести ответственность за причиненный вред в случае, когда применяется одно из исключений.

Международные конвенции об ответственности за загрязнение моря были разработаны как реакция на катастрофические последствия особо масштабных разливов нефти в различных регионах мира. Так, конвенции о гражданской

ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью 1969 г. и о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. были разработаны после крушения танкера «Торри Каньон» в 1967 г.

* Авторы статьи выражают благодарность А.Г. Архиповой за рекомендации, высказанные в ходе ее подготовки.

Впоследствии в них были внесены поправки, что привело к принятию Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г.¹ (далее – КГО), Конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г.² (далее – Конвенция о Фонде) и Дополнительного Протокола 2003 г., которые сегодня образуют международно-правовую базу для возложения ответственности и компенсации ущерба за загрязнение моря нефтью³.

Исследование положений КГО приобретает особую актуальность ввиду того, что в гл. XVIII КТМ РФ были воспроизведены положения Конвенции, анализ которых, следовательно, имеет большое значение для регулирования отношений как на национальном, так и на международном уровне⁴.

Принцип строгой ответственности

Статья III КГО возлагает строгую ответственность на зарегистрированного собственника, причинившего ущерб от загрязнения. Строгая ответственность в данном случае предполагает, что истцу необходимо доказать лишь следующие обстоятельства:

1) что причиненный ущерб от загрязнения был вызван нефтью, подпадающей под действие КГО;

2) нефть поступила с судна, подпадающего под действие КГО⁵.

Отсутствует необходимость доказывания вины зарегистрированного собственника, который может избежать ответственности только

при некоторых исключениях⁶. Однако строгая ответственность не лишает собственника права вчинить иск к стороне, ответственной за ущерб от загрязнения. По сути, она облегчает и ускоряет выплату компенсации, сокращает судебные разбирательства и сильно снижает вероятность принятия обеспечительных мер в отношении имущества собственника. Последнее будет зависеть от того, сформировал ли собственник судна фонд ограничения ответственности.

Интересно, что СССР выступал против стандарта строгой ответственности, утверждая, что она представляет собой отход от принципов морского права. Международная конвенция об ответственности операторов ядерных судов 1962 г. сделала исключение, введя строгую ответственность. Концепция строгой ответственности, согласно позиции СССР, была оправдана в случае с ядерной энергией, поскольку ее невозможно контролировать и потенциальный ущерб может быть очень значительным, что не относится к загрязнению нефтью. Однако в результате окончательного голосования делегаций по данному вопросу большинство голосов (22 против 17) было отдано за возложение строгой ответственности на зарегистрированного собственника⁷.

Почему исключения все-таки есть?

Как указывалось ранее, в КГО закреплен принцип строгой ответственности: вина не имеет значения в вопросе возложения ответственности на зарегистрированного собственника. Тем не менее КГО предусматривает несколько случаев, когда собственник может освободиться от ответственности при отсутствии вины. Чем обусловлены такие исключения? Преобладающей является точка зрения, что они необходимы для того, чтобы ответственность можно было застраховать⁸.

¹ <https://docs.cntd.ru/document/902285608>

² Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г. (дополнение к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.) // <https://docs.cntd.ru/document/901760506>.

³ Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York; Geneva: UN, 2012. P. 11.

⁴ Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. С. 285.

⁵ *Jacobsson M.* Compensation for Oil Pollution Damage Caused by Oil Spills from Ships and the International Oil Pollution Compensation Fund // *Marine Pollution Bulletin*. 1994. Vol. 29. No. 6–12. P. 379.

⁶ Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York; Geneva: UN, 2012. P. 15. (Studies in Transport Law and Policy, 2012, No. 1.)

⁷ *Gräfin von Borries N.A.* The International Convention on civil liability for oil pollution damage and recklessness: Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg. Hamburg, 2009. P. 42

⁸ *De la Rue C., Anderson C.* Shipping and the Environment: Law and Practice. London: Informa, 1998. P. 87–88;

Статья 7 КГО закрепляет, что любой собственник судна, перевозящего более 2000 т нефти, должен для покрытия ответственности осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение. При этом зачастую страховщики не хотят нести риски, связанные с форс-мажором, и отказываются от них в стандартных формах договора страхования. Например, можно обратиться к Оговорке Института лондонских страховщиков (*Institute Cargo Clause*) по страхованию перевозок наливом нефти и нефтепродуктов – типовым условиям страхования грузов, которые могут быть включены в договор страхования. В п. 6 и 7 Оговорки содержатся положения об исключении военных, забастовочных рисков⁹.

Таким образом, наличие в КГО исключений обусловлено практическими целями и является неким «компромиссом» между принципом строгой ответственности и обязанностью собственника судна страховать свою ответственность.

Основания, освобождающие от ответственности

Пункты 2 и 3 ст. 3 КГО содержат исчерпывающий перечень оснований, освобождающих от ответственности:

- военные, враждебные действия, гражданская война;
- стихийные явления, исключительные по характеру, неизбежные и непреодолимые;
- действия или бездействие третьих лиц с намерением причинить ущерб от загрязнения;
- небрежность и неправомерные действия публичных властей, отвечающих за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении ими данной функции;
- поведение потерпевшего лица, которое действовало или бездействовало с намерением причинить ущерб, либо его грубая неосторожность, повлекшая всецело или частично ущерб от загрязнения.

Рассмотрим их более подробно.

1. Ущерб явился результатом военных действий, враждебных действий: гражданской войны, восстания, – или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого. Важно понимать, что критерий неизбежности и непреодолимости может различаться на суше и на море. Так, шторм зачастую не будет считаться обстоятельством неизбежным и непреодолимым, так как его возможно избежать на судне¹⁰.

2. Ущерб всецело вызван действиями или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб. Речь в данном пункте может идти о терроризме, саботаже и других злонамеренных действиях третьих лиц¹¹.

Стоит обратить внимание на особую, более строгую формулировку, чем в предыдущем основании, – «всецело вызван». Такая формулировка означает, что собственник может быть лишен возможности сослаться на исключение, если имелась какая-либо дополнительная причина, способствовавшая причинению ущерба, пусть даже незначительная, например непринятие надлежащих мер безопасности¹².

3. Ущерб был всецело вызван небрежностью или иными неправомерными действиями правительства или органа власти, отвечающего за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении этой функции.

Данное исключение применяется также только в том случае, если собственник докажет, что ущерб был «полностью вызван» вышеуказанными обстоятельствами. Таким образом, зарегистрированный собственник не может сослаться на исключение в случаях, когда соответствующий ущерб от загрязнения был также вызван другой, сопутствующей причиной, например халатностью тех, кто был на борту судна, или, более того, тех, кто был на борту столкнувшегося судна, что является общим фактором при морских авариях. Это исключение было подробно рассмотрено Верховным судом Швеции в деле советского танкера *The Tsesis* (1977 г.), где неспособность Шведского государства обозначить от-

Farahani M. Liability and Compensation Regime for Oil Pollution Damage under International Conventions: Master thesis (30 credits). 2011. P. 23.

⁹ Оговорка Института лондонских страховщиков по страхованию перевозок наливом нефти и нефтепродуктов // http://www.cargobroker.ru/sites/default/files/bulk_oil_clauses_cl273.pdf

¹⁰ *De la Rue C., Anderson C.* Shipping and the Environment: law and practice. London: Informa, 2009. P. 99; *Lavelle J., Asariotis R.* Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. 2012. P. 46.

¹¹ *Ibid.* P. 144.

¹² *Ibid.*

мель на морской карте привела к освобождению собственников от ответственности за разлив примерно 500 т нефти, так как морские карты, изданные шведскими властями, были признаны навигационными средствами¹³. И в этом случае освобождение собственников от ответственности не влияет на право на компенсацию по Конвенции о Фонде.

Отметим, что при небрежности органа по обслуживанию навигационных средств зарегистрированный собственник несет ответственность вне зависимости от того, есть ли альтернативные средства защиты за ущерб от загрязнения нефтью, или нет. В противном случае в норме было бы указано, что наличие альтернативного средства защиты является обязательным.

Вопрос о том, стоит ли оставить данное положение в КГО, вызвал наибольшую дискуссию в 1984 г.¹⁴ Среди аргументов против сохранения данного пункта озвучивались следующие: положение не подпадает под классическое понимание форс-мажора, а значит, не соответствует принципу строгой ответственности; потерпевшему необходимо будет подавать иск против государства непосредственно, а не пользоваться механизмом взыскания по КГО, что приводит к большим издержкам; судебные тяжбы против государства в ряде стран длительные, в связи с чем логичнее обременять ими зарегистрированного собственника, а не потерпевшего¹⁵. Данные доводы не выдерживают критики. Возникает вопрос: почему мы должны накладывать обязанность по подаче иска против государства на зарегистрированного собственника? Логичнее, если потерпевший будет обращаться непосредственно к государству, вследствие действий которого вред был причинен.

Среди аргументов за оставление данного положения в КГО звучали следующие: содержание навигационных средств находится вне зоны контроля зарегистрированного собственника судна, и в том случае, если бы на судне находился другой груз, он бы ответственности определенно не нес; возложение ответственности на органы власти станет стимулом для того, чтобы содержать навигационные средства в поряд-

ке¹⁶. К тому же государства – участники Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. имеют юридическое обязательство по этой Конвенции поддерживать огни и другие навигационные средства в надлежащем состоянии¹⁷.

Помимо сохранения данного положения в КГО, обсуждалась его формулировка. В частности, предлагалось дополнить ее словами «карты» и «лоции», однако предложение было отклонено в связи с тем, что путем толкования суд может распространить понятие «навигационные средства» и на конкретные карты, что, в принципе, подтверждено делом об инциденте с танкером *The Tsesis*¹⁸.

4. Ущерб от загрязнения произошел всецело или частично в результате поведения потерпевшего лица, которое действовало или бездействовало с намерением причинить ущерб, либо грубой небрежности этого лица. Тогда делинквент может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.

В качестве иллюстративного примера, подпадающего под действие п. 3 ст. 3 КГО, целесообразно привести кейс 1997 г.: судно «Катя» ударилось о причал во время маневрирования в порту Гавр (Франция), что привело к разливу 190 т нефти. Среди прочего администрация порта предъявила претензию в связи с расходами на очистку в размере 878 000 евро. Однако собственник и страховщик возбудили дело против администрации порта на том основании, что (а) порт направил танкер к неподходящему причалу и, таким образом, был полностью или частично ответствен за инцидент и (б) неадекватный подсчет порта увеличил масштабы причиненного ущерба от загрязнения. Администрация порта отклонила представленные против нее аргументы, однако в 2008 г. между сторонами было заключено мировое соглашение, в соответствии с которым собственник и его страховщик согласились заплатить 70 000 евро и все стороны отозвали свои иски¹⁹.

Как видно, перечень обстоятельств, при которых возможно избежать ответственности,

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС 74) // <https://docs.cntd.ru/document/901765675>

¹⁸ LEG/CONF.6/INF.4. Official Records 1984. Vol. II. P. 127; *Gräfin von Borries N.A.* Op. cit. P. 98.

¹⁹ Ibid. P. 47.

¹³ *Brown B.* Port Authorities and marine oil pollution Compensation, Port Technology International. 9th ed. P. 193–198.

¹⁴ *Gräfin von Borries N.A.* Op. cit. P. 96.

¹⁵ Ibidem.

очень узок. Следует также помнить, что эти случаи являются исключениями и именно зарегистрированный собственник должен доказать их применимость.

Как происходит возмещение вреда, если применяется исключение?

В случае если ответственность исключена КГО, страховщики также не выплачивают страховое возмещение²⁰. Из этого следует вопрос: как тогда будет происходить возмещение вреда? Для того чтобы ответить на данный вопрос, необходимо обратиться к Конвенции о Фонде, которая предусматривает создание специального Фонда для компенсации ущерба. Данный Фонд представляет собой международную организацию, которая финансируется за счет стран – участниц Конвенции о Фонде²¹. В свою очередь, страны получают средства от организаций, которые занимаются торговлей нефтью²².

КГО и Конвенция о Фонде работают в связке. В первую очередь возмещение вреда происходит по КГО. Когда сумма возмещения по КГО исчерпана, подключается второй уровень – Международный фонд.

Соответственно, в тех случаях, когда ответственность исключена по КГО, но не исключена по Конвенции о Фонде, потерпевший может претендовать на возмещение по последней²³. Тем не менее Конвенция о Фонде также содержит перечень случаев, когда Фонд освобождается от обязанности выплатить компенсацию. В п. 2 и 3 ст. 4 Конвенции о Фонде предусмотрено, что риски, связанные с военными действиями, враждебными действиями, гражданской войной или восстанием, не подлежат возмещению Фондом.

Но есть ли у потерпевшего какие-то шансы на возмещение вреда в случае, если ответственность исключена как КГО, так и Конвенцией о Фонде? Обратимся к Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.²⁴ Статья 194 Конвенции по морскому праву закрепляет обязанность государств принимать меры по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды. Так как на государстве лежит обязанность принимать определенные меры, логично, что в случае невыполнения надлежащих мер потерпевший имеет возможность обратиться к соответствующему государству в порядке субсидиарной ответственности. ■

²⁰ Baatz Y. *Maritime law*. 3rd ed. 2004. P. 380.

²¹ Jacobsson M. *The International Oil Pollution Compensation Funds and the International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage // Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*. 2007. P. 137.

²² *Ibid.* P. 138.

²³ Baatz Y. *Op. cit.* P. 386.

²⁴ Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. // https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf



Evgeniia Shikholeva,

Russian School of Private Law, Moscow



Irina Karaseva,

Russian School of Private Law, Moscow

Review of Cases Exempting the Polluter from Liability under the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 1992*

This article examines cases where the owner is exempted from liability despite the strict liability principle enshrined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 1992. The authors analyze the reasons for these exceptions, explore them, and address the question of who bears responsibility for the inflicted damage when these exceptions are applied.

International conventions on maritime pollution liability were developed in response to the catastrophic consequences of large-scale oil spills in various regions of the world. The 1969 Liability Convention and the 1971 Fund Convention were established following the 1967 Torrey Canyon disaster. Subsequent amendments led to the adoption of

the 1992 Convention, the 1992 Fund Convention, and the 2003 Supplementary Protocol, forming the international legal basis for assigning responsibility and compensating damage for marine oil pollution¹.

The study of the provisions of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Dam-

* The authors express their gratitude to A.G. Arkhipova for the recommendations provided during the preparation of this article.

¹ Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. United Nations, New York and Geneva, 2012. P. 11.

age of 1992 (hereinafter referred to as “CLC”) is of particular urgency because the relevant chapter XVIII of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation reproduces the Convention’s provisions. Analyzing these provisions is significant for regulating relationships at both national and international levels².

Strict Liability Principle

The CLC imposes strict liability on the registered owner who has caused pollution damage³. Strict liability, in this context, means that the claimant only needs to prove the following circumstances:

1. The damage from pollution was caused by oil falling under the CLC’s scope.
2. The oil originated from a vessel falling under the CLC’s scope⁴.

There is no need to prove the registered owner’s fault; the owner can avoid liability only under specific limited exceptions due to the principle of strict liability⁵. However, strict liability does not prevent the owner from filing a claim against the party responsible for the pollution damage. Essentially, it facilitates and expedites compensation payments, reduces legal proceedings and significantly decreases the likelihood of seizing the owner’s property, contingent on whether the shipowner has established a limitation fund.

It is interesting to note that the Soviet Union opposed the strict liability standard, arguing that it deviated from the principles of maritime law. The Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 1962 made an exception by introducing strict liability. According to the Soviet Union’s position, strict liability was justified in the case of nuclear energy, as it cannot be controlled, and po-

tential damage could be substantial, which is not applicable to oil pollution. However, after the final voting by delegations on this issue, the majority of votes (22 against 17) favored imposing strict liability on the registered owner⁶.

Why Are There any Exceptions?

As mentioned earlier, the CLC establishes the principle of strict liability - fault does not matter in determining the liability of the registered owner. Nevertheless, the CLC provides several cases where the owner can be exempt from liability in the absence of fault. Why do these exceptions exist? The prevailing view is that these exceptions are necessary to make liability insurable⁷.

Article 7 of the CLC stipulates that any shipowner transporting more than 2, 000 tons of oil in bulk must obtain insurance or provide other financial security for liability coverage. In this regard, insurers often do not want to bear the risks associated with force majeure and exclude them in standard insurance contract terms.

For example, reference can be made to the Institute Bulk Oil Clauses – standard cargo insurance terms that can be included in the insurance contract. Clauses 6-7 of the Institute Cargo Clauses contain provisions excluding risks related to war and strikes⁸.

Therefore, the inclusion of exceptions in the CLC is conditioned by practical purposes and represents a “compromise” between the principle of strict liability and the shipowner’s obligation to insure their liability.

Grounds for Exemption from Liability

The CLC in Articles 3(2) and 3(3) contains an exhaustive list of grounds exempting liability which include:

- damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenome-

² Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, edited by G.G. Ivanov. Spark, 2000. P. 285.

³ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 1992, Art. III. URL: https://iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/Text_of_Conventions_e_01.pdf

⁴ Mans Jacobsson. Compensation for Oil Pollution Damage Caused by Oil Spills from Ships and the International Oil Pollution Compensation Fund. Marine Pollution Bulletin, Vol. 29, Nos 6-12, 1994. P. 379.

⁵ Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. United Nations, New York and Geneva, Studies in Transport Law and Policy – 2012, № 1. P. 15.

⁶ Nina Alexandra Gräfin von Borries. The International Convention on civil liability for oil pollution damage and recklessness. Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg. P. 42.

⁷ De La Rue C., Anderson C. Shipping and the Environment: Law and Practice, LLP, 1998. P. 87–88. Op. cit.: Farahani M. Liability and Compensation Regime for Oil Pollution Damage under International Conventions. P. 23.

⁸ Institute Bulk Oil Clauses. URL: http://www.cargobroker.ru/sites/default/files/bulk_oil_clauses_cl273.pdf.

non of an exceptional, inevitable and irresistible character;

- actions or omissions by third parties intending to cause damage;
- negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function;
- act or omission by the suffered party intending to cause damage or their negligence leading wholly or partially to damage.

Let's consider them in more detail.

1. Damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character. It is crucial to understand that the criteria for inevitability and irresistibility may vary on land and at sea. For example, a storm often may not be considered an unavoidable and insurmountable circumstance, as it can be avoided on a vessel⁹.

2. Damage was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party. This provision pertains to damages entirely resulting from the deliberate actions or inactions of third parties, such as acts of terrorism or sabotage¹⁰.

It is crucial to note the specific wording used here, namely, "wholly caused". This phrase implies that the shipowner cannot claim exceptions if there was any additional factor contributing to the damage, even if it was minor, such as the failure to take adequate security measures¹¹.

3. Damage wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

This exception applies only if the shipowner can prove that the damage was "wholly caused" by circumstances falling under this exemption. Consequently, a registered owner cannot rely on this exception in cases where the pollution damage was also caused by another concurrent factor, such as the negligence of individuals on board the ship or, more significantly, those on board a colliding vessel, which is a common factor in maritime acci-

dents. This exception was thoroughly examined by the Supreme Court of Sweden in the case of the Soviet tanker "The Tsesis" (1977). In this case the inability of the Swedish government to mark a shoal on nautical charts led to the exemption of the owners from liability for a spill of approximately 500 tons of oil - nautical charts published by the Swedish authorities were recognized as navigational aids¹². However, the exemption of owners from liability under this provision does not affect the right to compensation under the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 1992 (hereinafter referred to as the "Fund Convention")¹³.

It is noteworthy that in cases of negligence by the entity responsible for maintaining navigational aids, the registered owner is held liable regardless of the existence of alternative means of protection against oil pollution damage. Otherwise, the norm would specify the mandatory presence of alternative means of protection.

The question of whether to retain this provision in the CLC sparked significant debate in 1984¹⁴. Arguments "against" retaining this clause included the assertion that this provision does not fit the classical definition of "force majeure", thus not aligning with the principle of strict liability. Moreover, it was argued that the injured party would have to file a lawsuit directly against the state, rather than utilizing the CLC mechanism for recovery, leading to substantial costs and prolonged legal battles against the state in some countries. Therefore, it would be more logical to burden the registered owner rather than the injured party¹⁵. These arguments do not withstand criticism. One may question why the obligation to file a lawsuit against the state should be imposed on the registered owner. It would be more logical for the injured party to

⁹ De la Rue C., Anderson C., *Shipping and the Environment*, 2009. P. 99. Op. cit: Lavelle, Jennifer & Asariotis, Regina. *Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers*. 2012. P. 46.

¹⁰ Ibid. P. 144.

¹¹ Ibid.

¹² Brown, Ben. *Port Authorities and marine oil pollution Compensation*, Port Technology International, Edition 9. P. 193–198.

¹³ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (Supplement to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969). URL: https://iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/Text_of_Conventions_e_01.pdf.

¹⁴ Nina Alexandra Gräfin von Borries. *The International Convention on civil liability for oil pollution damage and recklessness*. Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg. P. 96.

¹⁵ Ibid.

address the state directly, given that the damage was caused by the state's actions.

Arguments "in favor" of retaining this provision in the CLC included the following points: the maintenance of navigational aids falls outside the registered owner's sphere of control, and if another cargo were on the ship, it would certainly not be held responsible. Imposing responsibility on governmental authorities would serve as an incentive to maintain navigational aids properly¹⁶. Additionally, states that are parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea of 1974 have a legal obligation under this Convention to maintain lights and other navigational aids in proper condition¹⁷.

Apart from discussing the retention of the provision itself in the CLC, there were deliberations on its wording. Suggestions were made to supplement the wording with the terms "charts" and "sailing directions", but this proposal was rejected due to the possibility of the court interpreting the term "navigational aids" to include specific charts. This interpretation was essentially confirmed by the incident involving the tanker "The Tsesis"¹⁸.

4. Damage from pollution wholly or partially caused by the conduct of the suffered party.

If the pollution damage wholly or partially results from the intentional actions or inactions of the injured party or their gross negligence, the liable party may be wholly or partially exempted from liability. As an illustrative example falling under Article 3(3) of the CLC 1969/1992, the 1997 case of the vessel "Katya" is pertinent. During maneuvering in the port of Le Havre, France, the vessel collided with the pier, resulting in a spill of 190 tons of oil. Among other claims, the port administration sought compensation for cleanup expenses totaling 878,000 euros. However, the shipowner and their insurer initiated legal proceedings against the port administration, arguing that (a) the port direct-

ed the tanker to an unsuitable berth and was therefore fully or partially responsible for the incident and (b) the port's inadequate assessment inflated the scale of pollution damage. However the port administration initially rejected these arguments, a global settlement was reached between the parties in 2008. According to the agreement, the shipowner and their insurer agreed to pay 70,000 euros, and all parties withdrew their lawsuits¹⁹.

It is evident that the circumstances allowing exemption from liability are very narrow. It is crucial to bear in mind that these cases are exceptions, and it is the registered owner who must prove their applicability.

How is Compensation for Damage Handled When an Exception is Applied?

In instances where liability is exempted under the CLC, insurers do not make insurance payments²⁰. This raises the following question: how will the compensation for the damage occur? To answer this query, it is necessary to turn to the Fund Convention, which establishes the creation of a special fund for compensation. This fund represents an international organization funded by the member states of the Fund Convention²¹. Countries, in turn, receive funds from organizations involved in oil trade²².

The CLC and the Fund Convention operate in conjunction. Firstly, compensation for damage takes place under the CLC. When the compensation amount under the CLC is exhausted, the second level comes into play – the International Fund.

