

# МІЖНАРОДНЕ ПРАВО І ПОРІВНЯЛЬНЕ ПРАВознавство

**О.С. ПЕРЕВЕРЗЄВА**  
**Д.М. огли АКСЕРОВ**

### **ТЛУМАЧЕННЯ НОРМ БРЮССЕЛЬСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ ПРО ЦИВІЛЬНУ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗБИТОК ЗАБРУДНЕННЯМ НАФТОЮ 1969 РОКУ**

Брюссельська конвенція 1969 р. — багатосторонній договір, укладений у м. Брюссель (Бельгія) під егідою Міжурядової морської консультативної організації (нині — Міжнародна морська організація) з метою встановлення єдиних міжнародних правил і процедур щодо вирішення питань відповідальності та забезпечення відшкодування особам, яким завдається збиток внаслідок забруднення, спричиненого витоком і зливом нафти із суден (далі — Брюссельська конвенція 1969 р.). Доповнена протоколами 1976, 1984 і 1992, набула чинності 19.06.1975. Україна приєдналася до неї 04.07.2002<sup>1</sup>.

Протокол 1992 р. деталізовано визначив поняття «судно». Якщо у Брюссельській конвенції 1969 р. судно визначалося як будь-яке морське судно чи плавучий засіб будь-якого типу, що фактично перевозить нафту наливом як вантаж, то нині під цим поняттям розуміється будь-яке морське судно та морський плавучий засіб будь-якого типу, побудований або пристосований для перевезення нафти наливом як вантажу, за умови, що судно здатне перевозити нафту та ін. вантажі; розглядається як судно тільки тоді, коли воно фактично перевозить нафту наливом як вантаж, а також протягом будь-якого наступного за таким перевезенням рейсу, якщо не доведено, що на борту не було залишків від такого перевезення нафти наливом. Цим самим було розширено сферу дії Конвенції на випадки забруднення моря нафтою із нафтоналивних суден, які в момент такого забруднення не здійснювали перевезення нафти. Фактично це стосується забруднення залишками нафти або під час навантаження чи розвантаження судна. Наприклад, 1997 р. під час відкачки баласту з мальгійського танкера «Athenian Face» біля одного із причалів нафтової гавані Одеського морського торговельного порту було виявлено нафтову пляму. У море потрапило понад 40 тонн нафти, а загальна ціна пред'явленого позову склала понад 20 млн доларів США. Представники судновласника намагалися переконати суд, що танкер під час стоянки біля причалу під навантаження нафтою не підпадає під визначення поняття «судно», а тому до цього інциденту не повинні застосовуватися правила про відповідальність за забруднення моря з суден. Суд відмовив відповідачу, хоча касаційна інстанція зменшила розмір до 3 млн 753 тис. доларів США.

Брюссельська конвенція 1969 поширювала свою дію лише на території держави, включаючи її територіальне море, з 1992 р. й виключну економічну зону встановлено згідно з міжнародним правом, або якщо держава не встановила таку зону в районі, що знаходиться за межами та прилягає до територіального моря цієї держави і простягається не більше ніж на 200 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній, від яких відмірюється

ширина її територіального моря. Оскільки до складу територіальні держави належать і внутрішні материкові та внутрішні морські води, то теоретично ця Конвенція може бути застосована і до випадків забруднення нафтою з морських нафтоналивних суден і материкових поверхневих (річкових чи озерних) вод. Сучасний нафтоналивний танкер, а тим більше супертанкер, наврядчи коли-небудь буде допущений до заходження до внутрішніх річкових чи озерних вод з міркувань навігаційної та екологічної безпеки, але сам факт існування теоретичної можливості застосування положень Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за забруднення моря нафтою 1992 р. (далі — Міжнародна конвенція) до випадків забруднення нафтою з морського нафтоналивного судна річкових чи озерних вод здатен виступати одним із аргументів, що доводить можливість розробки та існування єдиного інституту відповідальності за забруднення поверхневих вод, як морських, так і материкових.

