



DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2022-4-68-76>

Исследовательская статья
Поступила в редакцию: 10.09. 2022
Принята к публикации: 24.11.2022

Лариса Владиславовна ВЕРЕИНА

Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России
Проспект Вернадского, д.76, Москва, 119454, Российская Федерация
vereinalarisa@mail.ru
ORCID: 0000-0002-4490-9916

РЕЖИМ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ С СУДОВ

ВВЕДЕНИЕ. Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. на государства возлагаются обязательства по защите и сохранению морской среды. Они несут ответственность в соответствии с международным правом. С целью обеспечения быстрого и адекватного возмещения всего ущерба, причиненного загрязнением морской среды, государства сотрудничают в осуществлении действующего международного права, касающегося ответственности, а также в разработке процедур выплаты надлежащего возмещения, таких как страхование ответственности или компенсационные фонды.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. В статье автором проанализированы международные договоры, составляющие основу режима международно-правовой ответственности за загрязнение моря с судов, такие как Конвенция об ущербе от загрязнения нефтью 1969 г., Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г., Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г. Исследование основано на базе общенаучных методов познания (системный и структурный подходы, анализ и синтез, индукция и дедукция), а также специальных методов, используемых в юридической науке (сравнительно-правовой, историко-правовой и формально-догматический).

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. На основе проведенного анализа автор пришел к следу-

ющим исследовательским результатам: Совместно три конвенции – КГО, КОВВ и Бункерная конвенция – образуют единый режим ответственности за загрязнение морской среды, источником которого являются суда, и стремятся к идентичности всех определений, чтобы избежать несогласованностей в их толковании.

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ. В ходе анализа автор обращался к дискуссионным моментам, высказанным в научной литературе относительно полноты правового регулирования ответственности за загрязнение моря с судов. После чего пришел к выводу, что, хотя значительный объем загрязнения морской среды приходится на загрязнения с судов, существующие международно-правовые механизмы регулирования вопросов ответственности в этой области могут расцениваться как достаточные,

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: международно-правовая ответственность, загрязнение моря с судов, определение ущерба, ущерб от загрязнения нефтью, перевозка морем опасных и вредных веществ, бункерное топливо.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Вереина Л.В. 2022. Режим международно-правовой ответственности за загрязнение морской среды с судов. – Московский журнал международного права. No. 4 С. 68–76. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2022-4-68-76>

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2022-4-68-76>Research article
Received 10 September 2022
Approved 24 November 2022**Larisa V. VEREINA**Moscow State Institute of International Relations (University) MFA Russia
76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454

vereinalarisa@mail.ru

ORCID: 0000-0002-4490-9916

INTERNATIONAL LIABILITY REGIME FOR POLLUTION OF MARINE ENVIRONMENT FROM SHIPS

INTRODUCTION. *The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea imposes obligations on states to protect and preserve the marine environment. They are responsible under international law. In order to ensure prompt and adequate compensation for all damage caused by marine pollution, states shall cooperate in implementing existing international law concerning liability and in developing procedures for adequate compensation, such as liability insurance or compensation funds*

MATERIALS AND METHODS. *In the article the author analyzes international treaties that form the basis of the regime of international legal liability for marine pollution from ships, such as the Oil Pollution Damage Convention 1969, the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 1996, the International Convention on Civil Liability for Bunker Fuel Pollution Damage 2001. The research is based on general scientific methods of knowledge (system and structural approaches, analysis and synthesis, induction and deduction), as well as special methods used in legal science (comparative legal, historical legal and formal dogmatic).*

RESEARCH RESULTS. *Based on the analysis carried out, the author came to the following research re-*

sults: Together the three conventions - the CSA, the COW and the Bunker Convention - form a single regime of liability for marine pollution, the source of which are ships, and strive for identity of all definitions in order to avoid inconsistencies in their interpretation.