Consequently, in cases where liability is exempted under the CLC but not under the Fund Convention, the injured party can seek compensation from the fund²³. However, the Fund Convention also outlines situations when the Fund is exempt from the obligation to pay compensation. Paragraphs 2 and 3 of Article 4 of the Convention stipulate that risks associated with acts of war, hostilities, civil war, or insurrection are not subject to compensation by the Fund.

But are there any chances for the injured party to receive compensation if liability is excluded un-

¹⁶ Nina Alexandra Gräfin von Borries. The International Convention on civil liability for oil pollution damage and recklessness. Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg. P. 96.

¹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74). URL: <https://docs.cntd.ru/document/901765675>.

¹⁸ LEG/CONF.6/INF.4, Official Records 1984, Vol. II. P. 127. Op. cit.: Nina Alexandra Gräfin von Borries. The International Convention on civil liability for oil pollution damage and recklessness. Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg. P. 98.

¹⁹ Ibid. P. 47

²⁰ Baatz, Y. Maritime law, third edition, 2004. P. 380.

²¹ Jacobsson M. The International Oil Pollution Compensation Funds and the International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage. P. 137.

²² Ibid. P. 138.

²³ Baatz, Y. Maritime law, third edition, 2004. P. 386.

der both the CLC and the Fund Convention? Let us refer to the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 (hereinafter referred to as the Law of the Sea Convention)²⁴. Article 194 of the Law

²⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf.

of the Sea Convention establishes the obligation of states to take measures to prevent, reduce, and control marine pollution. As the state is obligated to take specific measures, it is logical that in case of non-compliance with these measures, the injured party has the opportunity to approach the respective state under vicarious liability. ■



Злата Евгеньевна Николаева,

магистр Российской школы частного права при Исследовательском центре частного права имени С.С. Алексеева при Президенте РФ, г. Москва

Конвенция о загрязнении вредными веществами: особенности и перспективы вступления в силу

В 1996 г. на международной арене появился новый правовой регулятор в отношении последствий загрязнений с судов, перевозящих вредные и ядовитые вещества. Настоящая статья посвящена Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 г., предпосылкам для ее вступления в силу, а также поиску компромиссного решения для вступления в нее государств, контролирующих достаточный тоннаж судов, которые тем не менее любыми средствами пытаются замедлить ратификацию. Автором проведен анализ вышеупомянутой Конвенции, а также отечественной судебной практики на предмет разрешения споров, возникающих в связи с загрязнением моря ядовитыми и вредными веществами.

Количество судов, перевозящих опасные и вредные вещества, неуклонно растет: танкеры ежегодно перевозят более 200 млн тонн химических веществ. Я настоятельно призываю все государства рассмотреть вопрос о скорейшем присоединении к Конвенции о загрязнении вредными веществами 2010 г., чтобы ввести ее в силу.

*Китак Лим,
Генеральный секретарь Международной морской организации*

Загрязнение мирового океана нефтью и химикатами имеет серьезные последствия для экосистемы, поскольку нефть и химические вещества не только разрушают его флору и фауну, изменяя звенья пищевой цепи морской экосистемы, но и существенно влияют на состояние здоровья людей и глобальное изменение климата. В последние 50–60 лет выработался абсолютно новый массив нормативных правовых

актов по контролю за процессами загрязнения окружающей среды¹. К таким регуляторам, например, относятся Конвенция по предотвраще-

¹ Сегодня существуют правила защиты окружающей среды как на национальном, так и на международном уровнях. Многие национальные системы включают акты о загрязнении, например в Норвегии это *Norwegian Pollution Act* от 13 марта 1981 г. № 6. Подробнее см.: *Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L. Scandinavian*

нию загрязнения моря нефтью 1954 г., Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г., Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) 1978 г. и др.

Впрочем, ежегодное увеличение общего объема перевозимых морем грузов, включая растущий сегмент контейнерных перевозок и упакованных грузов², сопряженное с увеличением на 12 % в период с 2003 по 2022 г. количества химических веществ, попадающих в мировой океан³, свидетельствует о том, что мировое сообщество по-прежнему не решило проблему загрязнения мирового океана вредными веществами как с практической, так и правовой перспективы. Одновременно вредные и ядовитые вещества на борту судов могут стать причиной возникновения ущерба как для судовладельцев, так и для окружающей среды. Так, в феврале 2004 г. норвежский танкер *Bow Mariner*, перевозящий 11 000 т этанола, взорвался и затонул в окрестностях восточного побережья США. В результате аварии погиб 21 член экипажа судна, а перевозимые химикаты оказались в океане⁴. Впоследствии увеличивающееся количество аварий на море, сопряженных с перевозкой вредных и ядовитых веществ, послужит основанием для Норвегии ратифицировать Конвенцию о загрязнении вредными веществами 2010 г. в числе первых государств⁵.

В 1996 г. Международная морская организация приняла Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (далее – Конвенция 1996 г.), в которой была предпринята попытка установить ответственность перевозчиков и судовладельцев за рас-

ходы, связанные с разливами веществ, хотя отличных по природе от нефти, но тем не менее являющихся разрушительными для экосистемы.

Тем не менее Конвенция 1996 г. не вступила в силу статьи 46(1)(а), содержащей условие о том, что «по меньшей мере двенадцать государств, включая четыре государства, каждое из которых имеет флот валовой вместимостью не менее 2 миллионов единиц, выразили свое согласие на обязательность для них Конвенции»⁶. Кроме того, дискуссии велись также вокруг положений о компенсации ущерба и фонде по Конвенции 1996 г., которые во многом были смоделированы по образцу Конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г. и предусматривали двухуровневую систему, выражающую совместную ответственность судовладельца (первый уровень) и торговцев (второй уровень)⁷. Однако выбранная модель фонда не соответствовала назначению Конвенции 1996 г., поскольку в отличие от Конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, она должна была регулировать отношения, связанные с торговлей опасными и вредными веществами (около 6000 видов грузов)⁸. Иными словами, нечеткое регулирование ответственности и компенсации за загрязнение вредными веществами в совокупности с отсутствием консенсуса на международной арене относительно механизма действия Конвенции в целом стали причинами необходимости изменения Конвенции 1996 г.

Новой попыткой введения в силу конвенции о загрязнении вредными веществами стало принятие Протокола 2010 г., в результате чего появилась Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 г. (далее – Конвенция 2010 г.). Для ее вступления в силу также был предусмотрен высокий барьер в виде требования ратификации или присоединения к Конвенции не менее 15 государств, которые в совокупности должны контролировать не менее 50% мирового тоннажа судов. В 2017 г. Конвенция была рати-

Maritime Law: The Norwegian Perspective. 4th ed. Oslo: Univeritetsforlaget, 2020. P. 231–232.

² Так, по оценкам Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), в 2022 г. общий объем перевозимых морем грузов вырос на 3,2 %, до 11 млрд т (Обзор морского транспорта. 2022 г. UNCTAD/RMT/2022. ООН, 2022. С. 3).

³ *Usman Ahmed*. How Does Chemical Pollution Affect the Ocean? Oct. 19, 2022 // <https://www.azocleantech.com/article.aspx?ArticleID=1624>

⁴ *Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L.* Op. cit. P. 255.

⁵ В период 2002–2010 гг. в Норвегии было подано 192 иска о возмещении ущерба, возникшего в результате разливов вредных и ядовитых веществ (*Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L.* Op. cit. P. 255).

⁶ Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов // <https://docs.cntd.ru/document/901760504>

⁷ *Baatz Y.* Maritime law. 3rd ed. London: Informa Law from Routledge, 2014. P. 402–403.

⁸ *Ibid.* P. 403.

фицирована Норвегией, за ней последовали Канада, Турция, Дания, Южная Африканская Республика, общий тоннаж судов которых составлял менее 40 % от мирового тоннажа, что было недостаточно для вступления Конвенции в силу. Поэтому по-прежнему необходимо, чтобы порог государств-участников был достигнут. Конвенция вступит в силу по прошествии 18 месяцев после того, как 12 государств ратифицируют ее, 4 из которых как минимум должны обладать общим тоннажем судов 2 млн.

Таким образом, на международной арене существует перспектива появления нового действующего правового регулятора в отношении последствий загрязнений с судов, перевозящих вредные и ядовитые вещества. Далее речь пойдет о содержании Конвенции 2010 г., предпосылках для ее вступления в силу и поиске компромиссного решения для вступления в нее государств, контролируемых достаточный тоннаж судов. Кроме того, автором проведен анализ судебной практики Российской Федерации, касающейся применения КТМ РФ в спорах, возникающих из загрязнения вредными веществами.

Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 г.: основные положения

Целью Конвенции 2010 г. являются защита морской среды и обеспечение адекватной, быстрой и эффективной компенсации ущерба людям и имуществу, затрат на меры по очистке и восстановлению, а также экономических потерь в результате морской перевозки опасных и вредных веществ⁹.

Конвенция 1996 г. основана на тех же принципах, что и успешно действующие конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. и о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г., регулирующие

разливы нефти с танкеров: например, нераспространение положений конвенций на военные корабли, государственные некоммерческие суда, предоставление соответствующего страхования возможного ущерба, причиненного утечкой или сбросом нефти, или предоставление иного финансового обеспечения и др.¹⁰ Тем не менее перевозка грузов с вредными и ядовитыми веществами намного сложнее, чем торговля стойкими маслами, и Юридический комитет Международной морской организации столкнулся с проблемами, которые не были решены в конвенциях о загрязнении нефтью ранее¹¹. Это объясняет различия в содержании ряда статей между Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, Конвенцией 1996 г. и Конвенцией 2010 г., которые будут проанализированы в настоящей статье далее.

Основное содержание Конвенции 1996 г. построено вокруг определения ряда понятий: «опасные и вредные вещества», «судовладелец», «потерпевший», «ущерб» и др.¹² Установлена общая ответственность судовладельца за ущерб, причиненный в результате перевозки опасных веществ, а также обозначены максимальные суммы, ограничивающие ответственность, которые зависят от типа судна, его грузовой емкости. В общем случае максимальная сумма компенсации составляет до 250 млн расчетных единиц специальных прав заимствования за одно происшествие¹³. Однако для судов с грузовой емкостью менее 5 тыс. т максимальная сумма компенсации может быть уменьшена до 100 млн специальных прав. Кроме того, в некоторых случаях максимальная сумма компенсации может быть увеличена до 750 млн специальных прав,

¹⁰ *Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L.* Op. cit. P. 256.

¹¹ An Overview of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea. 2010. P. 1 (<https://www.hnsconvention.org/the-convention/>).

¹² Определения понятий содержатся в ст. 1 Конвенции 2010 г.

¹³ Специальные права – это международная валюта, которая используется для расчетов в международных сделках и компенсациях в случае экологических катастроф. Одно специальное право эквивалентно определенной сумме национальной валюты, которая зависит от курсов валют. Таким образом, сумма компенсации по Конвенции 2010 г. выражается в специальных правах и может быть пересчитана в национальную валюту по текущему курсу.

⁹ Статьи 3, 14 Конвенции 2010 г. (Consolidated text of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, and the Protocol of 2010 to the Convention // <https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/05/2010-HNS-Convention-English.pdf>).

если происшествие привело к массовому загрязнению морской среды.

Конвенция 2010 г. предусматривает безвиновную (строгую) ответственность судовладельца, за различными исключениями¹⁴. В частности, на основании ст. 7(2) Конвенции 2010 г. судовладелец освобождается от ответственности, если ущерб причинен в результате военных действий, общественных волнений или природных явлений исключительного, неизбежного и непредотвратимого характера. Освобождение также предусмотрено для случаев причинения ущерба в результате умышленных действий третьих лиц, актов органов публичной власти и для ситуаций, когда грузоотправителем не была предоставлена информация судовладельцу о вредоносных грузах, о чем судовладелец не знал и не должен был знать. В ст. 8 Конвенции 2010 г. также установлена солидарная ответственность двух и более судовладельцев, каждое из судов которых перевозит опасные вещества, при условии, что оба судна приняли участие в инциденте, а весь ущерб невозможно разумно разделить между ними.

В Конвенции 2010 г. также определены сроки для предъявления требований о компенсации и описано двухуровневое страхование для судовладельца: первый уровень покрывается обязательным страхованием судовладельцев, которые смогут ограничить свою ответственность. Он обязателен для всех судов, перевозящих опасные и вредные вещества. Статьи 9, 10 Конвенции 2010 г. устанавливают минимальную сумму страхования на одно судно: на первом уровне страхования она составляет 100 млн специальных прав (около 130 млн долл. США¹⁵). Второй уровень используется в тех случаях, когда страховая сумма не покрывает инцидент или недостаточна для удовлетворения иска; компенсация второго уровня будет выплачиваться из специального фонда. Второй уровень является дополнительным и необязательным, но может быть предусмотрен национальным законодательством стран – участниц Конвенции. Максимальная сумма страхования на одно судно составляет 250 млн специальных прав (около 325 млн долл. США¹⁶). Формирование дополнительного уровня страхования может

осуществляться различными способами в зависимости от национального законодательства. Например, в некоторых странах второй уровень страхования может быть предоставлен за счет дополнительной оплаты страховой премии, которую должны внести судовладельцы. В других странах этот уровень страхования может быть обеспечен за счет государственных средств или фонда, созданного из взносов судовладельцев.

Компенсационный фонд, устанавливаемый статьей 13 Конвенции 2010 г., предусматривает предоставление компенсации в случаях, когда либо ущерб превышает предел ответственности владельца, либо владелец и его страховщик финансово не в состоянии покрыть свою часть ответственности, либо владелец освобожден от ответственности по Конвенции 2010 г.¹⁷ Одновременно Конвенция 2010 г. конкретизирует максимальную сумму компенсации, которую может выплатить судовладелец, в зависимости от величины ущерба, а также расширяет круг лиц, имеющих право на компенсацию, включая экологические организации и государственные органы¹⁸.

Кроме того, статья 21bis Конвенции 2010 г. предусматривает санкции для государств, не соблюдающих обязательство сообщать об импорте опасных и вредных грузов, в виде отстранения от участия в Компенсационном фонде до тех пор, пока их отчеты не будут обновлены. Это означает, что в случае возникновения аварий для судов с флагом государств, попавших под санкции, не предусмотрены выплаты из дополнительного уровня компенсационного фонда.

В тексте документа описана процедура быстрого и эффективного рассмотрения заявлений о компенсации и предусмотрено требование в отношении государств-участников о представлении отчетов о грузах вместе с показаниями для гарантии соблюдения требований Конвенции. Подсудность по существу судебных исков против Фонда Конвенции тесно связана с подсудностью по существу исков против собственника и страховщика. Статья 39.1 Конвенции 2010 г. предусматривает, что допустимы иски против Фонда только в том случае, если суд до-

¹⁴ Baatz Y. Op. cit. P. 407.

¹⁵ По состоянию на 10 марта 2023 г.

¹⁶ По состоянию на 10 марта 2023 г.

¹⁷ Данные положения установлены в ст. 14.1 Конвенции 2010 г.

¹⁸ Данные положения установлены в ст. 7, 8 Конвенции 2010 г.

говаривающегося государства является компетентным судом для иска против судовладельца. Одновременно не существует выбора юрисдикции для рассмотрения споров в отношении исков против Фонда, если в компетентном суде уже находится на рассмотрении иск против судовладельца. В этом случае тот же суд обладает исключительной юрисдикцией в отношении исков к Фонду за тот же ущерб¹⁹.

Интересным также представляется изменение Протоколом 2010 г. положений Конвенции 1996 г. в отношении сообщения об импорте грузов и их упаковке. По ст. 21 Конвенции 2010 г. необходимо, чтобы фактический получатель грузов сообщал об импорте продукции и делал взносы в Фонд на тех же основаниях, что и перевозчики всех других грузов с вредными и опасными веществами. Эта обязанность может быть переложена по договору на другую сторону, но если эта сторона не выполняет обязательства, фактический получатель должен в конечном итоге оплатить взнос²⁰. Конвенция 2010 г. предусматривает освобождение от взносов в Фонд для грузов в упакованном виде. В результате получатели всех других грузов будут платить взносы для покрытия ущерба, причиненного упакованными грузами. В противовес этому первый уровень компенсации судовладельцам был увеличен на 15 % для инцидентов, связанных с упакованными грузами.

Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 г.: перспективы вступления в силу

Не возникает сомнений, что Конвенция 2010 г. была принята с целью усиления международных

мер по предотвращению загрязнения морской среды и возмещению вреда, нанесенного в результате такого загрязнения. В соответствии со ст. 6 этого документа государства-участники обязаны принимать меры для предотвращения загрязнения морской среды в результате выхода вредных веществ из судов, а также обеспечивать компенсацию за ущерб, причиненный в результате такого загрязнения.

Как было упомянуто выше, Конвенция 2010 г. в качестве правового регулятора предусматривает меры по предотвращению загрязнения морской среды в результате выхода вредных веществ из судов, включая требования к проектированию и оборудованию судов, обучению экипажей и контролю за судами, а также закрепляет ответственность судовладельцев и договаривающихся государств в качестве мер контроля за выполнением ее положений и санкции за нарушение этих положений.

Появляются предпосылки для формирования международного режима, основанного на проверенной системе международных конвенций по компенсации. Детализированная процедура управления Фондом страхования в перспективе позволит передать контроль непосредственно государствам – членам Конвенции, что значительно повысит ее эффективность. Помимо прочего, национальные правовые режимы уже получили образец нормативных конструкций относительно вредных веществ для инкорпорации во внутренние кодексы торгового мореплавания.

Относительно инкорпорации положений Конвенции 2010 г. в национальные законодательства, которая началась еще с момента составления и обсуждения ее текста в 1996 г., ряд правопорядков заимствовал положения без изменений, например Российская Федерация или Норвегия. Другие правопорядки адаптируют положения Конвенции к региональному законодательству. Например, Великобритания (до начала процедуры *Brexit*) сделала оговорку к ст. 39.7 Конвенции 2010 г. о трехлетнем сроке уведомления Фонда о претензиях по компенсации: британское законодательство предусматривает, что статья 39.7 Конвенции 2010 г., в которой говорится о трехлетнем уведомлении, не будет применяться в отношении любого иска, который подпадает под действие Регламента ЕС 44/2001 о юрисдикции и признании и исполнении судебных

¹⁹ Статьи 39.1 и 39.2 Конвенции 2010 г.

²⁰ Грузы с вредными и опасными веществами в упакованном виде трудно отследить, а их получателей – идентифицировать. В первоначальной Конвенции 1996 г. получатели этих грузов должны были вносить взносы в Фонд на тех же основаниях, что и остальные получатели выплат, однако попытки создать систему отчетности по таким грузам не увенчались успехом. Эти грузы могут перевозиться комбинированным транспортом, и получатели могут не присутствовать в момент выгрузки с судна, перевозящего груз; груз может быть отправлен дальше железнодорожным или автомобильным транспортом и даже оказаться не в той стране, где он был выгружен с судна.

решений по гражданским делам²¹. Таким образом, в отношении действия Конвенции 2010 г. в государствах – членах ЕС уведомления будет недостаточно и иск должен будет подаваться против Фонда во избежание трехлетнего ограничения.

С практической точки зрения Конвенция 2010 г. не может решить проблему загрязнения моря опасными веществами и ядами полностью, поскольку эта проблема связана с различными факторами: влияние крупных промышленных монополистов, бурное развитие сельского хозяйства, сброс отходов и других источников загрязнения в мировой океан. Для решения проблемы загрязнения моря вредными веществами по-прежнему необходимо принимать комплексные меры на международном, национальном и региональном уровнях, учитывать многообразие видов грузов, перевозимых по морю. Более того, Конвенция 2010 г. требует значительных затрат со стороны государств-участников для ее реализации и обеспечения контроля за выполнением ее положений. При этом не все государства-участники могут обеспечить достаточное финансирование для выполнения обязательств. Конвенция 2010 г. также не предусматривает достаточного количества мер для борьбы с загрязнением морей вредными веществами. Например, она не устанавливает жестких ограничений на использование определенных веществ, которые могут быть вредными для морской среды²².

Несмотря на ряд сложностей, связанных со вступлением Конвенции 2010 г. в силу, она тем не менее будет способствовать укреплению международного сотрудничества и согласованности действий в области защиты морской среды и борьбы с загрязнением вредными веществами. Это улучшит состояние морской среды и обеспечит устойчивое развитие мирового сообщества.

²¹ Baatz Y. Op. cit. P. 414.

²² Например, в Конвенции 2010 г. не предусмотрено правовое регулирование для загрязнений радиоактивными веществами (радиоактивные изотопы), токсичными металлами, вредными газами, пестицидами, фармацевтическими препаратами, а также веществами, которые могут образовываться в результате различных промышленных процессов. Кроме того, существуют дискуссии по поводу отнесения угля к вредным веществам.

Анализ отечественной судебной практики, посвященной загрязнению моря вредными веществами. Перспективы действия Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 г. на территории Российской Федерации

Начиная с 1999 г. в российское право фактически были инкорпорированы нормы Конвенции 1996 г., поскольку принятый тогда КТМ РФ²³, помимо прочего, содержал главу 19, посвященную ответственности за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ. Данная глава по содержанию очень близка к Конвенции 1996 г.

Тем не менее, несмотря на более чем двадцатилетнее присутствие в российском законодательстве, глава 19 КТМ РФ не получила значительного применения в отечественной судебной практике. В открытом доступе находятся немногим более 30 судебных актов, в которых суды ссылаются на нормы гл. 19 Кодекса. Из них непосредственно вопросам ответственности судовладельцев за ущерб, причиненный в связи с перевозкой опасных и вредных веществ, посвящены единичные решения. Кроме того, определенная практика сложилась в вопросах страхования ответственности судовладельца по данной главе²⁴.

Большинство судебных актов, разрешающих споры по привлечению судовладельца к ответственности на основании гл. 19 КТМ РФ, не отличаются судебным правотворчеством и раскрытием положений данной главы, а концентрируются только на непосредственном разрешении фактических вопросов по привлечению судовладельца к ответственности²⁵. В данных решениях,

²³ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // СПС «Консультант-Плюс».

²⁴ См.: постановления Арбитражного суда Северо-Западного округа от 2 ноября 2018 г. № Ф07-12853/2018 по делу № А42-10501/2017; Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 31 августа 2017 г. № Ф08-5790/2017 по делу № А53-32879/2016.

²⁵ См.: постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 28 января 2019 г. № Ф03-6140/2018 по делу № А51-10212/2016; решение Арбитражного суда Приморского края от 15 ноября 2017 г. по делу № А51-10315/2017.

помимо применения гл. 19 КТМ РФ, судовладельцев также привлекают к ответственности, используя природоохранное законодательство и главу 59 ГК РФ, посвященную ответственности за причинение внедоговорного вреда.

Особый интерес представляет правовая позиция Арбитражного суда Северо-Западного округа, отраженная в постановлении от 23 декабря 2022 г.²⁶ В данном деле судовладелец для выполнения разгрузочных операций и согласованной заправки топливом привлек судно-заправщик и заключил договор бункеровки. В процессе выполнения бункеровочных работ произошел разлив топлива в акваторию порта. Для ликвидации разлива судовладелец привлек компанию, осуществившую отчистку вод от загрязнения, полностью оплатив ее услуги. Затем судовладелец обратился с иском о возмещении убытков в виде затрат на оплату услуг по отчистке акватории от загрязнения к компании, осуществлявшей бункеровку судна, поскольку, по мнению истца, бункеровщик также несет ответственность в связи с произошедшим разливом. Правовая позиция истца, положенная в основу иска, строилась на том, что в причинение ущерба вовлечены как судно-бункеровщик, так и заправляемое судно. Статья 336.4 КТМ РФ позволяет признать обоих судовладельцев солидарными ответчиками, если ущерб от загрязнения не может быть разумно разделен между ними. В свою очередь это позволило бы истцу как судовладельцу, возместившему вред в полном объеме, на основании подп. 2 п. 2 ст. 325 ГК РФ требовать в порядке регресса от второго судовладельца возмещения половины долга.