DISCUSSION AND CONCLUSIONS. *In the course of the analysis, the author referred to the debatable points expressed in the scientific literature concerning the completeness of the legal regulation of liability for marine pollution from ships. After which the author made a conclusion that, although a significant amount of marine pollution accounts for pollution from ships, the existing international legal mechanisms for regulating liability issues in this area can be regarded as sufficient*

KEYWORDS: *international legal liability, marine pollution from ships, determination of damage, oil pollution damage, transportation of hazardous and harmful substances by sea, bunker fuel*

FOR CITATION: Vereina L. V. International Liability Regime for Pollution of Marine Environment from Ships. – *Moscow Journal of International Law*. 2022. No. 4 P. 68–76. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2022-4-68-76>

1. Введение

История борьбы с загрязнением моря путем заключения с этой целью международных договоров насчитывает к настоящему времени уже почти 100 лет: первая серьезная попытка в этом направлении была предпринята в 1926 году, когда по приглашению правительства США на конференцию в Вашингтоне собрались эксперты 30 морских держав для обсуждения мер по предотвращению загрязнения нефтью с судов, но она не закончилась принятием международного договора. С тех пор международно-правовому регулированию отношений, возникающих из эксплуатации морских судов, мировое сообщество уделяет большое внимание. Комплекс международно-правовых норм в данной области включает, с одной стороны, правила по предотвращению загрязнения [Jasqmotte 1998:233-265], с другой – правила об ответственности за загрязнение [Пономарев 2017:32-37].

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года¹ включает специальную Часть XII «Защита и сохранение морской среды», особенность положений которой, по сравнению с уже существовавшими к моменту принятия данной Конвенции договорами в этой области заключается, прежде всего, во всеобъемлющем, комплексном подходе к данной проблеме. В ней не просто дополнены существовавшие ранее специальные международные договоры, в ней установлены основополагающие принципы защиты и сохранения морской

среды, которые оказывают существенное влияние и служат отправной точкой для разработки новых положений в данной сфере. В частности, в Конвенции воплощена концепция «международных норм и стандартов» в области предотвращения загрязнения. Среди многочисленных положений Конвенции, относящихся к защите и сохранению морской среды, наиболее существенное значение для практики имеют положения, определяющие конкретные права и

обязанности государств в этой области [Boyle 2005:3-26].

2. Режим ответственности за загрязнение моря с судов

После бедствия, вызванного разливом нефти из судна *Torrey Canyon* в 1967 году, под эгидой Международной морской организации (ИМО) были заключены различные договоры, касающиеся ответственности за загрязнение морской среды [Transboundary Pollution... 2015:448]. В их числе – Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (КГО) 1969 года (вступила в силу в 1975 году) с поправками, содержащимися в дополнительных протоколах, принятых в 1976, 1984 и 1992 годах², а также Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Фонд КУЗН) (Конвенция о Фонде) 1971 года (вступила в силу в 1978 году) с дополнительными протоколами, принятыми в 1976, 1984 и 1992 годах³.

Конвенции касаются гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, наносимый судами. КГО предусматривает строгую ответственность судовладельца за «ущерб от загрязнения», вызванного утечкой или выбросом нефти из морского судна, перевозящего в качестве груза нефть или нефтепродукты наливом. Для целей Конвенции «ущерб от загрязнения» был определен как: «... убытки или вред, причиненные вне судна, перевозящего нефть, загрязнением вследствие утечки или выброса нефти из судна, где бы такая утечка или выброс ни происходили, включая затраты на принятие превентивных мер и дальнейшие убытки или вред, причиненные такими превентивными мерами». «Превентивные меры» определялись как «любые разумные меры, принятые любым лицом после происшествия, чтобы предотвратить или минимизировать вред от загрязнения».

¹ Конвенция по морскому праву от 10 декабря 1982 г. Доступ: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf. (дата обращения: 7.09.2022).

² International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 29 November 1969. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20973/volume-973-I-14097-English.pdf> (accessed 07.09.2022).

³ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 18 December 1971. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201110/volume-1110-I-17146-English.pdf> (accessed 07.09.2022).

Указанные конвенции однако не содержат регулирования вопросов гражданско-правовой ответственности и ответственности за загрязнение окружающей среды, которое происходит в результате деятельности на нефтяных платформах. Основной вид ответственности, реализуемый в таких ситуациях – компенсационная ответственность операторов месторождений. В большинстве случаев на самой платформе не содержится значительного количества нефти: нефть поступает по трубопроводам непосредственно в емкости для хранения. Конвенция 1969 года содержит понятие «судна», но нефтяная платформа (плавающая или стационарная) не подпадает под ее действие [Вереина, Мальцева 2018:41-52]

Международный фонд финансируется за счет сборов, взимаемых с импортеров нефти, которыми, главным образом, являются компании, получающие нефть, перевозимую морским путем на территорию государств-членов Фонда. Фонд КУЗН – международная организация, штаб-квартира которой расположена в Лондоне, и в структуру которой входят Общее собрание, Исполнительный комитет и Секретариат, возглавляемый Директором⁴. Он обеспечивает дополнительную компенсацию лицам, которые не могут получить полную компенсацию по КГО, в случае если судовладелец с учетом некоторых изъятий не обязан выплачивать компенсацию, либо его средства ограничены, либо сумма ущерба превышает размер его ответственности. Согласно протоколам 1992 года максимальная ответственность судовладельца составляет 59,7 миллиона специальных прав заимствования, а Фонд КУЗН должен компенсировать дальнейший ущерб в размере до 135 млн. СПЗ (включая суммы, полученные от собственника), а в случае ущерба, причиненного стихийным бедствием, – до 200 млн. СПЗ. Директор Фонда может разрешить выплату компенсации в «нормальных» случаях, решения относительно выплаты в трудных случаях принимает Исполнительный комитет Фонда, толкуя Конвенцию и решая, какие претензии соответствуют определению ущерба от загрязнения. При решении этой задачи Фонд обраща-

ется к помощи экспертов, в частности специалистов Международной федерации владельцев танкеров по предотвращению загрязнения (МФВТПЗ). Сотрудники МФВТПЗ выезжают в любой район по запросу членов Федерации, их страховщиков и пострадавших государств, предоставляя консультации по наиболее эффективным мерам реагирования на разливы нефти. По требованию страховщиков или Фонда КУЗН эксперты МФВТПЗ также проводят оценку обоснованности превентивных мер и допустимости и размера требований⁵.

Хотя ущерб от загрязнения был определен в КГО, термины «загрязнение» и «заражение», используемые в Конвенции, прописаны не были. Обычная научная практика обозначает антропогенное внесение веществ или энергии в морскую среду как загрязнение (контаминация), в то время как вредные последствия считаются заражением (антропогенной нагрузкой). КГО и Конвенция о Фонде просто предполагают, что нефть – это опасное вещество, при вытекании которого из судна наступают вредные последствия (заражение). Относительно превентивных мер, в частности, предполагается, что вытекание нефти из судна и ее распространение по поверхности моря и на побережье следует предотвращать, а если такое вытекание и распространение уже имеют место, необходимо производить сбор и удаление этой нефти. Как сдерживание распространения нефти по поверхности моря, так и ее удаление с берега считаются превентивными мерами, потому что такие меры необходимы, чтобы предотвратить дальнейший вред имуществу или ущемление экономических интересов пострадавших.

Одна любопытная особенность определения ущерба от загрязнения в КГО заключается в том, что оно носит исключительно неопределенный и общий характер с точки зрения сферы его охвата. Оно распространяется на любой ущерб или вред, вызванный загрязнением нефтью, вытекшей из судна, на борту которого есть нефть в качестве груза. Хотя вред окружающей среде не был включен в Конвенцию в прямо выраженной форме, он не был также и исключен

⁴ Дополнительная информация на сайте Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (<http://www.iopcfund.org>).