Суды трех инстанций в данном деле встали на сторону ответчика, отказав в иске. В частности, суды соотнесли нормы главы 19.1 КТМ РФ, посвященной ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом, с нормами главы 19 КТМ РФ, регулирующей сходные правоотношения. Статья 330 гл. 19 КТМ РФ предусматривает солидарную ответственность собственников судов, вовлеченных в причинение ущерба, только при условии, что опасные и вредные вещества перевозятся обоими судами. В свою очередь, статья 336.4 гл. 19.1 КТМ РФ не содержала подобного условия, требовавшего

перевозки или как минимум нахождения топлива на двух судах, вовлеченных в инцидент. При этом в соответствии с представленными в деле доказательствами в момент инцидента топливо находилось только на судне истца²⁷. Также примечательно, что, помимо применения норм российского права, суды также использовали положения Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, что является далеко не частой практикой в российском правопорядке.

* * *

Таким образом, бесспорным остается факт того, что Конвенция о загрязнении моря вредными веществами 2010 г. должна вступить в силу с целью защиты морской среды и предотвращения загрязнения мирового океана вредными веществами, а также обеспечения компенсации за ущерб, нанесенный в результате такого загрязнения. Имея потенциал для улучшения международной борьбы с загрязнением морей вредными веществами, ее влияние и эффективность по-прежнему зависят от участия доста-

²⁷ «Апелляционный суд применил системное толкование, соотнеся не только нормы указанной главы между собой, но также с нормами другой главы XIX Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, посвященной ответственности за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ. В пункте 1 статьи 336.1 КТМ РФ основанием ответственности является ущерб от загрязнения, причиненный бункерным топливом, которое находится на борту судна или источником которого является судно. В главе XIX Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, в статье 330, прямо указано, что солидарная ответственность собственников двух и более судов наступает в случае причинения ущерба в результате инцидента с вовлечением двух и более судов, каждое из которых перевозит опасные и вредные вещества. Это указание прямо соотносится с пунктом 1 статьи 327 КТМ РФ о том, что основанием ответственности является ущерб, причиненный опасными и вредными веществами в связи с морской перевозкой их на борту судна. Исходя из такого толкования судами первой и апелляционной инстанций, в отсутствие доказательств согласования сторонами максимальной скорости бункеровки, доказательств превышения скорости бункеровки со стороны ответчика сделан верный вывод, что поскольку в рассматриваемом случае ущерб был нанесен бункерным топливом, которое находилось уже в танках судна истца и именно судно Компании являлось источником разлившегося топлива, а относимых и допустимых доказательств вины судна ответчика в разливе топлива не имеется, солидарная ответственность со стороны ответчика отсутствует».

²⁶ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 23 декабря 2022 г. № Ф07-19078/2022 по делу № А56-91171/2021.

точного количества государств и их готовности соблюдать положения Конвенции 2010 г.

На территории Российской Федерации приведение в действие Конвенции о загрязнении моря вредными веществами 2010 г. также представляется важным, поскольку несмотря на небольшое количество споров из главы 19 КТМ

РФ, тем не менее существует потребность в приведении к единообразию существующей судебной практики, выработке механизмов правоприменения, а также появлении вступившего в силу правового регулятора для эффективного разрешения споров, возникающих из разливов вредных и ядовитых веществ в море. ■



Zlata Nikolaeva,
Russian School of Private Law, Moscow

Convention on Hazardous and Noxious Substances Pollution: features and prospects for entry into force

In 1996, a new legal regulator emerged on the international scene regarding the consequences of pollution from ships carrying hazardous and noxious substances. This article analyses the articles of the 2010 Convention on Pollution by Noxious Substances, describing the prerequisites for its entry into force, as well as as finding a compromise solution for entry into it by states that control sufficient tonnage of ships, which nevertheless try by all means to slow down the process of its ratification The author has analysed the provisions of the Convention on Pollution by Hazardous and Noxious Substances 2010 as well as domestic judicial practice for the resolution of disputes arising in connection with marine pollution by hazardous and noxious substances.

The number of ships carrying HNS cargoes is growing steadily with more than 200 million tonnes of chemicals traded annually by tankers and we have to recognize that accidents can and do happen. I urge all States to follow the example set by Norway and consider acceding to the HNS 2010 treaty as soon as possible, in order to bring it into force.

Kitak Lim,
Secretary-General of the International Maritime Organisation

Pollution of the marine ocean by oil and chemicals has serious consequences for the ecosystem, as oil and chemicals not only destroy its flora and fauna, changing the food chain links of the marine ecosystem, but also significantly affect human health and global climate change. In the last 50–60 years, an entirely new array of regulatory legal acts has developed to control environmen-

tal pollution processes¹. Such regulators include, for example, the Convention for the Prevention

¹ Today there are regulations designed to protect the environment, both nationally and internationally. Many national systems include pollution acts, such as the Norwegian Pollution Act of 13 March 1981 no. 6. For more information, see, for example, the Norwegian Pollution Act of 13 March 1981 no. 6. *Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L.*

of Oil Pollution of the Sea 1954, the International Convention for Intervention on the High Seas in Cases of Accidents Resulting in Oil Pollution 1969, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) 1978 and others.

However, the annual increase in the total volume of cargo transported by sea, including the growing segment of containerised and packaged cargo, which UNCTAD estimates to grow by 3.2 % to 11 billion tonnes in 2022², coupled with a 12 per cent increase between 2003 and 2022 in the amount of chemicals entering the world's oceans³, shows that the global community has still not addressed the problem of harmful substances polluting the world's oceans from both practical and legal perspectives. At the same time, harmful and poisonous substances on board ships can cause damage to both shipowners and the environment. For example, in February 2004, the Norwegian tanker BOW MARINER, carrying 11,000 tonnes of ethanol, exploded and sank in the vicinity of the east coast of the United States, killing 21 members of the ship's crew and exposing the chemicals being transported to the ocean⁴. Subsequently, the increasing number of accidents at sea involving the transport of harmful and toxic substances would lead Norway to be among the first countries to ratify the 2010 Convention on Hazardous and Noxious Substances Pollution⁵.

In 1996, the International Maritime Organisation adopted the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (the "1996 Convention"), which sought to establish the liability of carriers and shipowners for costs associated with spill incidents involving substances, although different in nature from oil, that are nonetheless destructive to the ecosystem.

However, the 1996 Convention did not enter into force due to the provisions of Article 46(1)(a) of the 1996 Convention, whereby "at least twelve States, including four States, each of which has

a fleet of at least 2 million gross tonnage, have expressed their consent to be bound by the Convention"⁶. In addition, discussions also revolved around the 1996 Convention's compensation for damage and fund provisions, which were largely modelled on the 1992 International Oil Pollution Compensation Fund and provided for a two-tier system expressing the joint liability of the shipowner (first tier) and traders (second tier)⁷. However, the chosen fund model did not fulfil the purpose of the Convention because, unlike the 1992 Convention 1992, where liability and the fund regulated only oil accidents, the Convention of 1996 was to regulate relations related to trade in hazardous and noxious substances, under which some 6,000 types of cargoes were covered⁸. In other words, the unclear regulation of liability and compensation for pollution by harmful substances, together with the lack of consensus in the international arena on the mechanism of operation of the Convention as a whole, were the reasons for the need to amend the 1996 Convention.

A new attempt to bring the Hazardous and Noxious Substances Pollution Convention into force was the adoption of its Protocol in 2010, resulting in the Hazardous and Noxious Substances Pollution Convention, 2010 (hereinafter "the 2010 Convention"). It also had a high barrier to entry into force in the form of a requirement for ratification or accession by at least 15 states, which together must control at least 50% of the world's ship tonnage. In 2017, the Convention was ratified by Norway, followed by Canada, Turkey, Denmark, South African Republic, whose combined ship tonnage was less than 40% of the world's tonnage, which was insufficient for the Convention to enter into force. It is therefore still necessary for the threshold of States Parties to be met. The Convention will enter into force 18 months after 12 States have ratified it, 4 of which will have to have at least 2 million ships with a total tonnage of 2 million tonnes.

Thus, on the international arena there is a prospect of a new valid legal regulator with regard to the consequences of pollution from ships carrying harmful and toxic substances. Further on we will discuss the content of the articles of the 2010 Con-

Scandinavian Maritime Law: The Norwegian Perspective. 4th ed. Oslo: Univeritetsforlaget, 2020. P. 231–232.

² Review of Maritime Transport 2022, United Nations, UNCTAD/RMT/2022. P. 3.

³ How Does Chemical Pollution Affect the Ocean? // <https://www.azocleantech.com/article.aspx?ArticleID=1624>

⁴ *Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L.* Op. cit. P. 255.

⁵ Between 2002 and 2010, 192 claims for damages resulting from spills of harmful and poisonous substances were filed in Norway. *Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L.* Op. cit. P. 255.

⁶ Electronic fund of legal and normative-technical documents // <https://docs.cntd.ru/document/901760504>

⁷ *Baatz Y.* Maritime law. 3rd ed. Informa Law from Routledge, 2014. P. 402–403.

⁸ *Ibid.* P. 403.

vention on Pollution by Hazardous and Noxious Substances, description of the prerequisites for its entry into force and the search for a compromise solution for accession of states controlling sufficient tonnage of ships. In addition, the author also analysed the judicial practice of the Russian Federation concerning the enforcement of the provisions of the Code of Merchant Shipping in disputes arising from pollution by harmful substances.

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010: Main Provisions

The purpose of the 2010 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea is to protect the marine environment and to provide adequate, prompt and effective compensation for damage to persons and property, to recover the costs of clean-up and remediation measures, and to compensate for economic loss resulting from the maritime transport of hazardous and noxious substances⁹.

Although the 1996 Hazardous and Noxious Substances Pollution Convention is based on the same principles as the successful 1969 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the 1992 International Oil Pollution Compensation Fund that regulate oil spills from tankers: for example, not extending the provisions of the conventions to warships, public non-commercial vessels, providing adequate insurance for possible damage caused by an oil spill or discharge, or providing other financial security¹⁰. Nevertheless, the carriage of harmful and poisonous substances is much more complex than the trade in persistent oils, and the Legal Committee of the International Maritime Organization has encountered problems that were not addressed in the earlier oil pollution conventions¹¹. This thesis

explains the differences in the content of a number of articles between the Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, the 1996 Convention and the 2010 Convention, which will be analysed later in this article.

The main content of the 1996 Convention is built around the definition of the concepts: “hazardous and noxious substances”, “shipowner”, “injured person”, “damage”, etc.¹² It establishes the general liability of the shipowner for damage caused by the carriage of hazardous substances, and designates maximum amounts, limiting liability to caps that depend on the type of ship, the size of its cargo capacity. In general, the maximum amount of compensation is up to 250 million estimated Special Drawing Rights units per occurrence¹³. However, for vessels with a cargo capacity of less than 5,000 tonnes, the maximum amount of compensation may be reduced to 100 million Special Drawing Rights. In addition, in some cases, the maximum amount of compensation may be increased to 750 million Special Drawing Rights if the incident resulted in massive pollution of the marine environment.

The Convention provides for no-fault (strict) liability of the shipowner by granting him various exemptions¹⁴. In particular, on the basis of the provisions of Art. 7(2) of the 2010 Convention, the shipowner is exempted from liability if the damage is caused by acts of war, public disturbances or natural phenomena of an exceptional, inevitable and unavoidable character. Exemption is also provided for cases of damage caused as a result of wilful acts of third parties, acts of public authorities and for situations when the shipper failed to provide information to the shipowner about harmful cargoes, which the latter did not know and should not have known. Article 8 of the 2010 Convention also establishes the joint and several liability of two or more shipowners, each of whose ships carries dangerous

Sea. 2010. P. 1 (<https://www.hnsconvention.org/the-convention/>).

⁹ Art. 3, 14 of the 2010 Convention (Consolidated text of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, and the Protocol of 2010 to the Convention // <https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/05/2010-HNS-Convention-English.pdf>).

¹⁰ Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L. Op. cit. P. 256.

¹¹ An Overview of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by

¹² The definitions are contained in Article 1 of the 2010 Convention.

¹³ Special rights are an international currency used for settlement in international transactions and compensation in the event of environmental disasters. One special right per unit of currency is equivalent to a certain amount of national currency, which depends on exchange rates. Thus, the amount of compensation under the 2010 Harmful Substances Pollution Convention is expressed in SDRW and can be converted into national currency at the current exchange rate.

¹⁴ Baatz Y. Op. cit. P. 407.

substances, provided that both ships were involved in the incident and the entire damage cannot be reasonably divided between them.

The 2010 Convention also sets time limits for claiming compensation and describes two levels of insurance for the shipowner: the first level is covered by compulsory insurance for shipowners who will be able to limit their liability, it is compulsory for all ships carrying hazardous and noxious substances. Articles 9, 10 of the 2010 Convention set the minimum amount of insurance per ship at level 1 of insurance is 100 million special rights (about 130 million USD¹⁵). The second tier is used when the sum insured does not cover the incident or is insufficient to meet the claim, the compensation of the second tier will be paid from a special fund. The second tier is optional and non-mandatory, but may be provided for by the national legislation of the convention's member countries. The maximum amount of insurance per vessel is 250 million special rights (about 325 million USD¹⁶). The formation of an additional level of insurance can be done in different ways, depending on national legislation. For example, in some countries, an additional level of insurance may be provided through an additional premium payment to be made by shipowners. In other countries, the additional level of insurance may be provided from public funds or from a fund created from shipowners' contributions.

The Compensation Fund, established by Art. 13 of the 2010 Convention, provides for compensation in cases where either the damage exceeds the owner's limit of liability, or the owner and its insurer are financially unable to cover its share of liability, or the owner is exempted from liability under the 2010 Convention¹⁷. At the same time, the 2010 Convention specifies the maximum amount of compensation a shipowner may pay, depending on the amount of damage, and expands the range of persons entitled to compensation to include environmental organisations and public authorities¹⁸.

In addition, the 2010 Convention provides for sanctions for states that do not comply with the obligation to report on the importation of relevant dangerous and noxious goods in the form of

exclusion from participation in the compensation fund until their reports are updated¹⁹. This means that, in the event of accidents, no payment from the additional level of the compensation fund is available for vessels flying the flag of sanctioned States.

The text describes a procedure for the prompt and efficient processing of compensation claims and requires States parties to provide cargo reports together with testimony to guarantee compliance with the requirements of the Convention. The substantive jurisdiction of legal claims against the Convention Fund is closely related to the substantive jurisdiction of claims against the owner and its insurer. Article 39.1 of the 2010 Convention provides that actions against the Fund are admissible only if the court of a Contracting State is the competent court for the action against the shipowner. At the same time, there is no choice of jurisdiction to hear disputes in respect of claims against the Fund if a claim against the shipowner is already pending before the competent court. In that case, the same court has exclusive jurisdiction over claims against the Fund for the same damage²⁰.

Also of interest is the modification by the 2010 Protocol of the provisions of the 1996 Convention regarding the reporting of imports of consignments and their packaging. Article 21 of the 2010 Convention requires the actual consignee of the consignments to report the import of the products and contribute to the fund on the same basis as carriers of all other shipments of harmful and hazardous substances. This obligation can be contractually shifted to another party, but if that party fails to fulfil the obligation, the actual consignee must ultimately pay the contribution²¹. The 2010 Convention provides an exemption from contributions to the fund for shipments in packaged form. As a result of this provision, recipients of all other cargoes will pay contributions to cover damage

¹⁵ As of 10.03.2023.

¹⁶ As of 10.03.2023.

¹⁷ These provisions are set out in Article 14.1 of the 2010 Convention.

¹⁸ These provisions are set out in Articles 7, 8 of the 2010 Convention.

¹⁹ Art. 21*bis* of the 2010 Convention.

²⁰ Art. 39.1 and 39.2 of the 2010 Convention.

²¹ Packaged shipments of harmful and hazardous substances are difficult to trace and their consignees are difficult to identify. In the original 1996 Convention, recipients of these consignments were required to contribute to the fund on the same basis as all other payees, but attempts to establish a reporting system for such consignments have not been successful. These cargoes may be carried by combined transport and the recipients may not be present at the time of discharge from the ship carrying the cargo; the cargo may be sent onwards by rail or road and may even end up in a country other than the one where it was discharged from the ship.

caused by packaged cargoes. To compensate for this, the first level of compensation to shipowners has been increased by 15 % for incidents involving packed cargo.

The 2010 Hazardous and Noxious Substances Pollution Convention: prospects for entry into force

There is little doubt that the 2010 Convention on Pollution by Noxious Substances was adopted to strengthen international measures to prevent pollution of the marine environment and to provide compensation for damage caused by such pollution. According to the content of the 2010 Convention, States Parties are obliged to take measures to prevent pollution of the marine environment resulting from the discharge of harmful substances from ships, and to provide compensation for damage caused by such pollution²².

As illustrated above, the 2010 Convention, as a legal regulator, provides for measures to prevent pollution of the marine environment from the escape of harmful substances from ships, including requirements for ship design and equipment, crew training and ship control, and also contains provisions on the liability of shipowners and Contracting States as control measures for the implementation of its provisions and sanctions for breaches of those provisions.

The prerequisites for an international regime based on the proven system of international compensation conventions have begun to emerge. A detailed procedure for the administration of the insurance fund will eventually bring control directly under the authority of those States that are members of the Convention, thereby greatly enhancing its effectiveness. Among other things, national legal regimes have already been provided with a model of regulatory designs for harmful substances for incorporation into domestic codes of merchant shipping.

With regard to the process of incorporating the provisions of the 2010 Convention into national legislation, which began as early as the drafting and negotiation of the text of the Convention in 1996, a number of legal orders have borrowed the provisions without change, such as the Russian Federation or Norway. In 1996, a number of legal orders have borrowed the provisions without mod-

ification, such as the Russian Federation or Norway. Other legal orders have adapted the provisions of the Convention according to their regional legislation. For example, the UK (prior to the Brexit procedure) made a reservation to Art. 39.7 of the 2010 Convention on the three-year period for notifying the Fund of compensation claims: UK law provides that Art. 39.7 of the 2010 Convention, which refers to the three-year notification period, will not apply in the UK to any claim that falls within the scope of EC Regulation 44/2001 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil matters²³. Thus, in relation to the operation of the 2010 Convention provision in EU Member States, notice would not be sufficient and a claim would have to be brought against the Fund to avoid the three-year time limit.

From a practical point of view, the 2010 Convention cannot solve the problem of marine pollution by hazardous substances and poisons completely, as the problem is linked to various factors: including the influence of large industrial monopolists, the rapid development of agriculture, the dumping of waste and other sources of pollution into the world's oceans. To address the problem of marine pollution by harmful substances, it is still necessary to take integrated measures at the international, national and regional levels, taking into account the diversity of types of cargo transported by sea. Moreover, the 2010 Convention requires significant expenditures on the part of States Parties to implement and monitor its provisions. Not all States Parties can provide sufficient funding to fulfil their obligations. The 2010 Convention also fails to provide sufficient measures to combat harmful marine pollution. For example, it does not set strict limits on the use of certain substances that may be harmful to the marine environment²⁴.

Despite a number of challenges associated with the entry into force of the 2010 Convention, it will nevertheless contribute to the strengthening of international co-operation and coherence in the protection of the marine environment and the control of harmful substances. This will im-

²³ Baatz Y. Op. cit. P. 414.

²⁴ For example, the Convention does not provide legal regulation for pollution by radioactive substances (radioactive isotopes), toxic metals, noxious gases, pesticides, pharmaceuticals, and substances that may be generated by various industrial processes. In addition, there are debates regarding the categorisation of coal as a hazardous substance.

²² Art. 6 of the 2010 Convention.

prove the state of the marine environment and ensure the sustainable development of the global community.

Analysis of domestic judicial practice on marine pollution by harmful substances. Prospects of the 2010 Convention on Pollution by Hazardous and Noxious Substances on the territory of the Russian Federation

Since 1999, the Russian law has actually incorporated the norms of the 1996 Convention, since the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation of 30.04.1999 No. 81-FZ (hereinafter – the “MSC RF”), adopted in that year, contained, among other things, Chapter 19, devoted to liability for damage in connection with the maritime transport of hazardous and harmful substances. This chapter is very close in its content to the 1996 Convention.

Nevertheless, despite its presence in the Russian legal order for more than twenty years, Chapter 19 of the MSC RF has not distinguished itself in the domestic judicial practice. Just over thirty judicial acts in which courts refer to the norms of Chapter 19 are publicly available. Of these, only a few judgements directly address the issues of shipowners’ liability for damage caused in connection with the carriage of hazardous and harmful substances. Besides, certain practice has been developed in the issues of shipowner’s liability insurance under this Chapter²⁵.

The majority of judicial acts resolving disputes on bringing the shipowner to liability on the basis of Chapter 19 of the MSC RF are not distinguished by judicial law-making and disclosure of the provisions of Chapter 19 of the MSC RF, but focus only on direct resolution of factual issues on bringing the shipowner to liability²⁶. In these decisions, in addition to applying the norms of Chapter 19, shipowners are also held liable using the norms of environmental legislation and Chapter 59 of the Civil Code of the Russian Federation, dedicated to liability for non-contractual damage.

Of particular interest is the legal position of the Arbitration Court of the North-West District, reflected in the ruling of 23.12.2022²⁷. In this case, the shipowner engaged a refuelling vessel to perform unloading operations and agreed fueling and concluded a bunkering contract. In the course of bunkering operations there was a fuel spill into the port water area. To clean up the spill, the shipowner engaged a company that carried out water pollution treatment and paid for its services in full. The shipowner then filed a claim for reimbursement of losses in the form of expenses for the payment for the services of cleaning the water area from pollution against the company that performed bunkering of the vessel, since, according to the plaintiff, the bunkerer is also liable in connection with the spill. The plaintiff’s legal position underlying the claim was based on the fact that both the bunkering vessel and the vessel being fuelled were involved in causing the damage. According to Article 336.4 of the MSC RF, this allows both shipowners to be recognised as joint defendants if the pollution damage cannot be reasonably divided between them. In its turn, this would allow the plaintiff, as a shipowner who compensated for the damage in full, to claim half of the debt from the second shipowner by way of recourse on the basis of subparagraph 2, paragraph 2, article 325 of the Civil Code of the Russian Federation.

The courts of three instances sided with the defendant in this case, rejecting the claim. In particular, the courts correlated the rules of Chapter 19.1 of the MSC RF, which deals with liability for damage caused by bunker fuel pollution, with the rules of Chapter 19 of the MSC RF, which regulates similar legal relations. The norms of Article 330 of Chapter 19 of the MSC RF provide for joint and several liability of the owners of the vessels involved in causing damage only if dangerous and harmful substances are transported by both vessels. In turn, Art. 336.4 of Chapter 19.1 of the MSC RF did not contain any such condition requiring that fuel be transported or at least found on the two vessels involved in the incident. Moreover, according to the evidence presented in the case, at the time of the incident the fuel was only on the plaintiff’s vessel²⁸. It is also noteworthy that in

²⁵ Resolution of the Arbitration Court of the North-Western District of 02.11.2018 No. F07-12853/2018 in case No. A42-10501/2017; Resolution of the Arbitration Court of the North Caucasus District of 31.08.2017 No. F08-5790/2017 in case No. A53-32879/2016.