⁵ Дополнительная информация на сайте Международной федерации владельцев танкеров по предотвращению загрязнения (<http://www.itopf.org>).

из нее. То есть можно утверждать, что таким образом можно включить в понятие ущерба от загрязнения практически все, что угодно. В данном случае в контексте КГО и Конвенции о Фонде точное значение ущерба от загрязнения было определено главным образом последующей практикой Секретариата Фонда, который оплачивал требования по своему усмотрению, и Исполнительного комитета, который утверждал решения в сложных случаях, а также последующими соглашениями, описанными в общих чертах далее.

Проблема определения ущерба от загрязнения, данного в Конвенции 1969 года, не заставила себя долго ждать. В 1979 году, первом после вступления Конвенции в силу, СССР предъявил требование компенсации вреда морской среде нефтяным пятном, возникшим вследствие аварии танкера *Antonio Gramsci*. Сумма требования была основана на математической модели, установленной национальным законодательством, предусматривающим компенсацию по ставке два рубля за кубический метр загрязненной воды, объем которой оценивался количеством нефти, пролитой в советских водах. Встревоженный перспективой неограниченных требований компенсации вреда окружающей среде *per se*, в 1980 году Фонд на Общем собрании принял Резолюцию № 3, по которой «... оценка компенсации, подлежащей выплате Международным Фондом для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, не должна быть произведена на основании абстрактного количественного определения вреда, вычисленного в соответствии с теоретическими моделями».

Поскольку резолюция не имела юридически обязывающей силы, в 1984 году стороны постарались оформить ее в качестве поправок к КГО и Конвенции о Фонде, которые включали новую версию определения ущерба от загрязнения, исключающую компенсацию за ущерб, причиненный окружающей среде *per se*. Согласно этому определению, «ущерб от загрязнения» означал:

1. убытки или вред, причиненные вне суда на загрязнением вследствие утечки или слива нефти из судна, где бы такая утечка или слив не 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,

2. затраты на принятие превентивных мер и последующие убытки или вред, причиненные превентивными мерами.

Хотя поправки 1984 года так и не вступили в силу, Фонд учитывал это определение ущерба в своей практике. Также это определение оказало существенное влияние на концепцию экологического вреда [Sands 1995:73-94] в большинстве последующих международных режимов ответственности [Schachter 1991:431].

Самая важная особенность определения 1984 года состоит в том, что оно явно направлено на то, чтобы исключить компенсацию за вред окружающей среде *per se*. В то время как цель договоров по защите окружающей среды состоит в том, чтобы предотвратить или ослабить вред самой окружающей среде, цель большинства договоров по ответственности в том, чтобы установить ответственность за ущерб, причиненный людям, их имуществу и их экономическим обстоятельствам вследствие нанесения вреда окружающей среде [Kiss, Shelton 2006:904]. В договорах по ответственности ущерб самой окружающей среде обычно рассматривается только в части, касающейся компенсации расходов на удаление опасного вещества и восстановления окружающей среды, если это возможно. В случае если такое удаление и восстановление состояния окружающей среды невозможны, компенсация за вред, причиненный окружающей среде, не предоставляется. По сути дела, определение 1984 года должно было обеспечить компенсацию людям за непосредственный экономический ущерб, включая:

1. стоимость уборки нефти;
2. стоимость восстановления или замены имущества, такого как лодки, пирсы или сети, загрязненные нефтью;
3. последующий экономический ущерб, причиненный повреждением имущества;
4. чистый экономический ущерб, понесенный туристическими компаниями и рыбаками, получающими средства к существованию только при наличии «чистой» окружающей среды.

Поскольку поправки 1984 года не могли вступить в силу без участия США, в 1992 году государства-участники приняли два новых Протокола и к КГО, и к Конвенции о Фонде, которые инкорпорировали текст 1984 года, но

предусматривали иные условия вступления в силу. Однако не все проблемы Фонда были разрешены, потому что Протоколы 1992 года вступали в силу только с 30 мая 1996 года, и до этого ему предстояло рассмотреть несколько претензий, касающихся повреждения морской среды *per se*, а также некоторые другие вопросы относительно допустимости претензий. В частности, в делах *Patmos* 1985 года⁶ и *Haven* 1991 года⁷ итальянское правительство требовало компенсации за вред, причиненный морской среде *per se*, выступая в качестве опекуна национального наследия, и эти требования итальянскими судами были признаны допустимыми.

После дел, рассмотренных судами Италии, а также анализа целого ряда вопросов, поднятых в других делах, касающихся чистого экономического ущерба, в 1993 году Фонд на своем Общем собрании решил создать Рабочую группу, поручив ей рассмотреть несколько проблем, касающихся допустимости претензий, включая вопрос требований компенсации ущерба, нанесенного морской среде.

В своем отчете Рабочая группа особо подчеркивала, что Фонд будет выплачивать только экономические убытки, подлежащие количественной оценке, которую можно было бы проверить и подтвердить, а также оплачивать меры, которые были объективно разумны на момент их принятия. Рабочая группа также рассмотрела вопрос о том, должен ли Фонд платить за меры, направленные на восстановление окружающей среды до состояния, предшествующего разливу нефти. Исходя из определения ущерба от загрязнения 1984 года, Рабочая группа согласилась с тем, что требования возмещения затрат на восстановление будут приниматься только в случае, если они будут отвечать следующим критериям:

1. затраты на принятие мер должны быть разумными;
2. затраты на принятие мер не должны быть несоразмерны достигнутым результатам

или результатам, которые можно было бы разумно ожидать; и

3. меры должны быть соответствующими и иметь разумные основания для ожидания их успеха.

Рабочая группа подчеркнула, что критерий достоверности является объективным и должен быть оценен в свете имеющейся на тот момент доступной информации. Кроме того, компенсация должна быть выплачена только за меры, которые были фактически приняты или должны были быть приняты. Рабочая группа также соглашалась, что Фонд должен оплатить стоимость научных исследований для оценки размера вреда, причиненного окружающей среде, но только в случае конкретного нефтяного разлива, чтобы точно оценить степень и природу вреда и определить, требуется ли принимать меры для восстановления прежнего состояния.

В отчете ясно отмечаются три положения. Во-первых, понятие «ущерб от загрязнения» не включает вред окружающей среде *per se*. Во-вторых, это понятие включает разумные затраты на принятие разумных мер для очистки и «количественно измеримый экономический ущерб, непосредственно вызванный загрязнением нефтью, вытекающей из судна», за которые Фонд будет платить. Этот измеримый экономический ущерб включает и последующий экономический ущерб, вызванный причинением вреда имуществу, и чистый экономический ущерб, отвечающий определенным критериям. И, в-третьих, Фонд желает сохранить относительную неопределенность своих критериев допустимости, чтобы на них распространялись его дискреционные полномочия принятия решений. Одобрив отчет Рабочей группы в 1994 году, Общее собрание отметило, что Фонд должен сохранять прагматический подход при определении допустимости требований, чтобы содействовать их внесудебному урегулированию⁸.

В то же самое время, когда Рабочая группа Фонда проводила свои заседания для рассмо-

⁶ Решение Апелляционного суда в деле *Patmos* см. в: International Oil Pollution Compensation Fund: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund in the Calendar Year 1991. URL: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1991_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf (accessed 07.09.2022)/

⁷ Отчет об урегулировании в деле *Haven* см. в: International Oil Pollution Compensation Fund: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund in the Calendar Year 1999. URL: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1999_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf (accessed 07.09.2022).

⁸ International Oil Pollution Compensation Fund: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund in the Calendar Year 1994. URL: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1994_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf (accessed 07.09.2022).