²⁶ Resolution of the Arbitration Court of the Far Eastern District of 28.01.2019 No. F03-6140/2018 in case No. A51-10212/2016; Decision of the Arbitration Court of Primorsky Krai of 15.11.2017 in case No. A51-10315/2017.

²⁷ Resolution of the Arbitration Court of the North-Western District of 23.12.2022 No. F07-19078/2022 in the case No. A56-91171/2021.

²⁸ “The Court of Appeal applied a systematic interpretation, correlating not only the rules of the said chapter among

addition to applying Russian law, the courts also used the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

(MARPOL) of 1973, which is not a common practice in the Russian legal order.

* * *

themselves, but also with the rules of another Chapter XIX of the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation, devoted to liability for damage in connection with maritime carriage of hazardous and harmful substances. In article 33636.1 (1) of the MSC RF, the basis of liability is damage from pollution caused by bunker fuel on board the vessel or the source of which is the vessel. In Chapter XIX of the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation, article 330 of the MSC RF expressly states that joint and several liability of the owners of two or more ships occurs in the event of damage caused by an incident involving two or more ships, each of which carries hazardous and harmful substances. This instruction directly correlates with paragraph 1 of article 327 of the MSC RF, which states that the basis of liability is the damage caused by dangerous and harmful substances in connection with their maritime carriage on board the vessel. Based on such interpretation the courts of the first and appellate instances, in the absence of evidence of the parties' agreement on the maximum bunkering speed, evidence of the defendant's exceeding the bunkering speed, made a correct conclusion that since in the case in question the damage was caused by bunker fuel, which was already in the tanks of the plaintiff's vessel, and it was the Company's vessel that was the source of the spilled fuel, and there is no relative and admissible evidence of the defendant's vessel's guilt in the fuel spill, joint and several liability with the plaintiff's vessel, and the Company's vessel was the source of the spilled fuel".

Thus, the 2010 Convention on Marine Pollution by Hazardous and Noxious Substances should enter into force to protect the marine environment and prevent the pollution of the world's oceans by harmful substances, as well as to provide compensation for damage caused by such pollution. While it has the potential to improve the international fight against harmful marine pollution, its impact and effectiveness remain dependent on the participation of a sufficient number of States and their willingness to comply with the provisions of the 2010 Convention.

On the territory of the Russian Federation, the enactment of the Convention on Marine Pollution by Hazardous and Noxious Substances of 2010 also seems important, because despite the small number of disputes under Chapter 19 of the MSC RF, there is nevertheless a need to bring to uniformity the existing judicial practice, to develop enforcement mechanisms, as well as the emergence of an enacted legal regulator for the effective resolution of disputes arising from spills of harmful and toxic substances at sea.

III. УНИФИКАЦИЯ МОРСКОГО ПРАВА



Булат Каримов,

LLM, Научный сотрудник Центра морского права, Национальный университет Сингапура



Иван Кобченко,

NAVICUS.LAW, Санкт-Петербург

Руководство Фондов ЮРС по предъявлению исков из разливов нефти. Перевод на русский язык

Предисловие

Работа над настоящим переводом началась в 2021 году, однако была прервана и возобновлена лишь в конце 2022 – начале 2023 гг. За это время на сайте Фондов ЮРС были опубликованы переводы Руководства по предъявлению исков (Claims Manual) и двух других руководств на русский язык, выполненные при поддержке Региональной инициативы по обеспечению готовности к ликвидации последствий аварийных разливов нефти (Каспийское море – Черное

море – Центральная Евразия) и Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП)¹.

В то же время указанный перевод Руководства по предъявлению исков страдает множеством ошибок и неточностей как с точки зрения русского литературного языка, так и по существу. Некоторые формулировки перевода не соответствуют официальному тексту профильных

¹ IOPC FUNDS | Other publications // <https://iopcfunds.org/publications/other-publications>. В самих переводах ЮНЕП не упоминается.

международных конвенций на русском языке и соответствующим положениям российского Кодекса торгового мореплавания.

Например, критичным представляется использование переводчиками термина «судовладелец» в отношении лица, которое несет ответственность в рамках Конвенции о гражданской ответственности 1992 г.² (КГО 1992 г.; см. параграф 1.1.2 перевода и далее). Несмотря на использование двусмысленного термина “shipowner” в оригинальном тексте Руководства, в самом его начале поясняется, что ответственным по Конвенции лицом является зарегистрированный собственник судна. Именно собственник судна обозначается далее в английском тексте Руководства как “shipowner”. С учетом неоднозначности понятия «судовладелец» в российском правовом поле (см. ст. 8 КТМ РФ) и принимая во внимание текст КГО 1992 г. / КТМ РФ (ст. 316–325) более правильным кажется использовать термин «собственник судна», а не «судовладелец». Обратное также приводило бы к смешению существенно различающихся режимов ответственности в рамках КГО 1992 г. и Бункерной конвенции 2001 г.³

Немаловажно и то, насколько корректным и удобным является перевод для использования российскими судами, юристами, отраслевыми работниками и другими заинтересованными лицами. В этом свете не совсем удачными следует признать многие лексические конструкции имеющегося перевода. Сюда входят и «меры, расходы или требования, которые могут претен-

довать на получение компенсации» (пар. 1.1.8, 3.1.14, 3.4.1 и др.), и «требования, которые должны быть представлены постатейно» (пар. 3.6.12), и «химический анализ на привкус нефти» (пар. 3.3.10), и многие другие.

Нельзя не отметить, что Руководство по предъявлению исков уже получило своеобразное признание в российской литературе. Так, В.А. Медников в своем комментарии к ст. 316 КТМ РФ в значительном объеме пересказывает (во многом дословно) положения Руководства – правда, без какой-либо ссылки на таковое⁴. В частности, об этом говорит сравнение текста следующих параграфов комментария и Руководства соответственно:

- 8 и 1.5.1;
- 9 и 3.1.1–3.1.3, 3.1.5–3.1.6, 3.1.11, 3.1.13;
- 10 и 3.1.15;
- 11 и 3.1.12;
- 12 и 3.2.1;
- 13 и 1.4.12;
- 14 и 3.1.14;
- 16 и 1.4.8–1.4.9, 3.3.1, 3.3.4, 3.4.4, 3.3.11/3.4.5;
- 17 и 3.5.1;
- 18 и 3.3.9–3.3.10⁵.

Хочется надеяться, что настоящий перевод будет способствовать широкому использованию Руководства в российской правоприменительной практике и доктрине. ■

Иван Кобченко

² Протокол 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. Подписан в г. Лондоне 27 ноября 1992 г. // СПС «КонсультантПлюс».

³ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом. Заключена в г. Лондоне 23 марта 2001 г. // СПС «КонсультантПлюс».

⁴ Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. 2-е изд., испр. и доп. / под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2005. С. 598 и далее (автор комментария к главе XVIII – В.А. Медников).

⁵ Ср.: *Иванов Г.Г.* Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. С. 398 и далее, где дается ссылка – пусть и довольно абстрактная – на одобренные в 1995 г. критерии допустимости требований из разливов нефти.

III. UNIFICATION OF MARITIME LAW



Bulat Karimov,

LLM, Research Associate at the Centre for Maritime Law, National University of Singapore



Ivan Kobchenko,

NAVICUS.LAW, St.Petersburg

The IOPC Funds' Claims Manual. Translation into the Russian language

Foreword

Work on this translation began in 2021 but was suspended and only resumed in late 2022 – early 2023. In the meantime, translations of the Claims Manual and two other guidelines were published on the IOPC Funds' website in cooperation with the Oil Spill Preparedness Regional Initiative (OSPRI) and the UN Environment Programme (UNEP)¹.

At the same time, the above translation of the Claims Manual contains numerous errors and inaccuracies, both in terms of the Russian literary language and on its merits. Some phrases of the translation do not correspond to the official text of the relevant international conventions in Russian

and the according provisions of the Russian Merchant Shipping Code.

For example, it seems critical that the term «судовладелец» is used in relation to the party liable under the 1992 Civil Liability Convention² (CLC 1992; see § 1.1.2 ff. of the translation). Despite the fact that the ambiguous term “shipowner” is exploited in the original text of the Manual, it is explained at the outset that the party liable under the Convention is the registered owner of the vessel. It is the registered owner of the ship that is referred to further on in the English language text of the Manual as the “shipowner”. Considering the ambiguity of the term «судовладелец» in Russian law (see Art. 8 of the Russian MSC), and

¹ IOPC FUNDS | Other publications // <https://iopcfunds.org/publications/other-publications>. The UNEP is not mentioned in the text of the translations.

² Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. 27 November 1992.

taking into account the text of the CLC 1992 / Russian MSC (Articles 316–325), it seems more appropriate to use the term «собственник судна» (“registered owner”) rather than «судовладелец» (which, in the context of Russian legal terminology, can mean any entity who operates a ship in its own name, whether it is the owner of the ship or exploits the ship on some other legal basis). Otherwise, the substantially different liability regimes under the 1992 CLC and the 2001 Bunkers Convention would be confused³.

It is also important to ensure that the translation is correct and appropriate for use by Russian courts, lawyers, industry professionals and other interested parties. In this light, many of the lexical constructions used in the previously published translation are not quite adequate. Unfortunately, the according examples would only be understandable to readers who speak Russian.

It should be noted that the Claims Manual has already received a kind of recognition in the Russian legal literature. For instance, V. Mednikov recites (mostly verbatim) to a large extent the provisions of the Manual in his commentary to Art. 316 of the Russian MSC – though without any ref-

erence to the Manual itself⁴. In particular, it can be seen when comparing the text of the following paragraphs of the commentary and the Manual accordingly:

- 8 and 1.5.1;
- 9 and 3.1.1–3.1.3, 3.1.5–3.1.6, 3.1.11, 3.1.13;
- 10 and 3.1.15;
- 11 and 3.1.12;
- 12 and 3.2.1;
- 13 and 1.4.12;
- 14 and 3.1.14;
- 16 and 1.4.8–1.4.9, 3.3.1, 3.3.4, 3.4.4, 3.3.11/3.4.5;
- 17 and 3.5.1;
- 18 and 3.3.9–3.3.10⁵.

Hopefully, this translation will contribute to the widespread use of the Manual by Russian courts and legal scholars. ■

Ivan Kobchenko

³ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. 23 March 2001.

⁴ Commentary to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. 2nd ed., amended and supplemented / ed. by G.G. Ivanov. Moscow: Spark, 2005. P. 598 ff. (author of the commentary to Chapter XVIII – V.A. Mednikov).

⁵ Compare with: *Ivanov G.G.* Legal Regulation of the Shipping in the Russian Federation. 2nd ed., revised and supplemented. Moscow: Maritime News of Russia, 2009. P. 398 ff. where reference is made – albeit rather the abstract one – to the criteria approved in 1995 for the admissibility of claims arising from oil spills.

Международные фонды для компенсации ущерба от загрязнения нефтью

Руководство по предъявлению исков

Издание 2019 г.

В редакции, принятой Ассамблеей Фонда 1992 г. в апреле 1998 г. и с поправками, последние из которых были внесены в апреле 2018 г. Административным советом Фонда 1992 г.

Первоначальный текст Руководства Фонда 1992 г. по предъявлению исков был принят Ассамблеей Фонда в 1998 г. и с тех пор неоднократно пересматривался Ассамблеей, что постепенно породило некоторые незначительные противоречия в используемой по тексту терминологии. По случаю выхода издания 2013 г. Секретариат пересмотрел формулировки, используемые в Руководстве по предъявлению исков, с целью обеспечения их последовательности, а также актуальности применяемых терминов с точки зрения языка. Гармонизация текста затронула версии на английском, французском и испанском языках и имела своим результатом несколько незначительных редакционных правок, ни одна из которых не повлияла на смысл или существо текста.

Международные фонды для компенсации ущерба от загрязнения нефтью – это две межправительственные организации (Фонд 1992 г. и Дополнительный фонд), которые предоставляют компенсацию ущерба от загрязнения нефтью в результате разливов стойкой нефти с танкеров.

Введение

Настоящее Руководство по предъявлению исков – это практический путеводитель по составлению требований против Фонда 1992 г. Первоначально оно было принято Ассамблеей Фонда 1992 г. в 1998 г. Данное издание является шестым и включает в себя последние поправки, принятые в апреле 2016 г. Руководство было разработано в соответствии с положениями Конвенции о гражданской ответственности 1992 г. и Конвенции о фонде 1992 г. и приме-

нено в том числе к инцидентам, в которых задействован Дополнительный фонд.

Компенсация выплачивается только по искам, которые отвечают определенным критериям. Настоящее Руководство, принятое Ассамблеей Фонда 1992 г., призвано помочь истцам посредством общего обзора критериев допустимости требований, используемых Фондом. В нем не рассматриваются подробно юридические вопросы, и оно не должно восприниматься как авторитетное толкование соответствующих международных конвенций.

Настоящее Руководство состоит из трех разделов.

- В разделе 1 кратко описывается компенсационный режим и то, как работает Фонд 1992 года.
- В разделе 2 содержится общая информация относительно того, как должны предъявляться иски о компенсации. В нем излагаются правила Фонда 1992 г. относительно рассмотрения исков и выплаты компенсации.
- Раздел 3 представляет более подробную информацию для содействия истцам в предъявлении их требований и разделен на шесть частей, которые посвящены основным категориям исков, охватываемых компенсационным режимом, а именно:
 - очистка и предупредительные меры;
 - имущественный вред;
 - экономические убытки в рыболовной, марикультурной и рыбоперерабатывающей отраслях;
 - экономические убытки в туристической отрасли;
 - меры по предотвращению чистых экономических убытков;
 - ущерб окружающей среде и исследования после разлива.

Как работает режим компенсации?

Раздел 1

1.1. РЕЖИМ КОМПЕНСАЦИИ

1.1.1. Изначально режим компенсации был установлен в 1978 г. и сегодня основывается на двух Конвенциях: Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (Конвенция о гражданской ответственности 1992 г.) и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Конвенция о Фонде 1992 г.). В 2003 г. был принят Протокол к Конвенции о Фонде 1992 г., которым был основан Дополнительный фонд (Протокол о Дополнительном фонде).

Конвенция о гражданской ответственности 1992 г.

1.1.2. В соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности 1992 г. иски о компенсации ущерба от загрязнения, причинен-

ного стойкой нефтью, могут быть предъявлены к зарегистрированному собственнику судна, с которого произошел разлив нефти, причинившей ущерб (или к его страховщику). Однако собственник судна, как правило, может ограничить свою финансовую ответственность суммой, определяемой размером (тоннажем) конкретного причастного судна. Собственник судна обязан осуществить страхование своей ответственности, установленной Конвенцией, однако такая обязанность не распространяется на собственников судов, которые перевозят менее чем 2000 т нефти в качестве груза.

1.1.3. Собственник судна обязан выплатить компенсацию за ущерб от загрязнения, причиненный утечкой или сливом стойкой нефти с его судна, даже если загрязнение не было вызвано какой-либо виной с его стороны. Собственник судна освобождается от этой ответственности лишь в исключительных случаях.

Конвенция о Фонде 1992 г.

1.1.4. Фонд 1992 г. был создан в 1996 г. на основании Конвенции о Фонде 1992 г. и финансируется находящимися на территории государств-участников компаниями и иными лицами, которые перевозят определенные типы нефти морем. Фонд является межправительственной организацией, созданной и управляемой государствами.

1.1.5. Фонд 1992 г. управляется двумя органами: Ассамблеей и Исполнительным комитетом. Ассамблея состоит из представителей правительств всех государств-участников. Исполнительный комитет, состоящий из представителей 15 государств-участников, является вспомогательным органом, избираемым Ассамблеей. Главная функция Комитета – рассмотрение исков. Однако Исполнительный комитет обычно передает Директору Фонда широкие полномочия по рассмотрению исков и выплате компенсаций по ним.

1.1.6. В рамках Конвенции о Фонде 1992 г. дополнительная компенсация предоставляется Фондом 1992 г. тогда, когда заявители не получают полной компенсации на основании Конвенции о гражданской ответственности 1992 г. Это может произойти в следующих случаях:

- Ущерб превышает предел ответственности собственника судна, установленный Конвенцией о гражданской ответственности 1992 г.

- Собственник судна не несет ответственность в соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности 1992 г., поскольку ущерб либо явился результатом стихийного явления, исключительного по своему характеру, либо всецело вызван умышленными действиями третьих лиц, либо был всецело вызван небрежностью публичных властей при содержании в порядке огней или других навигационных средств.
- Собственник судна несостоятелен в финансовом отношении и не может выполнить полностью свои обязательства по Конвенции о гражданской ответственности 1992 г., а страховое возмещение недостаточно для выплаты компенсации по обоснованным иском требованиям.

1.1.7. Фонд 1992 г. не выплачивает компенсацию, если:

- ущерб от загрязнения явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны или восстания либо был причинен вследствие разлива с военного корабля (в этом случае собственник судна не отвечает также и по Конвенции о гражданской ответственности 1992 г.), или
- истец не может доказать, что ущерб явился следствием инцидента, к которому были причастны одно или несколько судов, как они определены Конвенцией (то есть груженое или, при определенных обстоятельствах, порожнее морское судно или морское плавающее средство, построенное или приспособленное для перевозки нефти наливом в качестве груза).

Протокол о Дополнительном фонде

1.1.8. Протоколом 2003 г. к Конвенции о Фонде 1992 г. был учрежден Дополнительный фонд с целью предоставления дополнительной компенсации за ущерб от загрязнения, который понесли государства-участники Дополнительного фонда. Критерии, при соблюдении которых подлежат удовлетворению иски о компенсации к Дополнительному фонду, идентичны критериям, установленным для Фонда 1992 г. Таким образом, правила урегулирования исковых требований к Фонду 1992 г., изложенные в настоящем Руководстве, применяются также к компенсационным выплатам из Дополнительного фонда.

1.2. КАКОВ ДОСТУПНЫЙ РАЗМЕР КОМПЕНСАЦИИ?

В соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности 1992 года – выплату производит собственник судна

1.2.1. В большинстве случаев собственник судна вправе ограничить свою ответственность суммой, исчисленной в соответствии со вместимостью судна. Для судна вместимостью не более 5000 единиц валовой вместимости предел составляет 4,51 млн специальных прав заимствования (СПЗ)¹ (6,3 млн долл. США); для судов вместимостью от 5000 до 140 000 единиц вместимости предел составляет 4,51 млн СПЗ (6,3 млн долл. США) плюс 631 СПЗ (882 долл. США) за каждую последующую единицу вместимости; наконец, для судов вместимостью 140 000 единиц или больше предел составляет 89,77 млн СПЗ (125,4 млн долл. США)². Однако собственник судна лишается права ограничить свою ответственность, если будет доказано, что ущерб от загрязнения явился результатом его собственных действий или бездействия, совершенных или допущенных с умыслом нанести ущерб от загрязнения либо по неосторожности при осознании, что такой ущерб может быть причинен.

В соответствии с Конвенцией о Фонде 1992 г. – выплату производит Фонд 1992 г.

1.2.2. Максимальная компенсация, выплачиваемая Фондом 1992 г. за любой инцидент, составляет 203 млн СПЗ (283,6 млн долл. США)³ вне зависимости от размера судна. Этот максимальный размер включает в себя компенсацию, выплаченную собственником судна или его страховщиком в рамках Конвенции о гражданской ответственности 1992 г.

1.2.3. Если общий размер обоснованных исковых требований превысит общий размер

¹ Суммы компенсации, установленные в Конвенциях 1992 г., выражаются через Специальные права заимствования (СПЗ) Международного валютного фонда. СПЗ конвертируется в валюту того государства, где был причинен ущерб, на основе актуального обменного курса. В настоящем Руководстве конвертация Специальных прав заимствования в доллары США производилась по курсу, актуальному на 1 сентября 2016 г., т. е. 1 СПЗ = 1,397085 долл. США. Актуальные курсы можно найти на сайте Организации.

² Указанный размер действителен для инцидентов, которые произошли после 1 ноября 2003 г.

³ Указанный размер действителен для инцидентов, которые произошли после 1 ноября 2003 г.

компенсации, доступной в соответствии с двумя Конвенциями 1992 г., выплачиваемая каждому истцу компенсация будет пропорционально уменьшена. В случаях, когда существует риск возникновения подобной ситуации, Фонд 1992 г. может быть вынужден ограничить компенсационные выплаты, чтобы обеспечить равноправный режим для всех истцов. Уровень выплат в дальнейшем может быть увеличен, если неопределенность относительно общего размера обоснованных исковых требований будет устранена.

В соответствии с Протоколом о Дополнительном фонде – выплату производит Дополнительный фонд

1.2.4. Дополнительный фонд предоставляет дополнительную компенсацию, так что общая сумма компенсации, выплачиваемой за каждый инцидент, который повлек ущерб на территории государства-участника этого Фонда, составляет 750 млн СПЗ (1047 млн долл. США), включая суммы, выплачиваемые в рамках Конвенций 1992 г. о гражданской ответственности и о Фонде. Одним из важных преимуществ Дополнительного фонда является то, что даже при возникновении самых серьезных загрязнений крайне редкой должна быть какая-либо необходимость в пропорциональном уменьшении компенсационных выплат за ущерб от загрязнения на территории государств-участников этого Фонда: заявители с самого начала должны иметь возможность получить 100% обоснованной ими суммы компенсации.

1.3. КАКИЕ ТИПЫ ИНЦИДЕНТОВ ОХВАТЫВАЮТСЯ?

1.3.1. Конвенции 1992 г. о гражданской ответственности и о Фонде охватывают инциденты, при которых происходит разлив стойкой минеральной нефти с морского судна, построенного или приспособленного для перевозки нефти наливом в качестве груза (как правило, танкеров). Конвенции 1992 г. охватывают не только разливы нефти в качестве груза или в качестве бункерного топлива (топлива самого судна) с груженого судна, но и при определенных обстоятельствах разливы бункерного топлива с порожних танкеров.

1.3.2. Примерами стойкой минеральной нефти являются сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочное масло. При попадании в море такая нефть, как правило, медленно уле-

тучивается естественным путем и, следовательно, с большей вероятностью распространяется и требует очистки. Ущерб, причиненный разливом нестойкой минеральной нефти, такой как бензин, легкое дизельное топливо или керосин, не компенсируется в соответствии с Конвенциями. При разливе такая нефть обычно быстро испаряется и в норме не требует очистки.

1.4. КАКИЕ ТИПЫ УЩЕРБА ОХВАТЫВАЮТСЯ?

1.4.1. Конвенции 1992 г. охватывают ущерб от загрязнения, который определяется как «убытки или ущерб, причиненные вне судна загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти с судна, где бы такая утечка или слив ни произошли, при условии что возмещение за нанесение ущерба окружающей среде, помимо упущенной выгоды вследствие такого нанесения ущерба, ограничивается расходами на осуществление разумных мер по восстановлению, которые были фактически предприняты или должны быть предприняты».

1.4.2. Ущерб от загрязнения включает в себя предупредительные меры, которые определяются в Конвенциях 1992 г. как «любые разумные меры, предпринятые любым лицом после того, как произошел инцидент, для предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения».

1.4.3. Конвенции 1992 года о гражданской ответственности и о Фонде и Протокол о Дополнительном фонде применяются к ущербу от загрязнения, который был нанесен на территории, в территориальном море или исключительной экономической зоне (ИЭЗ) или эквивалентном районе государств, которые являются участниками указанных соглашений. Списки этих государств можно получить непосредственно от Фонда 1992 г. или на его сайте (www.iopcfunds.org).

1.4.4. Основные охватываемые типы ущерба от загрязнения описаны ниже.