трения допустимости требований, изучением этого вопроса занимался Международный морской комитет (ММК) (Международный морской комитет – неправительственная международная организация, включающая национальные ассоциации морского права со всех континентов. Она подготовила ряд проектов конвенций для ИМО, а также в течение многих лет предоставляет услуги экспертов-консультантов по самым разным вопросам). В результате на Конференции в Сиднее в 1994 году ММК принял «Руководящие принципы допустимости и оценки требований компенсации ущерба от нефтяного загрязнения». Работа ММК была вызвана применением совершенно другого подхода к компенсации вреда природным ресурсам, установленного Законом США 1990 г. о загрязнении нефтью⁹. Позиция США изменилась после разлива нефти в 1989 году из-за крушения танкера *Exxon Valdez*, в результате чего был нанесен широкомасштабный ущерб побережью Аляски. Расходы на удаление нефти и восстановление среды значительно превысили допустимые суммы согласно Конвенции о Фонде.

Ответственность по Закону является строгой и солидарной, а ответственность возлагается не только на судовладельца, но и любое лицо, которое владеет судном, эксплуатирует или сдает его в аренду. Основания освобождения от ответственности ограничены непреодолимой силой, военными действиями и поведением третьей стороны. Предусматривается больший объем компенсации, включая компенсацию окружающей среде *per se*. Предусматриваемые Законом виды вреда, подлежащие компенсации, включают:

1. вред природным ресурсам;
2. повреждение движимого или недвижимого имущества (ущерб или убытки вследствие уничтожения);
3. невозможность использования природных ресурсов в качестве средств существования;
4. потеря доходов, налогов, и т.д., ранее получаемых правительством;
5. потеря прибыли и возможности оплачиваемой работы вследствие повреждения имущества или природных ресурсов;

6. стоимость общественных услуг, например, услуг по удалению нефти, оказываемых правительственными учреждениями.

«Вред природным ресурсам» определяется как «убытки вследствие повреждения, разрушения, утраты или невозможности использования природных ресурсов, включая разумные затраты оценки размера убытков, подлежащих взысканию государственным опекуном имущества Соединенных Штатов, государственным опекуном имущества штата, государственным опекуном имущества индейского племени или опекуном иностранного имущества».

ММК стремился найти возможность какого-либо сближения международной и американской систем, так чтобы сделать международную систему по возможности немного более открытой для экологических требований, и, во-вторых, внести большую точность в международную систему путем кодификации общих принципов и практики Фонда. Несколько встревоженный исследованиями ММК, Фонд стремился побудить ММК согласовывать свои заключения с выводами Рабочей группы Фонда. Однако ММК сохранял свою независимую точку зрения. В то же время, хотя ММК надеялся, что Фонд поддержит его руководящие принципы, Фонд их полностью игнорировал.

До сих пор Фонд твердо выступает против не только разъяснения значения «ущерба от загрязнения» в КГО и Конвенции о Фонде, но также и кодификации своих общих принципов и практики. Вместо этого он предпочитает сохранять прежнее определение вреда и оставлять критерии допустимости требований и оценки вреда неопределенными и неясными. Это ставит лиц, претендующих на получение компенсации, в невыгодное положение и приводит к несогласованности судебных решений. Хотя в июле 2001 года в Рабочей группе было достигнуто предварительное согласие о том, в качестве полезной временной меры можно было бы принять поправку к руководящим принципам, на Общем Собрании Фонда, проведенном в октябре 2001 года, несколько делегаций выступили резко против любых таких инициатив, которые, как они опасались, повлекут за собой лавину требований больших сумм компенсаций за экологический вред со сторо-

⁹ The US Oil Pollution Act of 1990. URL: <https://www.govinfo.gov/app/collection/uscode> (accessed 07.09.2022).

ны правительств, групп защитников окружающей среды и частных лиц.

В 1996 году была принята Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (КОВВ)¹⁰, предусматривающая компенсацию за вред, вызванный перевозкой морем «опасных и вредных веществ» (главным образом токсичных химикатов). Она охватывает повреждения, причиняемые пожаром и взрывом, а также загрязнением, но работает так же, как КГО, предусматривая дополнительную компенсацию, предоставляемую фондом, финансируемым получателями ОВВ, сходную с выделяемой Фондом КУЗН. КОВВ содержит такое же определение вреда/ущерба, что и КГО, за исключением того, что она в прямо выраженной форме включает положения, касающиеся телесных повреждений и ущерба имуществу. Аналогично и ограничение, устанавливаемое для компенсации за ухудшение состояния окружающей среды: допускается только компенсация за разумные превентивные меры и разумные меры по восстановлению прежнего состояния [Albers 2015:370].

Обе конвенции – КГО и КОВВ – умышленно не включают ущерб, вызванный мазутом, из-за нежелания лиц, которым он принадлежит, платить за причиняемый им вред, и неготовности судовладельцев оплачивать финансовую опасность. Однако разливы тяжелой нефти – мазута представляют серьезную проблему, потому что их удаление очень трудно и намного более дорогостояще, чем разливы легкой нефти. Вследствие этого некоторые государства, чьи интересы особенно сильно затрагивались утечкой тяжелого топлива, упорно пытались убедить Юридический Комитет ИМО в необ-

ходимости разработки новой Международной Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения мазутом, которая должна была включать ущерб от загрязнения, вызванный топливом, используемым для приведения в движение судна и работы его оборудования. Эти усилия привели к принятию новой Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (Бункерная конвенция)¹¹, состоявшемуся на дипломатической конференции в 2001 году. Текст следует модели КГО, охватывая только ущерб от загрязнения (но не от пожара или взрыва), и использует определение ущерба от загрязнения 1984 года. Ответственность несет судовладелец, и она может быть ограничена в соответствии с положениями страховых или иных финансовых гарантий согласно любому применимому национальному или международному режиму, например, согласно Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям 1976 года. Дополнительное финансирование не предусматривается.

3. Заключение

Совместно три конвенции – КГО, КОВВ и Бункерная конвенция – образуют единый режим ответственности за загрязнение морской среды, источником которого являются суда, который, как признано во всем мире, прекрасно зарекомендовал себя на практике и широко применяется [Dilling, Markus 2018:179-206]. В разные годы в этот режим вносились изменения, так как государства стремились к идентичности всех определений, чтобы избежать несогласованностей в их толковании.

Список литературы

1. Vereina L.V., Mal'tseva A.B. 2018. Реализация института ответственности в случае аварий при разработке трансграничных углеводородных месторождений. – *Московский журнал международного права*. № 3. С. 41-52. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2018-3-41-52>
2. Пономарев М.В. 2017. Правовые проблемы возмещения вреда окружающей среде от загрязнения нефтью и нефтепродуктами. – *Судья*. № 9. С. 32–37.
3. Albers J. 2015. *Responsibility and Liability in the Context of Transboundary Movements of Hazardous Wastes by Sea: Existing Rules and the 1999 Liability Protocol to the Basel Convention*. Berlin; Heidelberg: Springer-Verlag. 370 p. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-662-43349-2>

¹⁰ Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ от 3 мая 1996 г. Доступ: <https://docs.cntd.ru/document/901760504> (дата обращения: 07.09.2022).

¹¹ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23 марта 2001 г. – *Справочно-правовая система Гарант*. Доступ: <https://base.garant.ru/2568139/> (дата обращения: 07.09.2022).