Меры по очистке и предупредительные меры

1.4.5. Компенсация выплачивается за расходы на разумные меры по очистке и иные меры, предпринятые для предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения на территории государства-участника, где бы эти меры ни предпринимались. Например, если меры реагирования были предприняты в открытом море или в территориальных водах государства, которое не является участником Конвенций, с целью пре-

дотворачивания или уменьшения ущерба от загрязнения в пределах территориального моря или ИЭЗ государства-участника, расходы на меры реагирования по общему правилу могут быть компенсированы. Расходы на предупредительные меры подлежат возмещению даже в том случае, если разлива нефти не произошло, при условии, что существовала серьезная и непосредственная угроза ущерба от загрязнения.

1.4.6. Компенсация выплачивается также за разумные расходы, связанные с отловом, очисткой и реабилитацией диких животных, в особенности птиц, млекопитающих и рептилий.

Имущественный ущерб

1.4.7. Компенсация выплачивается за разумные расходы на очистку, ремонт и замену имущества, которое было загрязнено нефтью.

Косвенные убытки

1.4.8. Компенсации подлежит упущенная выгода, которую претерпели собственники имущества, загрязненного нефтью в результате разлива (косвенные убытки). Одним из примеров косвенных убытков является утрата рыбаками доходов вследствие того, что их сети были загрязнены нефтью, что препятствует их рыбной ловле, пока их сети не будут либо очищены, либо заменены.

Чистые экономические убытки

1.4.9. При определенных обстоятельствах компенсация выплачивается также за утрату заработка в результате загрязнения нефтью, которую потерпели лица, чье имущество не было загрязнено (чистые экономические убытки). Например, рыбак, чьи сети не были загрязнены, тем не менее может быть лишен возможности вести промысел, поскольку район моря, в котором он обычно ловит рыбу, загрязнен, а рыбачить где-либо в другом месте он не может. Аналогичным образом собственник отеля или ресторана, расположенного рядом с загрязненным общественным пляжем, может нести убытки, потому что количество посетителей в период загрязнения падает.

1.4.10. Компенсация может также выплачиваться за расходы на разумные меры, такие как маркетинговые кампании, направленные на предотвращение или уменьшение экономических убытков через принятие ответных мер против негативных последствий, которые могут

возникнуть в результате крупного инцидента с загрязнением.

Использование экономических моделей

1.4.11. В тех случаях, когда для обоснования иска предоставлено недостаточно письменных доказательств и было бы необоснованным запрашивать или ожидать дополнительные данные, компенсация может быть выплачена на основе оценки ущерба, произведенной в соответствии с признанной и достоверной экономической моделью. Любая такая экономическая модель должна основываться на фактических данных, которые тесно связаны с заявленными убытками и получены из релевантного сектора или отрасли. Модель будет тщательно изучена Фондом и его экспертами на предмет обоснованности использованных данных, сделанных предположений, а также метода расчета.

Экологический ущерб

1.4.12. Компенсация выплачивается за расходы на разумные восстановительные меры, направленные на ускорение естественного восстановления окружающей среды. Выплаты могут быть сделаны в отношении расходов на исследования последствий разлива при условии, что такие исследования имеют отношение к ущербу, который подпадает под определение ущерба от загрязнения согласно Конвенциям, в том числе исследования с целью установления характера и масштабов экологического ущерба, причиненного разливом нефти, и с целью определения того, являются ли восстановительные меры необходимыми и осуществимыми.

1.4.13. Компенсация не выплачивается по искам о возмещении экологического ущерба, основанным на абстрактных вычислениях, выполненных в соответствии с теоретическими моделями. Также не выплачивается компенсация убытков штрафного характера, которые основаны на степени вины причинителя вреда.

Использование консультантов

1.4.14. Истцы могут пожелать использовать консультантов для оказания им помощи в предъявлении исков о компенсации. Компенсация выплачивается за разумные расходы на работу, выполненную консультантами в связи с предъявлением исков в рамках Конвенций. Вопрос о том, будут ли такие расходы компенсированы, рассматривается в связи с исследованием

конкретного иска о компенсации. Во внимание принимаются необходимость для истца использовать консультанта, полезность и качество работы, выполненной консультантом, разумно необходимое для проведения такой работы время и обычная ставка оплаты в соответствующей стране.

1.5. КОГДА ИСКИ О КОМПЕНСАЦИИ ЯВЛЯЮТСЯ ДОПУСТИМЫМИ?

1.5.1. Органы управления Фонда 1992 года, то есть Ассамблея и Исполнительный комитет, подчеркивали, что единообразное толкование Конвенций всеми участвующими государствами имеет существенное значение для функционирования режима компенсации. Они ввели Политику Фонда по рассмотрению исков и установили критерии допустимости исков, то есть случаи, когда иски о компенсации подлежат удовлетворению. Ко всем искам применяются следующие критерии:

- Любые расходы, убытки или ущерб должны быть фактически понесены.
- Любые расходы должны относиться к мерам, которые рассматриваются в качестве разумных и обоснованных.
- Любые расходы, убытки и ущерб компенсируются только в том случае и в той мере, в какой они могут рассматриваться как вызванные загрязнением в результате разлива.
- Должна существовать разумно близкая причинная связь между расходами, убытками или ущербом, которые охватываются иском, и загрязнением в результате разлива.
- Истец имеет право на получение компенсации только в том случае, если он (она) понес (понесла) исчислимые экономические убытки.
- Истец (Истица) должен (должна) доказать количество его (ее) расходов, убытков или ущерба посредством предоставления соответствующих документов и иных доказательств. Истцам необходимо сделать заявление о том, что их исковые требования являются действительным отражением их убытков, со следующим содержанием:

«Мой иск, в меру моей осведомленности и по моему убеждению, является истинным и точным отражением моих фактических убытков. Он включает в себя информацию обо всех финансовых или материальных выгодах, которые я получил в заявленный период, в том числе от деятельности по очистке,

от организаций по оказанию помощи или от государственных фондов. Мне известно, что Международные фонды для компенсации ущерба от загрязнения нефтью серьезно относятся к предоставлению поддельных документов и если им станет известно, что такая документация была подана в обоснование моих исковых требований, то в этом случае Международные фонды для компенсации ущерба от загрязнения нефтью оставляют за собой право сообщить об этом в соответствующие национальные органы»

1.5.2. Таким образом, иск подлежит удовлетворению только в той мере, в какой был доказан действительный размер убытков или ущерба. На рассмотрение принимаются все элементы доказывания, однако должны быть предоставлены достаточные доказательства с тем, чтобы дать собственнику судна, его страховщику и Фонду 1992 г. возможность вынести свое собственное решение относительно действительного размера понесенных расходов, убытков или ущерба. Во внимание принимается степень, в которой истцы могут уменьшить свои убытки.

1.5.3. Однако каждое исковое заявление имеет свои собственные характеристики, и поэтому его необходимо рассматривать исходя из его собственных доводов. Таким образом, указанные критерии допускают определенную степень гибкости в зависимости от конкретных обстоятельств относительно истца, соответствующей отрасли или государства, например применительно к требованию о предоставлении документов.

1.5.4. Отдельные критерии, которые применяются к различным видам исков, рассматриваются в разд. 3.

Предъявление и рассмотрение исковых требований

Раздел 2

2.1. КТО МОЖЕТ ПРЕДЪЯВИТЬ ИСК?

2.1.1. **Иск о компенсации может быть предъявлен любым лицом, которое понесло ущерб от загрязнения на территории государства-участника Конвенций 1992 г. Если ущерб был причинен на территории государства, которое является участником только Конвенции о гражданской ответственности 1992 г., то исковые требования могут быть направлены исключительно против соб-**

ственника судна и его страховщика. Однако иски об ущербе на территории государств, которые являются участниками обеих Конвенций – Конвенции о гражданской ответственности 1992 г. и Конвенции о Фонде 1992 г. – могут быть предъявлены как против собственника судна и его страховщика, так и против Фонда 1992 г. Как отмечалось ранее, список государств-участников данных конвенций и Протокола о Дополнительном фонде можно получить через Секретариат Фонда или на сайте Организации.

2.1.2. Истцами могут быть физические лица, товарищества, компании, частные организации или публичные органы, в том числе государства и местные органы власти. Если несколько истцов понесли одинаковый ущерб, они могут счесть более удобным предъявить совместные исковые требования, что также облегчает рассмотрение и оценку исковых требований.

2.2. К КОМУ НЕОБХОДИМО ПРЕДЪЯВЛЯТЬ ИСК?

2.2.1. При возникновении инцидента Фонд 1992 г. тесно сотрудничает со страховщиком собственника судна, которым, как правило, будет одна из Ассоциаций взаимного страхования (Клуб взаимного страхования), которая страхует ответственность собственника судна перед третьими лицами, в том числе ответственность за загрязнение нефтью. Обычно при рассмотрении исков соответствующий Клуб взаимного страхования и Фонд 1992 г. действуют сообща, особенно когда с самого начала очевидно, что компенсация будет выплачена в рамках обеих Конвенций. Иски должны предъявляться в первую очередь против собственника судна и его Клуба взаимного страхования, поскольку в большинстве случаев Фонд 1992 г. выплачивает компенсацию только после того, как собственник судна / страховщик выплатил предельную компенсацию, установленную для соответствующего судна. На практике иски зачастую предъявляются через корреспондентский пункт Клуба взаимного страхования, наиболее близкий к месту инцидента. Благодаря тесному сотрудничеству Фонда и страховщика, иски вместе с сопроводительной документацией необходимо направлять либо только в Клуб взаимного страхования / корреспондентский пункт, либо только в Фонд.

2.2.2. В некоторых случаях, когда за инцидентом следует большое количество исков, Фонд 1992 г. и Клуб взаимного страхования сообща

создают местный офис для более простого рассмотрения исковых требований. В таком случае истцы должны предъявлять свои иски в указанный местный офис. Подробная информация о таких офисах публикуется в местной прессе и доступна на сайте www.iopcfunds.org.

2.2.3. Если истцы понесли ущерб на территории государства-участника Дополнительного фонда, их исковые требования автоматически рассматриваются на предмет удовлетворения за счет Дополнительного фонда, если суммы выплат, имеющиеся у собственника судна / страховщика и Фонда 1992 г., недостаточны для выплаты полной компенсации обоснованных убытков.

2.2.4. Истцам, которые желают предъявить иск напрямую к Фонду 1992 г., следует направлять свои иски по следующему адресу:

International Oil Pollution Compensation Funds

4 Albert Embankment

London SE1 7SR

United Kingdom

Telephone: +44 (0)20 7592 7100

Telefax: +44 (0)20 7592 7111

E-mail: info@iopcfunds.org

2.2.5. Все иски передаются в Фонд 1992 г. и Клуб взаимного страхования собственника судна для принятия решения о том, подлежат ли они удовлетворению, и если да, то какой размер компенсации причитается истцам. Ни специально назначенные местные корреспондентские пункты, ни местные офисы по рассмотрению исковых требований не имеют полномочий для принятия указанных решений.

2.3. КАК ДОЛЖЕН ПРЕДЪЯВЛЯТЬСЯ ИСК?

2.3.1. Иски предъявляются в письменном виде (в том числе через факс или электронную почту). При необходимости Клуб взаимного страхования и/или Фонд выдают бланки исковых заявлений для оказания истцам содействия в предъявлении исков.

2.3.2. При предъявлении иска он должен быть ясен и сопровождаться достаточной информацией и сопроводительной документацией, позволяющей оценить размер ущерба. Каждое исковое требование должно быть подтверждено счетом на оплату или иной сопроводительной документацией, такой как ведомости учета работ, пояснительные записки, счета и фотографии. Ответственность за предоставление достаточных доказательств в обоснование иска лежит на истцах. Важно, чтобы документация

была полной и точной. Если есть основания полагать, что документация в подтверждение иска будет иметь значительный объем, то истцы должны как можно скорее после инцидента связаться с Фондом 1992 г. (или, если это возможно, со специально назначенным сюрвейером или местным офисом по рассмотрению исковых требований), чтобы обсудить предъявление иска.

2.4. КАКУЮ ИНФОРМАЦИЮ ДОЛЖЕН СОДЕРЖАТЬ ИСК?

2.4.1. Каждый иск должен содержать следующую основную информацию:

- Имя/наименование и адрес истца и любого его представителя.
- Данные о судне, которое причастно к инциденту.
- Дата, место и подробные данные об инциденте, если они известны истцу, кроме случаев, когда у Фонда 1992 г. уже имеется указанная информация.
- Тип причиненного загрязнением ущерба.
- Размер заявленной компенсации.

2.4.2. Для отдельных видов исков может потребоваться дополнительная информация (см. разд. 3).

2.5. В ТЕЧЕНИЕ КАКОГО СРОКА ДОЛЖЕН БЫТЬ ПРЕДЪЯВЛЕН ИСК?

2.5.1. Истцы должны предъявлять свои исковые требования как можно скорее после причинения ущерба. Если формальное требование не может быть предъявлено сразу после инцидента, Фонд 1992 г. будет признателен, если его как можно скорее уведомят о намерении истца предъявить иск на более позднем этапе. Истцы должны предоставить как можно больше информации, которая была перечислена выше.

2.5.2. Истцы полностью утрачивают свое право на получение компенсации в рамках Конвенции о Фонде 1992 г., если они не предъявят иск против Фонда 1992 г. в течение трех лет со дня причинения ущерба или не направят в течение трехлетнего срока официальное уведомление в Фонд 1992 г. о предъявлении иска против собственника судна или его страховщика. Аналогичным образом истцы утрачивают свое право на получение компенсации от собственника или его страховщика в соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности 1992 г., если они не предъявят против них иск в течение трех лет со дня, когда был причинен ущерб. Несмотря на то что ущерб может быть причинен по прошествии некоторого времени после инцидента,

в обоих случаях иск всегда должен быть предъявлен в течение шести лет со дня, когда произошел инцидент. Чтобы избежать истечения исковой давности, истцам рекомендуется обратиться за юридической помощью, если они не смогли мирно урегулировать свои требования. Если были предприняты меры по защите права по иску против Фонда 1992 г., то автоматически считаются защищенными любые права по иску о получении дополнительной компенсации из Дополнительного фонда.

2.6. ОЦЕНКА ИСКОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ И ВЫПЛАТА КОМПЕНСАЦИИ

2.6.1. Как правило, Фонд 1992 г. вместе со страховщиком собственника судна назначает экспертов для мониторинга мероприятий по очистке, изучения технической обоснованности исковых требований и проведения независимой оценки ущерба.

2.6.2. Фонд 1992 г. и Клубы взаимного страхования создали всемирную сеть экспертов, обладающих опытом в различных отраслях, которые могут быть затронуты загрязнением нефтью. Фонд также опирается на рекомендации Международной Федерации владельцев танкеров по борьбе с загрязнением окружающей среды (*ITOPF*) – некоммерческой организации, финансируемой преимущественно собственниками судов через их страховщиков. Технический персонал *ITOPF* имеет значительный опыт в ликвидации разливов нефти и хорошо знаком с критериями удовлетворения исков, которые применяются Фондом. Во время ликвидации последствий инцидента представители технического персонала *ITOPF* обычно присутствуют на месте инцидента, где они могут дать технические рекомендации относительно наиболее подходящих мер реагирования с учетом критериев допустимости исков, которые применяются Фондом.

2.6.3. Несмотря на то, что Фонд 1992 г. и Клубы взаимного страхования прибегают к помощи экспертов для оценки исковых требований, принятие решения об удовлетворении или отклонении конкретного иска остается целиком за соответствующим Клубом и Фондом.

2.6.4. После того, как Фонд и Клуб взаимного страхования принимают свое решение по иску, они связываются с истцом, как правило в письменной форме, для разъяснения оснований оценки. Если истец решает принять предложение о компенсации, ему (ей) предлагается под-

писать квитанцию о выплате причитающейся суммы. В случае, если истец не согласен (согласна) с оценкой исковых требований, он (она) может предоставить дополнительную информацию и ходатайствовать о дополнительной проверке.

2.6.5. Обычно Директор Фонда 1992 г. наделяется широкими полномочиями по удовлетворению исков и производству выплат по ним, а также по их отклонению. Однако в определенных случаях, например, когда иск вызывает вопросы принципиального характера, Директор обязан передать иск в Исполнительный комитет для принятия соответствующего решения (см. п. 1.5.1). Как правило, Исполнительный комитет собирается два или три раза в год.

2.7. СКОЛЬКО ВРЕМЕНИ ТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ ОЦЕНКИ ИСКОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ И ВЫПЛАТЫ КОМПЕНСАЦИИ?

2.7.1. Фонд 1992 г. и Клубы взаимного страхования стремятся достичь соглашения с истцами и выплатить компенсацию в максимально короткие сроки. Они могут осуществлять предварительные выплаты до достижения окончательного соглашения, если в противном случае истец столкнулся бы с неоправданными финансовыми затруднениями. Однако на предварительные выплаты распространяются специальные условия и ограничения, особенно если общий размер исковых требований превышает общую сумму компенсации, предусмотренную двумя Конвенциями 1992 г.

2.7.2. Скорость удовлетворения исков и производства по ним выплат во многом зависит от того, сколько времени потребуется истцам для предоставления необходимой информации. Поэтому истцам рекомендуется максимально точно следовать настоящему Руководству, полностью сотрудничать с экспертами Фонда и предоставлять всю информацию, необходимую для оценки исковых требований.

2.7.3. Рабочими языками Фонда 1992 г. являются английский, французский и испанский. Иски будут рассматриваться быстрее, если исковые заявления или по крайней мере их краткие тезисы будут предъявляться на одном из указанных языков.

Срок, установленный для оценки исковых требований

2.7.4. В течение одного месяца с момента получения заполненной формы иска и проведения регистрации искового заявления Се-

кретариат прилагает усилия по направлению истцам подтверждения получения иска, а также разъяснений той процедуры оценки исковых требований, которая будет использована в дальнейшем. Кроме того, в течение шести месяцев после регистрации искового заявления Секретариат прилагает усилия по ознакомлению истца с первичной оценкой посредством письменного уведомления истца, в частности, об одном из следующих решений:

(а) Иск является допустимым и проходит процедуру оценки;

(б) Иск является в целом допустимым, но для оценки заявленных требований должны быть предоставлены дополнительные сопроводительные документы;

(в) Иск является допустимым, но для его оценки требуется дополнительное время;

(г) Иск является недопустимым и поэтому подлежит отклонению.

В зависимости от масштаба и сложности инцидента Секретариат может быть вынужден использовать большее количество времени, о чем истец будет проинформирован.

Ускоренная процедура оценки исковых требований

2.7.5. Во избежание неоправданных задержек при урегулировании малых исковых требований Исполнительный комитет Фонда 1992 г., приняв во внимание экономическую эффективность и преимущества проведения оценки большого числа малых исковых требований, может принять решение об использовании ускоренной процедуры оценки исковых требований для соответствующего инцидента и установить размер «малого» требования для данного инцидента⁴. Возможность использования таких «ускоренных процедур» оценки определяется в каждом конкретном случае решением Исполнительного комитета. Оценка по «ускоренной процедуре» проводится на основе краткого расследования Фондом и его экспертами обстоятельств причинения ущерба, однако она должна включать в себя подтверждение того, что такие убытки были реально понесены и что между ними и инцидентом существует ясная причинно-следственная связь. В качестве альтернативы истцы

⁴ Размер искового требования, которое признается малым, устанавливается Исполнительным комитетом отдельно для каждого конкретного случая.

могут предпочесть дождаться урегулирования на основе углубленной и всесторонней оценки, которая неизбежно займет больше времени. Истцы, которые не согласны с предложением об урегулировании, сделанным в рамках «ускоренной процедуры» оценки, могут рассчитывать на пересмотр оценки их исковых требований только в случае предоставления новой информации, подтверждающей их убытки. Это может привести к более высокой или более низкой оценке исковых требований по сравнению с той, которая была изначально предложена в рамках ускоренной процедуры оценки.

2.8. ЧТО ЕСЛИ ИСТЕЦ НЕ СОГЛАСЕН С РЕШЕНИЕМ ФОНДА?

2.8.1. Если невозможно достичь соглашения относительно оценки исковых требований, истец (истлица) имеет право обратиться с иском в компетентный суд государства, на территории которого был причинен ущерб. Однако с тех пор, как в 1978 г. был создан международный режим компенсации, в большинстве инцидентов с участием Фонда 1992 г. и его предшественников судебные разбирательства не потребовались.

Руководство по предъявлению различных видов исковых требований

Раздел 3

3.1 ИСКИ О ВОЗМЕЩЕНИИ РАСХОДОВ НА ОЧИСТКУ И ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ

Объем компенсации

3.1.1. Мероприятия по очистке моря и береговых линий обычно рассматриваются как предупредительные, поскольку такие меры обычно направлены на предотвращение или уменьшение ущерба.

3.1.2. Компенсация выплачивается за расходы на разумные меры, принятые для борьбы с загрязнением моря нефтью, для защиты уязвимых для нефти локаций (таких как прибрежные зоны обитания, места для забора морской воды промышленными предприятиями, объекты марикультуры и пристани для яхт), для очистки береговых линий и прибрежных сооружений, для утилизации собранной нефти и нефтесодержащих отходов. Компенсация также выплачивается за мобилизацию очистного и спасательного оборудования, предназначенного для проведения предупредительных мероприятий, даже если загрязнения не последовало,

в том случае, если инцидентом была создана серьезная и неминуемая угроза причинения ущерба от загрязнения, а также при условии, что предпринятые меры были пропорциональны возникшей угрозе.

3.1.3. Также возмещаются ущерб или убытки, понесенные в результате принятия мер по предотвращению или уменьшению загрязнения. Например, если мероприятия по очистке приводят к повреждению дорог, причалов и набережных, то возмещается стоимость соответствующего ремонта. Однако не допускаются иски о возмещении стоимости работ, которые были скорее направлены на улучшение, а не на восстановление имущества, поврежденного разливом нефти.

3.1.4. В связи с заботой о благополучии животного мира часто предпринимаются усилия по спасению загрязненных животных, в особенности покрытых нефтью птиц, млекопитающих и рептилий. Для отлова, очистки и реабилитации покрытых нефтью диких животных требуется специально обученный персонал. Такая работа обычно проводится специализированными гражданскими сообществами, зачастую при помощи волонтеров, которые устанавливают станции по очистке животных недалеко от зоны разлива. Очистка животных от нефтяных загрязнений – сложный и медленный процесс, который причиняет животным дополнительные страдания. Такую очистку следует проводить лишь в тех случаях, когда существует разумная вероятность, что животные ее переживут. Как правило, подлежат удовлетворению иски о возмещении разумных расходов по обеспечению функционирования местных портовых приемных сооружений и по снабжению материалами, медикаментами и едой, равно как и иски о возмещении разумных расходов на питание и проживание волонтеров. В случае если мероприятия по очистке и реабилитации проводят сразу несколько специализированных гражданских сообществ, они должны действовать скоординированно, чтобы избежать выполнения дважды одной и той же работы. Из компенсации вычитаются средства, собранные общественными фондами и направленные на материальную поддержку полевых мероприятий в связи с конкретным инцидентом.

3.1.5. Допустимость исков о возмещении расходов на принятие мер по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения оценивается на основе объективных критериев. Принятие

государством или каким-либо публично-правовым образованием решения о проведении конкретных мероприятий само по себе не означает, что такие мероприятия являются разумными для целей компенсации в рамках Конвенции. Разумность предпринятых мер с технической точки зрения оценивается на основе фактов, доступных в момент принятия решения о проведении соответствующих мероприятий. Однако лица, ответственные за проведение мероприятий, должны проводить постоянную переоценку своих решений в зависимости от изменения обстоятельств разлива и технических рекомендаций.

3.1.6. Иски о возмещении расходов на меры реагирования не подлежат удовлетворению, если можно было заранее предвидеть, что предпринятые меры будут неэффективными, например в случае использования диспергаторов при загрязнении твердыми или полутвердыми нефтепродуктами или в случае использования боновых заграждений в быстротекущих водах, несмотря на их неэффективность в таких условиях. С другой стороны, сама по себе неэффективность предпринятых мер не является основанием для отказа в иске.

3.1.7. Понесенные расходы, а также соотношение таких расходов с достигнутыми положительными результатами должны быть разумными. Например, особо тщательная очистка недоступных для общественности обнаженных скалистых берегов, помимо удаления сырой нефти, редко бывает оправданной, поскольку естественное очищение под действием волн, как правило, является более эффективным. С другой стороны, тщательная очистка, как правило, необходима в случае с общественными пляжами, в особенности непосредственно перед или во время курортного сезона. Во внимание принимаются обстоятельства конкретного инцидента.

3.1.8. Допустимость исков о возмещении расходов на мероприятия по удалению остатков стойкой нефти с затонувшего судна также подлежит оценке с точки зрения общего критерия разумности, который в равной степени применяется ко всем предупредительным мерам. Для возмещения стоимости таких мер они должны быть объективно разумными на момент их принятия, как это было изложено в предыдущих параграфах. Кроме того, также должно быть разумным соотношение стоимости предпринятых мер и положительных результатов, которые были достигнуты или разумно ожидалось в момент

принятия мер. Если с определенной степенью точности, при разумных расходах и с минимальным риском провоцирования дальнейшего загрязнения возможно оценить количество нефти, оставшейся на борту затонувшего судна, то такая оценка как правило должна быть первым шагом перед принятием решения о том, удалять такую нефть или нет.

3.1.9. Вопрос о том, являлись ли разумными меры по удалению с затонувшего судна остатков нефти, решается отдельно для каждого конкретного случая при учете, насколько это применимо, следующих факторов:

А. Факторы, относящиеся к местоположению и состоянию затонувшего судна, такие как:

- вероятность разлива остатков нефти с судна, например, в результате разрушения конструкции судна, коррозии и т.д.;
- количество, класс и характеристики нефти, оставшейся на борту судна;
- устойчивость морского дна в месте нахождения судна.

В. Факторы, относящиеся к характеру, объему и вероятности нанесения ущерба, такие как:

- ущерб от загрязнения, который мог быть нанесен в результате разлива остатков нефти с судна, особенно в сравнении со стоимостью работ по удалению таких остатков с судна;
- степень экологической или экономической уязвимости для ущерба от загрязнения нефтью тех районов, которые с наибольшей вероятностью были бы затронуты разливом остатков нефти с судна;
- предполагаемый ущерб окружающей среде, который мог быть нанесен в результате разлива остатков нефти с судна.

С. Факторы, относящиеся к осуществимости мероприятия, такие как:

- техническая осуществимость и вероятность успеха мероприятия, например, с учетом видимости, течений, наличия поблизости иных затонувших судов и того, находилось ли судно на такой глубине, на которой можно ожидать успешное проведение мероприятий такого рода;
- вероятность возникновения разлива значительного количества нефти с судна в ходе проведения мероприятий по ее удалению.

Д. Стоимость мероприятий, особенно в сравнении с ущербом от загрязнения, кото-

рый мог быть нанесен в результате разлива остатков нефти с судна.

3.1.10. Подлежат удовлетворению иски о возмещении расходов на разумные мероприятия по воздушному наблюдению в целях установления масштаба загрязнения моря и береговых линий, а также определения локаций, которые уязвимы для загрязнения. В тех случаях, когда несколько организаций принимают меры по реагированию на инцидент, воздушное наблюдение должно быть надлежащим образом скоординировано, чтобы избежать выполнения дважды одной и той же работы.

3.1.11. Иски о возмещении стоимости мероприятий по очистке могут включать в себя требования о компенсации расходов на персонал и аренду или покупку оборудования и материалов. При этом сумма исковых требований о возмещении расходов на оборудование, которое находилось в резерве, но фактически не использовалось, оценивается исходя из более низкой ставки, с тем чтобы учесть снижение износа оборудования. Равным образом подлежат удовлетворению иски о возмещении разумных расходов на очистку и ремонт очистного оборудования, а также на замену материалов, израсходованных в ходе проведения мероприятий по очистке. При оценке исковых требований о возмещении стоимости оборудования, приобретенного для борьбы с конкретным разливом, из стоимости такого оборудования делаются удержания, чтобы принять в расчет его остаточную стоимость, если оно еще может быть задействовано при возникновении других инцидентов или для каких-либо иных целей. Если публично-правовой орган в рамках своего планирования на случай чрезвычайных ситуаций приобрел и производил обновление материалов и оборудования таким образом, что они находились в оперативном доступе при возникновении разлива нефти, компенсация выплачивается в размере разумной части покупной цены тех закупленных предметов, которые были фактически использованы. Обычно это рассчитывается на основе суточной ставки, которая определяется таким образом, чтобы капитальная стоимость предмета возмещалась в течение ожидаемого срока его полезного использования, с учетом доли расходов на хранение и обслуживание оборудования. В расчет также включается разумная доля прибыли, если собственником оборудования являлся частный подрядчик.

3.1.12. Мероприятия по очистке часто имеют своим результатом сбор значительных объемов нефти и нефтяного мусора. В таком случае подлежат компенсации разумные расходы на хранение и утилизацию собранного материала. Если истец извлек какие-либо дополнительные доходы из продажи собранной нефти, то такие доходы как правило вычитаются из любой подлежащей выплате компенсации.

3.1.13. Мероприятия по очистке зачастую проводятся публичными органами или квазипубличными образованиями, которые действуют постоянный персонал, а также суда и плавсредства, находящиеся в собственности таких органов. В этом случае компенсации подлежат разумные дополнительные расходы таких органов, то есть расходы, которые были понесены исключительно в результате инцидента и не были бы необходимы при отсутствии инцидента и связанных с ним мероприятий.

3.1.14. Также компенсации подлежит разумная часть так называемых постоянных затрат публичных органов и квазипубличных образований, то есть затрат, которые такие органы несли бы, даже если бы инцидента не произошло, например стандартная ставка заработной платы постоянного персонала. Однако для компенсации таких затрат они должны иметь непосредственную связь с соответствующими мероприятиями по очистке и не могут включать в себя накладные расходы, которые лишь отдаленно связаны с этими мероприятиями.

3.1.15. Спасательные операции в некоторых случаях могут включать в себя элемент предупредительных мер. Если основной целью таких операций является предотвращение ущерба от загрязнения, то по общему правилу понесенные расходы могут быть компенсированы в рамках Конвенции 1992 г. Однако если спасательные операции имели другую цель, например спасание судна и/или груза, то понесенные расходы не могут быть компенсированы в рамках Конвенции. Если спасательные операции проводятся как с целью предотвращения загрязнения, так и с целью спасания судна и/или груза, но при этом невозможно с какой-либо степенью достоверности установить основную цель операций, то расходы распределяются пропорционально между предотвращением загрязнения и спасанием. Оценка допустимости исков о возмещении расходов на предупредительные меры, связанные со спасанием, не осуществля-

ется на основе критериев, применяемых при выплате вознаграждения за спасание, однако компенсация ограничивается понесенными расходами с учетом разумной доли прибыли.

Предъявление исков

3.1.16. Необходимо, чтобы иски о возмещении расходов на мероприятия по очистке предъявлялись вместе с сопроводительной документацией, показывающей, как расходы на такие мероприятия связаны с предпринятыми мерами. Ключом к успешному возмещению расходов является правильное ведение документации. В иске должно быть ясно изложено, что было сделано и зачем, где, когда и кем это было сделано, какие ресурсы были задействованы и сколько это стоило. Счета, квитанции, ведомости учета работ и зарплатные ведомости хотя и служат полезным подтверждением расходов, но сами по себе недостаточны. Оценка исковых требований значительно упрощается при наличии краткого отчета, в котором описываются мероприятия по реагированию, а также проводится связь между такими мероприятиями и понесенными расходами.

3.1.17. Электронные таблицы являются особенно удобным способом обобщения некоторой ключевой информации, которая требуется для обоснования иска. Каждая организация или подрядчик, которые принимают меры по реагированию на инцидент, должны вести журнал ежедневного учета мероприятий, в который включается подробная информация о количестве задействованного персонала, типах и количестве использованных материалов и оборудования, а также о типе и длине очищенной береговой линии. Если для борьбы с загрязнением моря нефтью задействуются морские суда, то полезным источником информации будут выдержки из их судовых журналов за период их использования.

3.1.18. Определенная информация должна быть детализирована следующим образом:

- Чертеж затронутой территории с описанием масштаба загрязнения и указанием на наиболее загрязненные районы (например, с использованием географических или навигационных карт, подкрепленных фотографиями, видео или информацией в другом виде).
- Аналитические и/или иные доказательства, показывающие связь между загрязнением нефтью и причастным судном (такие как химический анализ проб нефти, релевантные

данные о ветре, приливах и отливах, течениях, результаты наблюдений за плавающей нефтью и графическое изображение ее перемещения).

- Краткое изложение событий, включая описание и обоснование работ, проведенных на море, в прибрежных водах и вдоль береговой линии, а также мотивировка выбора тех или иных методов работы.
- Даты, в которые проводились работы в каждом из районов.
- Затраты на рабочую силу для каждого района (количество и категории задействованного персонала, наименование или имя работодателя, часы и дни работы, тарифные ставки за обычную и сверхурочную работу, методы расчета или базовые ставки заработной платы и другие расходы).
- Расходы на проезд, питание и проживание задействованного персонала.
- Стоимость оборудования, задействованного в каждом из районов (типы использованного оборудования, кем оно предоставлено, стоимость его аренды или покупки, метод расчета стоимости аренды, использованное количество, период использования).
- Стоимость замены оборудования, не подлежащего ремонту (тип и срок эксплуатации оборудования, кем оно предоставлено, его изначальная стоимость покупки и обстоятельства поломки, подкрепленные фотографиями, видео или материалами, записанными в другом виде).
- Расходные материалы (описание того, кем они были предоставлены, в каком количестве, какова их стоимость за единицу, где они были использованы).
- Остаточная стоимость на момент окончания мероприятий того оборудования и материалов, которые были приобретены специально для задействования в мероприятиях по реагированию на соответствующий инцидент.
- Срок эксплуатации оборудования, которое не приобреталось специально для задействования в мероприятиях по реагированию на соответствующий инцидент, но было в них задействовано.
- Транспортные расходы (количество и типы плавсредств, морских и воздушных судов, количество часов или дней их эксплуатации, ставка аренды или эксплуатационные расходы, метод расчета заявленных ставок).

- Стоимость временного хранения (если это применимо), а также окончательной утилизации собранной нефти и нефтесодержащих материалов, включая количество утилизированного материала, издержки на единицу и метод расчета заявленной ставки.

3.1.19. Исковые требования о возмещении расходов на уход за животными, покрытыми нефтью, должны как правило оцениваться по той же модели, которая изложена выше для расходов на мероприятия по очистке. Должна быть предоставлена подробная информация о количестве очищенных и количестве благополучно выпущенных обратно в дикую природу животных. Если группы специалистов, проводящие соответствующую работу, организовали кампанию по сбору публичных средств с целью материальной поддержки полевых мероприятий в связи с конкретным инцидентом, то должен быть предоставлен подробный отчет, включающий в себя расходы на кампанию, количество собранных средств и то, как они были использованы.

Иски центральных правительств о возмещении НДС

3.1.20. Центральное правительство пострадавшего государства может понести значительные расходы вследствие разлива нефти, в частности, ввиду необходимости задействовать свои собственные ресурсы для проведения мероприятий по очистке и противодействию загрязнению или ввиду необходимости привлечь частных подрядчиков, специализирующихся на сборе, транспортировке и обработке отходов.

3.1.21. Центральное правительство государства-участника, которое несет расходы по уплате НДС в связи с проведением мероприятий по предотвращению загрязнения нефтью, может взыскать сумму НДС, если национальное законодательство государства-участника допускает включение НДС в сумму исковых требований о компенсации.

3.1.22. В случаях неясности национального законодательства относительно включения НДС в сумму исковых требований о компенсации такие требования будут оцениваться на основе норм о возмещении убытков, а именно:

- (1) сторона не имеет права на взыскание убытков, если она не понесла никакого ущерба; и
- (2) сторона не имеет права на возмещение одних и тех же убытков дважды.

3.2. ИСКИ О ВОЗМЕЩЕНИИ ИМУЩЕСТВЕННОГО ВРЕДА

Объем компенсации

3.2.1. Подлежат компенсации разумные расходы на очистку, ремонт или замену имущества, которое было загрязнено нефтью, например, корпусов судов, включая прогулочные суда, рыболовные снасти и объекты марикультуры. То же относится к расходам на очистку водозаборного оборудования, машин и оборудования промышленных предприятий, которые используют морскую воду, таких как электростанции и опреснительные установки. Если имущество невозможно очистить или отремонтировать, то компенсации подлежат расходы на его замену. Однако компенсация за замену старого оборудования новым выплачивается не в полном размере, так как подлежат учету возраст имущества и его ожидаемый срок службы. Например, если использовавшаяся в течение двух лет рыболовная сеть подлежит замене вследствие сильного загрязнения, но ее все равно необходимо было бы заменить после трех лет использования, то возмещению подлежит лишь одна треть от расходов на замену.

3.2.2. В некоторых случаях имущественный вред может наносить экономические убытки на тот период, пока имущество не будет очищено, отремонтировано или заменено, что обусловлено невозможностью для собственника имущества вести свою деятельность в нормальном порядке. Например, марикультура может быть нарушена, если оборудование загрязнено нефтью. Такие косвенные убытки подлежат компенсации (см. подразд. 3.3–3.5, в которых рассматриваются иски об экономических убытках).

3.2.3. Также подлежат удовлетворению иски о возмещении расходов на ремонт дорог, пирсов и набережных, поврежденных тяжеловесными транспортными средствами, такими как грузовики и землеройные машины, задействованные в мероприятиях по очистке. При оценке таких исковых требований учитываются состояние имущества до инцидента и обычный график ремонта.

Предъявление исков

3.2.4. Истцы должны предоставить доказательства наличия ущерба их имуществу и счета, подтверждающие проведенный ремонт, очистку или замену, или же коммерческие предложения

по выполнению необходимых работ. Важно, чтобы имущество было сохранено или по крайней мере сфотографировано. Истцам рекомендуется незамедлительно связаться с Фондом 1992 года или Клубом взаимного страхования (или, если это возможно, с назначенным сюрвейером или местным офисом по рассмотрению исковых требований) для проведения (при необходимости) совместного осмотра пострадавшего имущества.

3.2.5. Определенная информация должна быть детализирована следующим образом:

- Степень имущественного ущерба от загрязнения и объяснение причин возникновения вреда.
- Описание и фотографии уничтоженного, поврежденного или нуждающегося в очистке, ремонте или замене имущества (например, лодок, рыболовных снастей, дорог, одежды), включая его местонахождение.
- Стоимость работ по ремонту, очистке или замене объектов.
- Фактический срок эксплуатации поврежденных объектов.
- Стоимость мер по восстановлению имущества после мероприятий по очистке, например стоимость ремонта дорог, пирсов и набережных, поврежденных во время очистки, а также информация об обычном графике ремонта.

3.3. ИСКИ О ВОЗМЕЩЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УБЫТКОВ В РЫБОЛОВНОЙ, МАРИКУЛЬТУРНОЙ И РЫБОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛЯХ

Объем компенсации

3.3.1. Компенсации подлежат упущенная выгода собственников имущества, загрязненного нефтью и используемого в рыболовной, марикультурной и рыбоперерабатывающей отраслях (косвенные убытки). Например, рыбаки, снасти которых подверглись загрязнению, могут потерять доход на период приостановки рыбной ловли до очистки или замены снастей.

3.3.2. Однако убытки также могут понести лица, имущество которых не было загрязнено нефтью (чистые экономические убытки). Например, рыбаки, снасти которых не были загрязнены, могут тем не менее принять решение о приостановке рыбной ловли во избежание загрязнения их снастей и улова, следствием чего станут экономические убытки.

3.3.3. В некоторых случаях природные и культивируемые запасы рыбы, моллюсков и иных мо-

репродуктов могут быть настолько загрязнены нефтью, что правительства вводят временные запреты на вылов и заготовку рыбы с целью охраны здоровья граждан. Собственники объектов марикультуры могут понести убытки в связи с нарушением циклов кормления, роста или поддержания нормальных запасов. Если степень загрязнения не настолько велика, чтобы вызывать проблемы со здоровьем, рыбаки и производители рыбы могут тем не менее вводить собственные временные запреты для защиты рынка. Собственники рыбоперерабатывающих предприятий могут понести убытки вследствие загрязнения помещений и оборудования или ограничения поставок из-за приостановки рыболовной и марикультурной деятельности.

3.3.4. Иски о возмещении экономических убытков, не связанных с имущественным вредом, например иски со стороны предприятий, напрямую зависящих от ловли и разведения рыбы (включая поставщиков топлива и льда, грузчиков, оптовых и розничных торговцев рыбой), подлежат удовлетворению только в том случае, если такие убытки были вызваны загрязнением. Иными словами, иск не подлежит удовлетворению лишь на том основании, что имел место инцидент с загрязнением. Все исковые требования от участников рыболовной, марикультурной и рыбоперерабатывающей отраслей должны отвечать общим критериям, изложенным в разд. 2. В то же время для удовлетворения иска о возмещении чистых экономических убытков необходима достаточно тесная причинная связь между загрязнением и убытками или ущербом. При рассмотрении вопроса о наличии такой тесной связи учитываются следующие факторы:

- Географическая близость экономической деятельности истца к области загрязнения (например, работает ли рыбак преимущественно на затронутой территории или находится ли рыбная ферма или рыбоперерабатывающее предприятие на затронутом побережье либо в непосредственной близости от него).
- Степень экономической зависимости деятельности истца от затронутых ресурсов, таких как загрязненный рыбопромысловый район (например, использует ли рыбак также близлежащее и незатронутое загрязнением рыболовное угодье или может ли использовать альтернативное рыболовное угодье без экономических потерь).

- Наличие у истца альтернативных источников поставок и деловых возможностей (например, мог ли переработчик рыбы найти альтернативные источники рыбы).
- Степень интегрированности бизнеса истца в экономическую деятельность территории, пострадавшей от разлива (например, находился ли бизнес истца или отдельные активы на затронутой территории или обеспечивал ли бизнес рабочими местами живущих там людей).

3.3.5. Иски о возмещении экономических убытков работников, заработная плата которых была уменьшена, которые были переведены на неполный рабочий день или уволены в результате причиненного разливом ущерба, подлежат удовлетворению в том случае, если существует тесная причинно-следственная связь между указанными убытками и ущербом от загрязнения. Период, за который истец может получить компенсацию, не должен превышать период, за который такую компенсацию получил или мог бы получить работодатель, поскольку теоретически работодатель может вновь принять истца на работу по окончании компенсационного периода. При рассмотрении вопроса о том, существует ли такая тесная причинная связь, во внимание принимаются обычная практика найма, законы и иные нормативно-правовые акты пострадавшего государства-участника, в частности, относительно следующих факторов:

- истцы должны иметь заключенный трудовой договор (в письменной, устной форме или как подразумеваемый договор) к моменту причинения ущерба от загрязнения. Фактическое начало трудовой деятельности к моменту возникновения ущерба не является обязательным, но простое ожидание работы рассматривается как недостаточная причинная связь;
- истцы должны понести экономические убытки в результате уменьшения заработной платы, перевода на неполный рабочий день или увольнения в связи с тем, что бизнес их работодателя понес ущерб от загрязнения (независимо от предъявления каких-либо исковых требований со стороны работодателя);
- если имеются альтернативные возможности трудоустройства в том же географическом районе, истцы должны попытаться уменьшить свои убытки, воспользовавшись такими возможностями. Значение терминов «аль-

тернативные возможности трудоустройства» и «тот же географический район» должно определяться в каждом конкретном случае с учетом всех обстоятельств истцов, их трудовой деятельности и затронутой территории.

3.3.6. Правительство государства-участника имеет право на взыскание расходов по социальному обеспечению, выплаченному пострадавшим лицам в связи с их экономическими убытками в результате снижения заработной платы, перевода на неполный рабочий день или увольнения вследствие ущерба от загрязнения, если национальное право допускает возмещение таких расходов за счет лиц, осуществляющих выплату компенсации.

3.3.7. Как показывает опыт, гибель запасов дикой рыбы вследствие разливов нефти происходит очень редко. Однако если у рыбаков есть опасения насчет гибели рыбы, то они должны незамедлительно связаться с Фондом 1992 г. или Клубом взаимного страхования (или, если это возможно, с назначенным сюрвейером или местным офисом по рассмотрению исковых требований) для проведения совместного осмотра поврежденных ресурсов.

3.3.8. Гибель марикультурных запасов вследствие загрязнения также является редкой, но если такая гибель действительно наступила, то истец должен задокументировать ущерб посредством сохранения образцов и проведения фотосъемки, чтобы продемонстрировать характер и размер ущерба. Истцам и в этом случае рекомендуется незамедлительно связаться с Фондом 1992 г. или Клубом взаимного страхования (или, если это возможно, с назначенным сюрвейером или местным офисом по рассмотрению исковых требований) для проведения совместного осмотра поврежденных ресурсов.

3.3.9. Если было принято решение об уничтожении выращенной рыбы или моллюсков, важно, чтобы были предоставлены научные или иные доказательства в поддержку такого решения. Решение государственного органа о введении запрета на вылов или заготовку рыбы не рассматривается как безусловное основание для уничтожения продукции, затронутой таким запретом. Иски о возмещении убытков вследствие уничтожения морепродуктов или вследствие запретов на вылов или заготовку рыбы подлежат удовлетворению в том случае и в той мере, в какой такие уничтожение или запреты являлись разумными. При оценке раз-

умности уничтожения или запрета учитываются следующие факторы:

- Была ли продукция загрязнена.
- Вероятность того, что загрязнение исчезло бы до наступления времени, когда обычно начинается заготовка продукции.
- Препятствовало ли хранение продукции в воде дальнейшему производству.
- Вероятность того, что продукция была бы пригодна для продажи к моменту наступления времени, когда обычно начинается заготовка продукции.

3.3.10. Поскольку оценка разумности уничтожения или запрета основана на научных и иных доказательствах, важно, чтобы отбор проб и их анализ осуществлялись через проведение химического исследования с установлением признаков нефти (пятен). Пробы с территории, затронутой загрязнением (проба, анализируемая на предмет загрязнения), и контрольные пробы с близлежащих склада или торговой точки за пределами загрязненной территории должны анализироваться одновременно. Пробы из двух групп должны быть представлены в равных количествах. В случае проведения анализа пятен специалисты не должны иметь возможность определить, является ли анализируемая проба исследуемой на предмет загрязнения или контрольной пробой (слепой тест).