4. Boyle A.E. 2005. Globalising Environmental Liability: The Interplay of National and International Law. – *Journal of Environmental Law*. Vol. 17. Issue 1. P. 3–26. DOI: <https://doi.org/10.1093/envlaw/eqi001>
5. Dilling O., Markus T. 2018. The Transnationalisation of Environmental Law. – *Journal of Environmental Law*. Vol. 30. Issue 2. P. 179–206. DOI: <https://doi.org/10.1093/jel/eqy008>.
6. Jacqmotte B. 1998. Definition and Assessment of the Concept of Harm in a Regime of Transboundary Harm Prevention. – *Austrian Review of International and European Law*. Vol. 3. Issue 1. P. 233–265. DOI: <https://doi.org/10.1163/157365198X00122>
7. *Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy*. Ed. by S. Jayakumar. 2015. Cheltenham; Northampton: Edward Elgar Publishing. 448 p.
8. Kiss A., Shelton D. 2004. *International Environmental Law*. 3rd ed. Leiden: Brill – Nijhoff. 904 p.
9. Sands P. 1995. Liability for Environmental Damage. – *UNEP's New Way Forward: Environmental Law and Sustainable Development*. Ed. by Sun Lin, L. Kurukulasuriya. Nairobi: UNEP. P. 73–94.
10. Schachter O. 1991. *International Law in Theory and Practice*. Dordrecht: Martinus Nijhoff. 431 p.
3. Dilling O., Markus T. The Transnationalisation of Environmental Law. – *Journal of Environmental Law*. 2018. Vol. 30. Issue 2. P. 179–206. DOI: <https://doi.org/10.1093/jel/eqy008>.
4. Jacqmotte B. Definition and Assessment of the Concept of Harm in a Regime of Transboundary Harm Prevention. – *Austrian Review of International and European Law*. 1998. Vol. 3. Issue 1. P. 233–265. DOI: <https://doi.org/10.1163/157365198X00122>
5. Kiss A., Shelton D. *International Environmental Law*. 3rd ed. Leiden: Brill – Nijhoff. 2004. 904 p.
6. Ponomarev M.V. Pravovye problemy vozmeshcheniya vreda okruzhayushchei srede ot zagryazneniya neft'yu i nefteproduktami [Legal Issues of the Reparation of Damage to the Environment Arising out of the Oil and Oil Products Pollution]. – *Sud'ya*. 2017. No. 9. P. 32–37. (In Russ.)
7. Sands P. Liability for Environmental Damage. – *UNEP's New Way Forward: Environmental Law and Sustainable Development*. Ed. by Sun Lin, L. Kurukulasuriya. Nairobi: UNEP. 1995. P. 73–94.
8. Schachter O. *International Law in Theory and Practice*. Dordrecht: Martinus Nijhoff. 1991. 431 p.
9. *Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy*. Ed. by S. Jayakumar. Cheltenham; Northampton: Edward Elgar Publishing. 2015. 448 p.
10. Vereina L.V., Maltseva A.V. Realizatsiya instituta otvetstvennosti v sluchae avarii pri razrabotke transgranichnykh uglevodородnykh mestorozhdenii [Implementation of Responsibility in Case of Oil Spills and Other Accidents on the Transboundary Field]. – *Moscow Journal of International Law*. 2018. No. 3. P. 41–52. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2018-3-41-52>

References

1. Albers J. *Responsibility and Liability in the Context of Transboundary Movements of Hazardous Wastes by Sea: Existing Rules and the 1999 Liability Protocol to the Basel Convention*. Berlin; Heidelberg: Springer-Verlag. 2015. 370 p. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-662-43349-2>
2. Boyle A.E. Globalising Environmental Liability: The Interplay of National and International Law. – *Journal of*

Информация об авторе

Лариса Владиславовна Вереина,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры международного права, Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России

119454, Российская Федерация, Москва, проспект Вернадского, д. 76

vereinalarisa@mail.ru
ORCID 0000-0002-4490-9916

About the Author

Larisa V. Vereina,

Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor, Associate Professor at the Department of International Law, Moscow State Institute of International Relations (University) MFA Russia

76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454

vereinalarisa@mail.ru
ORCID: 0000-0002-4490-9916