Предъявление исков

3.3.11. Оценка исковых требований о возмещении экономических убытков в рыболовной, марикультурной и рыбоперерабатывающей отраслях осуществляется, насколько это возможно, на основе сравнения реальных финансовых показателей в заявленный период и в предыдущие периоды, например в форме аудиторских отчетов или налоговых деклараций истца – физического лица за период в три года до инцидента. Оценка не основывается на показателях, запланированных в бюджете. Критерий заключается в том, понес ли бизнес истца в целом экономические убытки в результате загрязнения. Целью изучения финансовых показателей за прошлое время является определение дохода, который мог бы ожидаться в период, покрываемый исковыми требованиями, если бы разлив не произошел, на основе изучения прошлых экономических показателей бизнеса истца, например того, увеличивались, уменьшались или оставались неизменными его до-

ходы в последние годы, а также любых причин, лежащих в основании таких трендов. При этом учитываются конкретные обстоятельства относительно истца и любые представленные доказательства. Кроме того, могут быть рассмотрены отчеты об улове, продажах и расходах на ловлю рыбы или иные доказательства, показывающие обычные доходы и расходы при ловле рыбы, равно как и различные аспекты правил рыболовства, обязательные для рыбных хозяйств на загрязненной территории. Если это применимо, то также учитываются изменения в интенсивности вылова, смешении видов, нормах вылова, продажной стоимости и расходах согласно преобладающим трендам в рыболовной деятельности, которой занимается истец, и ее регулированию. В случае относительно новой рыболовной деятельности или бизнеса с неполной или отсутствующей отчетностью о торговле иногда может использоваться среднерыночное сокращение прибыли от аналогичной деятельности или бизнеса на затронутой территории с тем предположением, что новое предприятие испытало бы аналогичный спад.

3.3.12. Компенсации подлежит упущенная валовая прибыль, поэтому сэкономленные накладные расходы или иные обычные расходы, которые не были понесены в результате инцидента, должны вычитаться из суммы упущенной выгоды. Такие переменные издержки варьируются в зависимости от уровня развития бизнеса. Характер конкретных расходов, подлежащих учету, зависит от специфики конкретного бизнеса, но может включать, например, затраты на еду, рыболовные приманки, лед и упаковку, топливо и смазочные материалы, коммунальные услуги, такие как газ и электричество, а также транспорт. Любые сэкономленные расходы на рабочий персонал или экипаж также должны вычитаться из упущенной выгоды.

3.3.13. Истцам необходимо доказывать свои убытки с помощью надлежащих доказательств, которые включают в себя следующую информацию:

- Характер убытков, включая доказательства, что предполагаемые убытки возникли в результате загрязнения.
- Помесячная разбивка доходов за период убытков и за три предшествующих года.
- Насколько это возможно – месячная разбивка количества (килограммов) каждого выловленного, заготовленного или пере-

работанного морского продукта за период убытков и за три предшествующих года.

- Сэкономленные накладные расходы или иные обычные переменные издержки.
- Метод расчета убытков.

3.3.14. Истцы должны указать, получили ли они какие-либо дополнительные доходы в результате инцидента. Например, истцы должны указать, получали ли они какие-либо выплаты или предварительные компенсации от публичных или иных органов в связи с инцидентом. Однако вычеты, как правило, не производятся в отношении небольших сумм, полученных физическими лицами, которые принимают участие в мероприятиях по очистке без цели защиты их собственного имущества или бизнеса.

3.3.15. Истцы, заработная плата которых была уменьшена, которые были переведены на неполный рабочий день или уволены в связи с ущербом от загрязнения, должны раскрыть информацию о любых компенсациях, полученных от социальных служб, будь то договорные или внедоговорные выплаты при увольнении, а также о других источниках, предусмотренных национальных правом или иным образом, которые обеспечили дополнительные средства для покрытия убытков. Компенсация выплачивается истцу в непокрытой части его/ее убытков с учетом любых упомянутых компенсаций. Истцы не должны получать двойное возмещение.

3.3.16. Является общепризнанным тот факт, что некоторые отрасли рыболовства и марикультуры работают в очень небольших масштабах, некоторые из которых находятся на уровне натурального или лишь полукommerческого хозяйства. Для таких истцов может быть необязательным ведение учета улова или доходов и поэтому для них может стать затруднительным представить документальные доказательства в обоснование своих требований. При таких обстоятельствах иски оцениваются на основе доступной релевантной информации, такой как государственная статистика или другая публичная информация и полевые исследования затронутого рыбного хозяйства и аналогичных незатронутых хозяйств. Фондом 1992 г. был опубликован ряд руководств для помощи истцам при предъявлении исков в конкретных отраслях, включая рыболовный промысел, марикультуру и рыбоперерабатывающую отрасль. Также имеются руководства для содействия экспертам, осуществляющим

оценку исковых требований в данной отрасли. Все руководства доступны на сайте Международных фондов для компенсации ущерба от загрязнения нефтью.

3.4. ИСКИ О ВОЗМЕЩЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УБЫТКОВ В ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

Объем компенсации

3.4.1. Предприятия туристической отрасли или те предприятия, значительная часть доходов которых зависит от туристов, расположенные рядом с загрязненными общественными пляжами, могут понести упущенную выгоду в связи с падением числа гостей в период загрязнения. Однако иски о возмещении таких экономических убытков (обычно называемых чистыми экономическими убытками, см. параграфы 1.4.9–1.4.10) подлежат удовлетворению только в том случае, если такие убытки были вызваны загрязнением. Иными словами, иск не подлежит удовлетворению лишь на том основании, что имел место инцидент с загрязнением. Все исковые требования от участников туристической отрасли должны отвечать общим критериям, изложенным в разд. 2. В то же время для удовлетворения иска в данной отрасли необходима достаточно тесная причинная связь между загрязнением и убытками или ущербом. При рассмотрении вопроса о наличии такой тесной связи учитываются следующие факторы:

- Географическая близость экономической деятельности истца к области загрязнения (например, находится ли отель для туристов, кемпинг, ресторан или бар на затронутом побережье либо в непосредственной близости от него).
- Степень экономической зависимости деятельности истца от затронутой береговой линии (например, обслуживает ли отель или ресторан, расположенный вблизи к затронутому побережью, исключительно или преимущественно отдыхающих туристов или бизнес-сообщество).
- Наличие у истца альтернативных источников поставок и деловых возможностей (например, было ли сокращение доходов за счет туристов компенсировано доходами за счет лиц, которые участвовали в мероприятиях по реагированию на инцидент с загрязнением нефтью, таких как персонал по очистке и представители средств массовой информации).

- Степень интегрированности бизнеса истца в экономическую деятельность территории, пострадавшей от разлива (например, находился ли бизнес истца или отдельные активы на затронутой территории или обеспечивал ли бизнес рабочими местами живущих там людей).

3.4.2. Иски о возмещении экономических убытков работников, заработная плата которых была уменьшена, которые были переведены на неполный рабочий день или уволены в результате причиненного разливом ущерба, подлежат удовлетворению в том случае, если наличествует тесная причинно-следственная связь между указанными убытками и ущербом от загрязнения. Период, за который истец может получить компенсацию, не должен превышать период, за который такую компенсацию получил или мог бы получить работодатель, поскольку теоретически работодатель может вновь принять истца на работу по окончании компенсируемого периода. При рассмотрении вопроса о том, существует ли такая тесная причинная связь, во внимание принимаются обычная практика найма, законы и иные нормативно-правовые акты пострадавшего государства-участника, в частности, относительно следующих факторов:

- истцы должны иметь заключенный трудовой договор (в письменной, устной форме или как подразумеваемый договор) к моменту причинения ущерба от загрязнения. Фактическое начало трудовой деятельности к моменту возникновения ущерба не является обязательным, но простое ожидание работы рассматривается как недостаточная причинная связь;
- истцы должны понести экономические убытки в результате уменьшения заработной платы, перевода на неполный рабочий день или увольнения в связи с тем, что бизнес их работодателя понес ущерб от загрязнения (независимо от предъявления каких-либо исковых требований со стороны работодателя);
- если имеются альтернативные возможности трудоустройства в том же географическом районе, истцы должны попытаться уменьшить свои убытки, воспользовавшись такими возможностями. Значение терминов «альтернативные возможности трудоустройства» и «тот же географический район» должно определяться в каждом конкретном случае

с учетом всех обстоятельств истцов, их трудовой деятельности и затронутой территории.

3.4.3. Правительство государства-участника имеет право на взыскание расходов по социальному обеспечению, выплаченному пострадавшим лицам в связи с их экономическими убытками в результате снижения заработной платы, перевода на неполный рабочий день или увольнения вследствие ущерба от загрязнения, если национальное право допускает возмещение таких расходов за счет лиц, осуществляющих выплату компенсации.

3.4.4. Проводится различие между (а) истцами, которые продают товары или оказывают услуги непосредственно туристам (например, собственники отелей, кемпингов, баров и ресторанов) и бизнес которых был напрямую затронут сокращением количества посетителей в районе, затронутом разливом нефти, и (б) теми, кто поставляет товары или оказывает услуги другим предприятиям туристической отрасли, но не напрямую туристам (например, оптовые продавцы, производители сувениров и открыток и прачечные для отелей). Считается, что в случае категории (б) отсутствует тесная причинная связь между загрязнением и какими-либо убытками истцов. Следовательно, иски такого типа, как правило, в принципе не подлежат удовлетворению.

Предъявление исков

3.4.5. Оценка исковых требований о возмещении чистых экономических убытков в туристической отрасли осуществляется, насколько это возможно, на основании сравнения реальных финансовых показателей в заявленный период и в предыдущие периоды, например в форме аудиторских отчетов или налоговых деклараций истца – физического лица за период в три года до инцидента. Оценка не основывается на показателях, запланированных в бюджете. Критерий заключается в том, понес ли бизнес истца в целом экономические убытки в результате загрязнения. Целью изучения финансовых показателей за прошлое время является определение дохода, который мог бы ожидаться в период, покрываемый исковыми требованиями, если бы разлив не произошел, на основе изучения прошлых экономических показателей бизнеса истца, например того, увеличивались, уменьшались или оставались неизменными его доходы в последние годы, а также любых причин, лежащих в основании таких трендов. При этом учитыва-

ются конкретные обстоятельства относительно истца и любые представленные доказательства. В случае относительно нового бизнеса с неполной или отсутствующей отчетностью о торговле иногда может использоваться среднерыночное сокращение прибыли от аналогичной деятельности или бизнеса на затронутой территории с тем предположением, что новое предприятие испытало бы аналогичный спад.

3.4.6. Компенсации подлежат упущенная прибыль, поэтому сэкономленные накладные расходы или иные обычные расходы, которые не были понесены в результате инцидента, должны вычитаться из суммы упущенной выгоды. Такие переменные издержки варьируются в зависимости от уровня развития бизнеса. Характер конкретных расходов, подлежащих учету, зависит от специфики конкретного бизнеса, но может включать, например, затраты на еду, туалетные принадлежности в отелях и товары на продажу, такие как сувениры, коммунальные услуги, такие как газ и электричество, расходы на уборку и техническое обслуживание. Любые сэкономленные расходы на рабочий персонал или экипаж также должны вычитаться из упущенной выгоды, однако работники имеют право на подачу самостоятельных исков.

3.4.7. Истцам необходимо доказывать свои убытки с помощью надлежащих доказательств, которые включают в себя следующую информацию:

- Характер убытков, включая доказательства, что предполагаемые убытки возникли в результате загрязнения.
- Помесячная разбивка доходов за период убытков и за аналогичный период в течение трех предшествующих лет.
- Насколько это возможно – ежемесячная разбивка количества проданных единиц товара за период убытков и за три предшествующих года (для отелей – количество сданных номеров, для кемпингов – количество сданных мест, для жилья с самообслуживанием – на сколько недель сдавалось жилье, для ресторанов – количество проданных блюд и для туристических объектов – количество посетителей / проданных билетов; для иных предприятий, таких как магазины и бары, требуется лишь разбивка доходов).
- Подробная информация об изменениях в предпринимательском потенциале (например, в количестве номеров в отеле) или

изменениях в часах работы или во взимаемой плате в том году, когда возникли убытки, и в течение трех предшествующих лет.

- Сэкономленные накладные расходы или иные обычные переменные издержки.
- Метод расчета убытков.

3.4.8. Истцы должны указать, получили ли они какие-либо дополнительные доходы в результате инцидента. Например, истцы должны указать, получали ли они какие-либо выплаты или предварительные компенсации от публичных или иных органов в связи с инцидентом.

3.4.9. Истцы, заработная плата которых была уменьшена, которые были переведены на неполный рабочий день или уволены в связи с ущербом от загрязнения, должны раскрыть информацию о любых компенсациях, полученных от социальных служб, будь то договорные или внедоговорные выплаты при увольнении, а также о других источниках, предусмотренных национальных правом или иным образом, которые обеспечили дополнительные средства для покрытия убытков. Компенсация выплачивается истцу в непокрытой части его/ее убытков с учетом любых упомянутых компенсаций. Истцы не должны получать двойное возмещение.

3.4.10. Фондом 1992 года был опубликован ряд руководств для помощи истцам при предъявлении исков в конкретных отраслях, включая туристическую отрасль. Все руководства доступны на сайте Международных фондов для компенсации ущерба от загрязнения нефтью.

3.5. ИСКИ О ВОЗМЕЩЕНИИ РАСХОДОВ НА МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЧИСТЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УБЫТКОВ

Объем компенсации

3.5.1. Подлежат удовлетворению иски о возмещении расходов на меры по предотвращению или уменьшению чистых экономических убытков, которые, если бы они были понесены, подлежали бы компенсации согласно Конвенциям 1992 г. Такие меры могут быть направлены на преодоление негативных последствий загрязнения на рыболовную и туристическую отрасли. Для выплаты компенсации предпринимаемые меры должны отвечать следующим требованиям:

- Расходы на такие меры должны быть разумными.
- Расходы на такие меры не должны быть несоразмерными тому ущербу или убыткам, на уменьшение которых они направлены.

- Меры должны быть целесообразными и предполагать разумные перспективы успеха (например, меры по восстановлению доверия к морепродуктам, как правило, должны предприниматься только после того, как рыболовные угодья очищены от загрязнения и риск дальнейшего загрязнения минимален или отсутствует).
- В случае маркетинговых кампаний предпринимаемые меры должны быть направлены на конкретные целевые рынки (например, меры по преодолению негативных последствий загрязнения на туризм, как правило, должны быть направлены на обычную клиентскую базу туристов в этом районе).

3.5.2. Иски о возмещении расходов на маркетинговые кампании или аналогичные мероприятия подлежат удовлетворению только в том случае, если такие мероприятия являются дополнительными по отношению к тем, которые обычно проводятся для этой цели. Иными словами, компенсация выплачивается только за дополнительные расходы, связанные с необходимостью преодоления негативных последствий загрязнения. Маркетинговые кампании слишком общего характера не принимаются. Если несколько публичных органов осуществляют кампании, связанные с одними и теми же негативными последствиями, такие кампании должны быть надлежащим образом скоординированы, чтобы избежать выполнения дважды одной и той же работы. Иски о возмещении расходов на предотвращение чистых экономических убытков, как правило, не подлежат удовлетворению до того момента, пока эти меры не будут предприняты.

3.5.3. Разумность предпринятых мер оценивается исходя из конкретных обстоятельств дела и при учете затронутых интересов и фактов, известных на момент принятия мер. При рассмотрении исков о возмещении расходов на организацию маркетинговой деятельности учитывается поведение истца перед средствами массовой информации после инцидента, и в частности то, привело ли такое поведение к увеличению негативных последствий загрязнения.

Предъявление исков

3.5.4. При предъявлении исков из маркетинговых кампаний должна быть предоставлена следующая информация:

- Подробная информация о характере, цели, сроках и целевой группе для каждого из дополнительных маркетинговых мероприятий.
- Подробная разбивка расходов на любую маркетинговую стратегию или кампанию, направленную на преодоление экономических последствий инцидента, с соответствующими счетами/документацией для подтверждения расходов.
- Детали и стоимость обычных маркетинговых стратегий и кампаний истца (если таковые имеются).
- Результаты дополнительных маркетинговых мероприятий при наличии измеримых результатов.

3.6. ИСКИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И РАСХОДОВ НА ПРОВЕДЕНИЕ ИССЛЕДОВАНИЙ ПОСЛЕ РАЗЛИВА

Объем компенсации

3.6.1. Согласно Конвенциям 1992 г. компенсация за ущерб окружающей среде ограничивается упущенной выгодой в результате причинения такого ущерба и расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты.

3.6.2. Примеры подлежащих удовлетворению исковых требований о возмещении экономических убытков, причиненных вследствие ущерба окружающей среде, включают сокращение доходов морского парка или заповедника, которые взимают плату за посещение, или сокращение улова промысловых видов морской продукции, напрямую затронутых нефтью. См. предыдущие разделы Руководства, посвященные экономическим убыткам в рыболовной, марикультурной и рыбоперерабатывающей отраслях и в туристической отрасли (подразд. 3.3 и 3.4).

3.6.3. В большинстве случаев крупный разлив нефти не несет непоправимого ущерба морской среде вследствие ее большого потенциала по естественному восстановлению. Несмотря на существование ограничений относительно того, какие меры могут быть приняты для улучшения естественных процессов, при определенных обстоятельствах возможно ускорить естественное восстановление после разлива нефти с помощью разумных восстановительных мер. Расходы на такие меры подлежат компенсации при определенных условиях.

3.6.4. Ввиду того, что практически невозможно привести поврежденный район к тому же эко-

логическому состоянию, которое существовало бы, если бы разлива нефти не произошло, целью любых разумных восстановительных мер должно быть восстановление того биологического сообщества, в котором присутствуют и нормально функционируют организмы, характерные для этого сообщества на момент инцидента. Расходы на восстановительные меры, принятые на некотором расстоянии от затронутого района, но все еще в его общих окрестностях, могут подлежать компенсации, если может быть продемонстрировано, что они действительно будут способствовать восстановлению поврежденных компонентов окружающей среды. Эта связь между мерами и поврежденными компонентами имеет важное значение для соответствия определению ущерба от загрязнения в Конвенциях 1992 г. (см. подразд. 1.4).

3.6.5. В дополнение к общим критериями удовлетворения исков о возмещении убытков, изложенным в подразд. 1.5, иски о возмещении расходов на меры по восстановлению окружающей среды подлежат удовлетворению только в случае соответствия следующим критериям:

- Меры должны с разумной долей вероятности значительно ускорить естественный восстановительный процесс.
- Меры должны быть направлены на предотвращение дальнейшего ущерба в результате инцидента.
- Меры не должны, насколько это возможно, приводить к ухудшению других мест обитания или к неблагоприятным последствиям для других природных или экономических ресурсов.
- Меры должны быть технически осуществимыми.
- Расходы на принятие мер не должны быть несоразмерными масштабу и продолжительности ущерба и положительным результатам, которые с разумной долей вероятности будут достигнуты.

3.6.6. Оценка исковых требований основывается на информации, доступной на момент принятия восстановительных мер. Компенсация выплачивается только за разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты. Исковые требования о возмещении экономических убытков в результате ущерба окружающей среде, которые могут быть выражены в денежном эквиваленте,

оцениваются аналогично другим требованиям о возмещении экономических убытков.

3.6.7. В некоторых случаях для установления природы и степени ущерба, причиненного окружающей среде в результате разлива нефти, и для определения того, являются ли восстановительные меры необходимыми и осуществимыми, требуется проведение исследований. Такие исследования не требуются после каждого разлива и, как правило, наиболее уместны в случае крупных инцидентов, когда есть доказательства значительного воздействия на окружающую среду.

3.6.8. Фонд может участвовать в оплате расходов на такие исследования при условии, что они связаны с ущербом, который подпадает под определение ущерба от загрязнения в соответствии с Конвенциями, включая разумные меры по восстановлению поврежденной окружающей среды. Для выплаты компенсации необходимо, чтобы любые такие исследования после разлива с разумной долей вероятности содержали достоверную и полезную информацию. По этой причине исследования должны проводиться с профессионализмом, научной строгостью, объективностью и балансом. С наибольшей долей вероятности это будет достигнуто, если в пострадавшем государстве-участнике будет создан комитет или иной механизм для разработки и координации любых таких исследований, равно как и восстановительных мер.

3.6.9. Масштабы исследований должны быть пропорциональны степени загрязнения и предполагаемым последствиям. С другой стороны, сам по себе факт того, что исследование после разлива показывает, что не возникло значительного долгосрочного ущерба окружающей среде или что не требуются какие-либо восстановительные меры, не исключает компенсацию расходов на исследование.

3.6.10. Фонду должно быть на ранней стадии предложено принять участие в определении необходимости проведения исследования окружающей среды после разлива при конкретном инциденте. Если будет признано, что проведение такого исследования оправданно, Фонду должна быть предоставлена возможность участвовать в планировании и определении технического задания исследования. В этом контексте Фонд может играть важную роль в обеспечении того, чтобы любые

исследования окружающей среды после разлива не повторяли без необходимости то, что было сделано ранее. Фонд также может помочь в обеспечении использования надлежащих методов и экспертов. Крайне важно, чтобы ход исследований контролировался, а результаты были ясно и беспристрастно задокументированы. Это важно не только для конкретного инцидента, но и для сбора Фондом релевантных данных для будущих случаев.

3.6.11. Важно также подчеркнуть, что участие Фонда в планировании исследований окружающей среды необязательно означает, что расходы на любые предложенные или принятые позднее восстановительные меры будут подлежать компенсации.

Предъявление исков

3.6.12. Иски о возмещении расходов на восстановительные меры и связанные с этим исследования должны содержать следующие детали:

- Чертеж затронутой разливом территории с описанием масштаба, распределения и уровня загрязнения, а также ресурсов, затронутых нефтью (например, с использованием географических или навигационных карт, подкрепленных фотографиями, видео или информацией в другом виде).
- Аналитические и/или иные доказательства, показывающие связь между загрязнением нефтью и причастным судном (такие как химический анализ проб нефти, релевантные данные о ветре, приливах и отливах, течениях, результаты наблюдений за плавающей нефтью и графическое изображение ее перемещения).
- Детали и результаты любых исследований, проведенных для оценки ущерба окружающей среде и контроля за эффективностью любых предлагаемых восстановительных мер, с разбивкой соответствующих расходов.
- Подробное описание любых восстановительных мер, которые приняты или должны быть приняты, и разбивка расходов.

3.6.13. Исковые требования о возмещении экономических убытков, причиненных вследствие ущерба окружающей среде, в основном должны оцениваться по той же модели, которая установлена для чистых экономических убытков (см. параграфы 1.4.9–1.4.10).

ЯВЛЯЕТСЯ ЛИ МОЙ ИСК ДОПУСТИМЫМ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ КОМПЕНСАЦИИ?

До предъявления иска убедитесь, что вы можете ответить «да» на следующие вопросы (см. параграф 1.5.1):

- понесли ли вы уже расходы, убытки или ущерб?
- относятся ли расходы к мерам, которые были приняты после инцидента и которые являются разумными и обоснованными?
- были ли расходы, убытки или ущерб вызваны загрязнением в результате разлива?
- имеется ли разумная причинная связь между расходами, убытками или ущербом в рамках вашего иска и загрязнением, вызванным разливом?
- можете ли вы количественно оценить размер понесенных вами убытков?
- можете ли вы подтвердить размер ваших расходов, убытков или ущерба и предоставить соответствующие документы или иные доказательства?

КАКАЯ ИНФОРМАЦИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ ПРЕДОСТАВЛЕНА ПРИ ПОДАЧЕ МОЕГО ИСКА?

При предъявлении иска о компенсации вы должны предоставить следующую информацию (см. параграф 2.4.1):

- Ваше имя и адрес.
- Наименование судна, причастного к инциденту.
- Дата, место и подробные данные об инциденте, если таковые вам известны, за исключением случаев, когда Фонд 1992 года уже имеет указанную информацию.
- Тип ущерба от загрязнения в результате инцидента.
- Заявленный вами размер компенсации.

От вас может потребоваться предоставить дополнительную информацию в зависимости от типа вашего требования (см. раздел 3).

Вы можете ознакомиться с бланком искового заявления, который размещен на сайте Международных фондов для компенсации ущерба от загрязнения нефтью. В случае крупного инцидента вы сможете скачать бланк искового заявления для конкретного инцидента, который будет необходимо заполнить и направить в Международные фонды для компенсации ущерба от загрязнения нефтью/страховщику судовладельца. ■

IV. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

Предисловие

В этом номере журнала сделан отход от традиционного содержания раздела о новинках литературы по морскому праву. Как и выпуск в целом, обзор посвящен правовому регулированию нефтяных разливов. Представленные работы были опубликованы ранее 2024 г., а некоторые из них упоминались в предыдущих выпусках журнала. Тем не менее все они представляют собой актуальные и содержательные труды, рекомендуемые к прочтению желающим углубиться в тему разливов нефти на море.

Можно отметить, что в обзоре не приведены книги и статьи на русском языке. К сожалению, это связано с отсутствием сегодня в России качественных юридических текстов по разливам нефти как в виде части какого-либо исследования, так и в виде самостоятельных книг или статей (авторы работ, представленных в настоящем номере, постарались восполнить этот пробел). Более того, даже в устаревшей литературе можно столкнуться с откровенными нарушениями академических норм. Например, В.А. Медников в комментарии к ст. 316 КТМ РФ в значительном объеме пересказывает (во многом дословно) положения Руководства фондов *IOPC* по предъявлению исков из разливов нефти – без какой-либо ссылки на таковое¹. В частности, об этом говорит сравнение текста следующих пунктов комментария и Руководства соответственно (8 и 1.5.1; 9 и 3.1.1–3.1.3, 3.1.5–3.1.6, 3.1.11, 3.1.13; 10 и 3.1.15; 11 и 3.1.12; 12 и 3.2.1; 13 и 1.4.12; 14 и 3.1.14; 16 и 1.4.8–1.4.9, 3.3.1, 3.3.4, 3.4.4, 3.3.11/3.4.5; 17 и 3.5.1; 18 и 3.3.9–3.3.10²).

Возможно, ближайшей по времени из достойных упоминания работ на русском языке явля-

ется монография Г.Г. Иванова «Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации» 2009 г.³ Напротив, описанные далее зарубежные исследования были опубликованы с 2015 по 2022 г.

1. М. Якобссон «Будущая конвенция об ответственности в прибрежных водах – место для аналогии с ответственностью при разливах нефти?» в: Ответственность по морскому праву в глобальном и региональном контекстах. Под ред. Б. Сойера, Э. Теттенборна.

Jacobsson, M. *A future liability convention in the offshore sector – could it be inspired by the tanker oil spill regime?* in Soyer, B., Tettenborn, A. (eds.). (2018). *Maritime liabilities in a global and regional context*. Informa Law from Routledge.

Данное исследование, содержащееся в сборнике под редакцией Б. Сойера и Э. Теттенборна, посвящено основным положениям международных договоров, формирующих режим ответственности в рамках конвенций о гражданской ответственности и о Международном фонде для компенсации ущерба от загрязнения нефтью. Вопросы, связанные с ответственностью и компенсацией за ущерб от загрязнения в результате различных видов инцидентов на море, регулируются несколькими глобальными международными конвенциями, заключенными под эгидой Международной морской организации. Наиболее важной частью регулирования является режим, покрывающий разливы нефти с танкеров. В то же время отсутствует какая-либо конвенция, которая бы регулировала ответственность за ущерб от загрязнения в прибрежных водах.

2. С.Ф. Гален «Гражданская ответственность при морских инцидентах».

Gahlen, S.F. (2015). *Civil liability for accidents at sea*. Springer.

Данная книга представляет собой исследование гражданской ответственности при

¹ Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. 2-е изд., испр. и доп. / под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2005. С. 598 и далее (автор комментария к главе XVIII – В.А. Медников).

² Ср.: Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. С. 398 и далее.

³ Иванов Г.Г. Указ. соч.

морских инцидентах с фокусом на интересах сторон, не связанных с морским предприятием договорными отношениями. Морское судоходство и шельфовая индустрия являются одними из самых интернациональных видов деятельности в мире, и эксплуатация судов и морских объектов может затрагивать самые разные интересы в различных отношениях. Несмотря на наличие международно-правовой базы, которая охватывает наиболее часто встречающиеся случаи, остаются вопросы соотношения международных и национальных нормативных актов. В данной книге рассматриваются эти проблемы.

3. А. Калькбреннер «Компенсация катастрофического вреда: режимы гражданской ответственности и компенсационные фонды» (докторская диссертация).

Kalkbrenner, A. (2015). *Compensating for catastrophic harm: civil liability regimes and compensation funds* (doctoral thesis). University of Calgary.

В данной диссертации исследуется гражданская ответственность при катастрофических инцидентах, таких как взрыв нефтяной платформы "Deepwater Horizon" или авария на АЭС «Фукусима-1». В большинстве режимов гражданской ответственности за потенциально опасные виды деятельности используются специфические конструкции, например направленность ответственности и ограничение ее размера. Направленность ответственности означает, что она возлагается на определенную группу делинквентов, в то время как ответственность других потенциальных ответчиков исключается. Сочетание направленности и лимитирования ответственности могут ограничить общий размер компенсации, доступной потерпевшим, что в итоге может привести к неполному удовлетворению их требований. В зависимости от юрисдикции бремя недокомпенсации возлагается на государство или на пострадавших лиц. Обычная структура режимов гражданской ответственности, состоящая из принципа ответственности делинквента и финансового обеспечения, такого как страхование, недостаточна для решения проблем с опасной деятельностью, приводящей к катастрофическому ущербу, если политико-правовой целью является выплата потерпевшим адекватной компенсации ущерба.

4. М. Цимплис «Экологические нормы в морском частном праве».

Tsimplis, M. (2021). *Environmental norms in maritime law*. Edward Elgar Publishing.

В этой актуальной работе рассматриваются изменения в морском частном праве в свете экологических принципов, а также последствия этих изменений для правоотношений между участниками морского судоходства. Представлена комплексная оценка использования экологических принципов в регулировании судоходства и морском частном праве. Обосновывается, что нормативные барьеры, обусловленные краткосрочными финансовыми интересами, балансом сил между государствами и технократическим характером Международной морской организации, препятствуют изменениям, необходимым для поддержки устойчивого развития, и тем самым ставят под угрозу морскую среду.

5. «Экология в суде» под ред. А.Э. Ингельсона.

Ingelson, A.E. (ed.). (2019). *Environment in the courtroom*. University of Calgary Press.

Это обзор актуальных проблем экологического права Канады по трем основным направлениям: специфическая природа экологического вреда, уголовное преследование за преступления против экологии и вынесение наказаний за такие преступления. Исследования, собранные в данной книге, представляют собой попытку канадских специалистов по экологическому праву преодолеть проблемы, связанные с рассмотрением экологических дел в судах Канады. В то же время включенные в книгу материалы по Австралии и США показывают, что фундаментальные экологические проблемы Канады схожи с проблемами некоторых других юрисдикций.

6. М. Якобссон «Пять речей о гражданской ответственности за загрязнение моря».

Jacobsson, M. (2017). *Five speeches on civil liability for marine pollution*. Studio Legale Lauro.

Эта книга является не просто антологией, в которой собраны отдельные выступления автора. В четырех из пяти докладов рассматривается единая тема – «Компенсация ущерба при разливах нефти». Во всех пяти прослеживается одна проблема – соотношение между международными унифицированными режимами, построенными на международных конвенциях, таких как конвенции 1992 г. о гражданской ответственности

сти и о Фонде или Конвенция ООН по морскому праву (UNCLOS), и национальным правом государств-участников в условиях зачастую неоднородного толкования национальными судами. Эта дилемма ярко отражается в ключевом вопросе, который послужил названием для третьего доклада: какова роль международных договоров в унификации морского частного права?

7. Г. Хандл «Вред морской экологии: компенсация ущерба экосистемным услугам в международном праве».

Handl, G. (2019). *Marine environmental damage: the compensability of ecosystem service loss in international law*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 34(4), 602–641.

Основные морские конвенции, регулирующие ответственность и выплату компенсаций за загрязнение морской среды, в первую очередь Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. и Протокол о Дополнительном фонде 2003 г. (режим КГО/Фонда), исключают возможность компенсации чистого экологического вреда. В данной статье рассматривается вопрос о том, достаточно ли в условиях современного международного публичного порядка или права чего-либо другого, кроме как полной компенсации ущерба морской среде, включая потерю экосистемных услуг. Приводятся и отвергаются традиционные аргументы против такой компенсации, а также противопоставляются практика рассмотрения экологических исков в рамках режима КГО/Фонда и зарождающиеся тенденции принятия решений на международно-правовом уровне и в отдельных национальных правовых системах, где поддержку получает полная компенсация. Автором делается вывод о необходимости скорректировать подходы к экологическим искам в режиме КГО/Фонда, чтобы привести их в соответствие с описанной международной (и национальной) практикой и тем самым защитить целостность самого режима в долгосрочной перспективе.

8. М. Эванс «*Parens patriae* и доктрина общественного доверия: в защиту взыскания чистого экологического вреда».

Evans, M. (2016). *Parens patriae and public trust: litigating environmental harm per se*, *McGill International Journal of Sustainable Development Law and Policy*, 12(1), 1–21.

В западных правовых традициях экологический вред обычно рассматривается строго через антропоцентрическую призму – как подход, который до сих пор не смог привести к достижению цели экологической устойчивости. Автором доказывается, что признание канадским правом чистого экологического вреда будет способствовать защите окружающей среды. Предлагаются механизмы урегулирования такого вреда в судебном порядке. В частности, автором рассматриваются возможные механизмы судебной компенсации чистого экологического вреда: иски государственных органов в рамках полномочий из *parens patriae* и их альтернатива – иски граждан против государства в рамках доктрины общественного доверия. Несмотря на то что оба варианта имеют свои недостатки, каждый из них может быть использован для реализации правового потенциала по созданию устойчивого будущего.

9. Ф. Сандс, Ж. Пил, А. Фабра, Р. Маккензи «Принципы международного экологического права» (4-е изд.).

Sands, P., Peel, J., Fabra, A., & MacKenzie, R. (2018). *Principles of international environmental law* (4th ed.). Cambridge University Press.

В полностью обновленном издании читателю предлагается всеобъемлющий и критический анализ одной из наиболее быстро развивающихся областей международного права, а именно принципов и правил охраны окружающей среды. Здесь разбираются ключевые, основополагающие принципы, структуры управления и методы регулирования, а также исследуется каждый из основных разделов международного экологического регулирования в рамках тематических глав, включая изменение климата, защиту атмосферы, океана и пресной воды, биоразнообразию, химикаты и регулирование отходов. Непрерывно растущие точки пересечения с другими областями международного права также исследуется через рассмотрение взаимосвязей между международным экологическим правом и другими направлениями международного регулирования, такими как международная торговля, права человека, гуманитарное право и инвестиционное право.

10. Ч. Андерсон, Дж. Хэйр, К. де ла Рю «Морское судоходство и окружающая среда: право и практика» (3-е изд.).

Anderson, C., Hare, J., & de la Rue, C. (2022). *Shipping and the environment: law and practice* (3rd ed.). Informa Law from Routledge.

С момента первой публикации в 1998 г. эта книга является ведущей работой по международному и американскому праву и практике в этой сфере. Авторы книги – известные юристы и страховые специалисты с более чем 100-летним совокупным опытом работы, который включает непосредственное соприкосновение со многими крупными инцидентами. Данный труд является не только всеобъемлющим справочником, но и богатым источником вводного материала и практических идей, которые объ-

ясняются доступным языком, ценным как для юристов, так и для широкой международной читательской аудитории. Текст был обновлен в части основных вопросов, касающихся загрязнения с судов, удаления затонувших судов и сброса отходов в море, и расширен до других современных областей, включая загрязнение при проведении морских операций после взрыва на “Deepwater Horizon”, выбросы пластика в море, утилизацию судов, полярные операции и быстро меняющиеся ограничения на выбросы углерода с морских судов, а также угрозы безопасности, такие как кибератаки, терроризм и современные формы пиратства. ■

Обзор подготовлен Иваном Кобченко

V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

Foreword

This issue of the journal departs from the traditional content of the section on new publications on maritime law and the law of the sea. Just as the issue as a whole, the literature review focuses on the legal regulation of oil spills. Publications presented in the review were published before 2023, and some of them can be found in previous issues of the journal. Nevertheless, they are all timely and thought-provoking works which are recommended reading if one wishes to delve deeper into the topic of spills at sea.

It can be noted that there are no books or articles in Russian in the list of papers. Unfortunately, this is due to the current lack of reliable legal texts on oil spills in Russia, either as a part of a study or as separate books or articles (apart from the articles which were published in this journal, and which do not require a review). Moreover, even outdated literature may contain blatant violations of academic norms. For instance, V. Mednikov recites (mostly verbatim) to a large extent the provisions of the IOPC Funds' Claims Manual in his commentary to Article 316 of the Russian MSC – and without any reference to the Manual itself¹. In particular, it can be seen when comparing the text of the following paragraphs of the commentary and the Manual accordingly (8 and 1.5.1; 9 and 3.1.1–3.1.3, 3.1.5–3.1.6, 3.1.11, 3.1.13; 10 and 3.1.15; 11 and 3.1.12; 12 and 3.2.1; 13 and 1.4.12; 14 and 3.1.14; 16 and 1.4.8–1.4.9, 3.3.1, 3.3.4, 3.4.4, 3.3.11/3.4.5; 17 and 3.5.1; 18 and 3.3.9–3.3.10²).

Perhaps the most recent noteworthy research is G.G. Ivanov's monograph "Legal Regulation of the Shipping in the Russian Federation" published

in 2009³. In contrast, foreign books and articles described in the review were published between 2015 and 2022.

1. Jacobsson, M. *A future liability convention in the offshore sector – could it be inspired by the tanker oil spill regime?* in Soyer, B., Tettenborn, A. (eds.). (2018). *Maritime liabilities in a global and regional context*. Informa Law from Routledge.

This chapter of the book edited by B. Soyer and A. Tettenborn focuses on the substantive provisions of the treaties forming the Civil Liability Convention / Fund regime. Issues relating to liability and compensation for pollution damage resulting from various types of shipping incidents are governed by several global international conventions adopted under the auspices of the International Maritime Organization. The most important of these regimes is that relating to tanker oil spills. There is, however, no international convention governing liability for pollution damage in the offshore sector.

2. Gahlen, S.F. (2015). *Civil liability for accidents at sea*. Springer.

This book presents a study on civil liability for accidents at sea, with a focus on the interests of parties that are not contractually participating in the maritime enterprise. Shipping and the maritime offshore industry are among the most international businesses in the world, and the operation of ships and facilities at sea can involve very different interests in a wide variety of relationships. Although there is an international legal framework that covers the most frequent types of cases, questions remain regarding the interplay of international and national legislation. This book addresses these issues.

3. Kalkbrenner, A. (2015). *Compensating for catastrophic harm: civil liability regimes and compensation funds (doctoral thesis)*. University of Calgary.

¹ Commentary to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. 2nd ed. amended and supplemented / ed. by G.G. Ivanov. Moscow: Spark, 2005. P. 598 ff. (author of the commentary to Chapter XVIII – V. Mednikov).

² Compare with: *Ivanov G.G. Legal Regulation of the Shipping in the Russian Federation*. 2nd ed., revised and supplemented. Moscow: Maritime News of Russia, 2009. P. 398 ff.

³ *Ivanov G.G. Op. cit.*

This thesis is concerned with civil liability for catastrophic incidents such as the BP Deepwater Horizon or Fukushima. Most civil liability regimes for potentially hazardous activities adopt design features, such as channelling and limiting the amount of liability. Channelling means that liability is assigned to a specific group of injurers and the liability of other potential defendants is excluded. The combination of channelling and financial limits may limit the overall compensation available to victims potentially resulting in undercompensation of victims. Depending on the jurisdiction, the remaining liability is left with the state or the victims. This thesis argues that the ordinary structure of civil liability regimes consisting of a liability rule backed up by a financial security instrument, such as insurance, is insufficient to address hazardous activities that result in catastrophic damage if adequate compensation for victims is the policy goal.

4. Tsimplis, M. (2021). *Environmental norms in maritime law*. Edward Elgar Publishing.

This timely book examines the reform of maritime law under the influence of environmental principles and the effects of these changes in the legal relationships between maritime stakeholders. Providing an integrated assessment of the use of environmental principles in the governance of shipping and maritime law, it argues that normative barriers supported by short term financial interests, the balance of power between states and the technocratic character of the IMO are delaying necessary changes to support sustainable development and thus endanger the marine environment.

5. Ingelson, A.E. (ed.). (2019). *Environment in the courtroom*. University of Calgary Press.

This book is focused on providing an overview of current environmental legal issues in Canada in three key areas: the unique nature of environmental harm, prosecution of environmental offences, and sentencing for environmental offences. The essays in this volume represent an attempt by Canadian environmental law experts to come to grips with the challenges associated with the litigation of environmental cases in Canada. However, consideration of the included contributions on Australia and the United States will reveal that Canada shares similar fundamental environmental challenges with some other jurisdictions.

6. Jacobsson, M. (2017). *Five speeches on civil liability for marine pollution*. Studio Legale Lauro.

This book is not just an anthology assembling individual speeches. In fact, a common topic features in four of the speeches, i.e. compensation for damage arising from oil spills, whilst the same dilemma recurs in all five speeches: the problematic relationship between international uniform regimes based on international conventions – such as the 1992 Civil Liability and Fund Conventions or the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) – and the domestic laws of states parties in the often uneven interpretation by national courts. This dilemma is well expressed by the leading question which constitutes the title of the third speech: *To what extent do international treaties result in the uniformity of maritime law?*

7. Handl, G. (2019). *Marine environmental damage: the compensability of ecosystem service loss in international law*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 34(4), 602–641.

Key maritime conventions governing liability and compensation for pollution of the marine environment, foremost among them the 1992 Civil Liability for Oil Pollution Convention and the 2003 Supplementary Fund Protocol (the CLC/Fund regime), exclude compensation for pure environmental loss. This article discusses whether anything less than full compensation of damage to the marine environment, including the loss of ecosystem services, comports with contemporary international public policy or law. After reviewing and rejecting traditional arguments opposing such compensability, the article contrasts the CLC/Fund regime's environmental claims practice with emerging trends in decision on the international legal plane and in select domestic legal systems, all of which support full compensation. The article thus concludes that an adjustment of the CLC/Fund regime's environmental claims approach is desirable to align it with this international (and national) practice and thereby to protect the long-term integrity of the regime itself.

8. Evans, M. (2016). *Parens patriae and public trust: litigating environmental harm per se*, *McGill International Journal of Sustainable Development Law and Policy*, 12(1), 1–21.

In Western legal traditions, environmental harm is generally viewed through a strict anthropocentric

lens – an approach that has thus far failed to deliver on the goal of environmental sustainability. The author argues that recognition of environmental harm per se in Canadian law would enhance environmental protection and presents vehicles for addressing such harm through litigation. In particular, the author examines options for litigating environmental harm per se: governmental actions under the *parens patriae* jurisdiction and their converse – citizen actions against government under the doctrine of public trust. Although both options have their own limitations, both could be used to effectuate the law’s potential role in creating a sustainable future.

9. Sands, P., Peel, J., Fabra, A., & MacKenzie, R. (2018). *Principles of international environmental law* (4th ed.). Cambridge University Press.

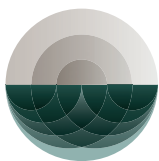
This new and fully updated edition offers a comprehensive and critical account of one of the fastest growing areas of international law: the principles and rules relating to environmental protection. Introducing the reader to the key foundational principles, governance structures and regulatory techniques, this book explores each of the major areas of international environmental regulation through substantive chapters, including climate change, atmospheric protection, oceans and freshwater, biodiversity, chemicals and waste regulation. The ever-increasing overlap with other areas of interna-

tional law is also explored through examination of the inter-linkages between international environmental law and other areas of international regulation, such as trade, human rights, humanitarian law and investment law.

10. Anderson, C., Hare, J., & de la Rue, C. (2022). *Shipping and the environment: law and practice* (3rd ed.). Informa Law from Routledge.

From the time it was first published in 1998, *Shipping and the Environment* has been the leading text on international and US law and practice in this field. Written by renowned legal and insurance practitioners with over 100 years of combined specialist experience, including first-hand knowledge of many major incidents, it is not only a comprehensive reference work but an abundant source of introductory material and practical insights, all explained with a clarity appreciated by lawyers and non-lawyers alike in a broad international readership. While updating its core subjects of pollution from ships, wreck removal and dumping at sea, this enlarged text extends into other modern areas including pollution from offshore operations after Deepwater Horizon, plastics released into the sea, recycling of vessels, polar operations, and the fast-changing restrictions on carbon emissions from ships, as well as safety threats such as cyberattacks, terrorism and modern forms of piracy. ■

The review was prepared by Ivan Kobchenko



членский номер: _____
(заполняется представителем RUMLA)

ЗАЯВЛЕНИЕ О ВСТУПЛЕНИИ В АССОЦИАЦИЮ МОРСКОГО ПРАВА (RUMLA)

Выберите формат членства*, поставив **X** в соответствующей ячейке:

Ассоциированное членство (индивидуальное)
1400 рублей в год**

Полное членство (индивидуальное)
30 000 рублей в год

Ассоциированное членство (корпоративное)
1400 рублей в год

Полное членство (корпоративное)
30 000 рублей в год

ФИО/название компании: _____

Название компании, сотрудником которой Вы являетесь, должность/сфера деятельности компании:

Регион деятельности, адрес для корреспонденции:

Контактный телефон: _____

E-mail: _____

Веб-сайт: _____

О себе/о компании (информация будет доступна членам RUMLA, если выбран публичный профиль):

Дополнительная информация, которую Вы хотели бы нам сообщить/цели вступления в организацию:

Дата: _____ Подпись: _____

* Подробнее с условиями и преимуществами каждого варианта можно ознакомиться на сайте rumla.org.

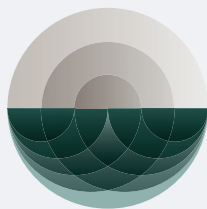
** Оплата взноса осуществляется путем банковского перевода по следующим реквизитам: получатель – Ассоциация по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, ИНН/КПП 7842161386/784201001, банк-получатель – АО «Тинькофф Банк», к/с 30101810145250000974, р/с 4070381080000708662, БИК 044525974.

Согласие на обработку персональных данных

В целях рассылки информации о деятельности Ассоциации, направления уведомлений в соответствии с Уставом Ассоциации от 6 августа 2018 г., а также информирования посетителей сайта rumla.org о членах Ассоциации в соответствии с Политикой обработки персональных данных (размещена на сайте rumla.org) даю согласие Ассоциации по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, расположенной по адресу: Санкт-Петербург, Орловская ул., д. 1, лит. А, офис 31-Н, на обработку моих персональных данных, указанных мной в настоящем Заявлении, то есть на совершение действий, предусмотренных п. 3 ст. 3 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных». Настоящее согласие действует со дня его подписания до дня отзыва в письменной форме.

Дата: _____ Подпись: _____





RUSSIAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION

Ассоциация морского права "RUMLA"



www.RUMLA.org



ISSN 2782-6872



9 772782 687007 >