В основі механізму міжнародного-правового регулювання цивільної відповідальності за забруднення моря нафтою обов'язок власника судна на умовах, передбачених нормами міжнародного права, відшкодувати шкоду, завдану внаслідок такого забруднення, та право власника судна обмежити свою відповідальність певною сумою. Відповідно до ст. I Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за забруднення моря нафтою 1992 р. розмір шкоди, завданої внаслідок забруднення, охоплює збитки або шкоду, завдану поза судном забрудненням, що виникло внаслідок витoku або зливу нафти із судна, де б такий витік або злив не стався, за умови, що відшкодування завданої довкіллю шкоди, окрім втраченої внаслідок такої шкоди вигоди, обмежується витратами на вжиття розумних заходів з відтворення, які були фактично вжиті або мають бути вжиті, а також витрати на попереджувальні заходи і подальші збитки або шкоду, заподіяні попереджувальними заходами.

Відповідно до ст. 3 Брюссельської конвенції 1969 р. у редакції Протоколу 1992 р. власник судна має право обмежити свою відповідальність щодо будь-якого одного інциденту загальною сумою 3 млн розрахункових одиниць для судна місткістю не більше 5 000 одиниць, а для судна місткістю, що перевищує 5 000 одиниць, додатково до 3 млн розрахункових одиниць додається 420 розрахункових одиниць за кожну наступну одиницю місткості; однак загальна сума в жодному разі не повинна перевищувати 59,7 млн розрахункових одиниць. При цьому місткістю судна вважається його валова місткість, що обчислюється відповідно до правил обміру суден, які містяться в Додатку I до Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 р., а розрахункова одиниця прирівнюється до одиниці спеціальних прав позичення МВФ, якщо держава — учасниця Протоколу 1992 р. є його членом, або 15 золотим франкам, визначеним Брюссельською конвенцією 1969 р., якщо держава не є членом МВФ. Для того, щоб скористатися зазначеним правом, власник судна має створити фонд у розмірі межі його відповідальності у суді чи іншому компетентному органі, до якого подано позов про відшкодування заподіяної внаслідок забруднення шкоди. Цей фонд може бути створено або шляхом внесення суми на депозит, або шляхом надання банківської гарантії, або шляхом будь-якого іншого прийняттого забезпечення.

На доповнення до Брюссельської конвенції 1969 р. було прийнято Міжнародну конвенцію про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 р. (далі — Міжнародна конвенція 1971). Кошти Міжнародного фонду формуються за рахунок внесків фрахтувальників (замовників перевезень нафти) і спрямовуються на покриття цивільно-правової відповідальності у розмірах, що перевищує межу цивільно-правової відповідальності власника судна, встановлений Брюссельською конвенцією 1969 р., але в будь-якому разі не більше 450 млн золотих франків. Водночас із внесенням змін до Міжнародної конвенції 1992 р. було прийнято Протокол про змінену Міжнародну конвенцію 1971 р. Відповідно максимальну межу відшкодування за рахунок Міжнародного фонду було збільшено до 135 млн, а у разі, коли наявні три учасниці, що

яких загальна кількість нафти, отриманої особами на їхній території, протягом останнього календарного року дорівнює або перевищує 600 млн тонн, — до 200 млн.

Щодо суми, яка має виступати критерієм розмежування цивільно-правової та міжнародно-правової відповідальності за забруднення вод нафтою, що перевозиться наливом, то міжнародно-правова відповідальність держави за транскордонне забруднення ґрунтується на доктрині субсидіарної відповідальності й полягає у її зобов'язанні відшкодувати ту частину матеріальної шкоди, яка не була покрита з тих чи інших причин оператором забруднюючого джерела чи яким-небудь іншим способом<sup>2</sup>. Міжнародна практика також свідчить, що держава, під юрисдикцією або контролем якої перебували приватні особи, що допустили забруднення вод, може прийняти рішення про повне відшкодування нею заподіяної шкоди. Так, у 1971 р. ліберійський танкер «Juliana» розбився біля західного узбережжя японського острова Хонсю. Японський уряд висунув до Ліберії претензію про сплату 200 млн єн для компенсації упушеної японською риболовецькою промисловістю вигоди. Ліберійський уряд визнав претензію та виплатив компенсацію у повному обсязі. Тут має місце реалізація міжнародно-правової відповідальності Ліберії в порядку вияву її доброї волі (*ex gratia*), тоді як за загальним правилом Ліберія мала б нести субсидіарну міжнародно-правову відповідальність лише у разі неспроможності власника судна повністю чи частково відшкодувати заподіяні ним збитки. В цілому ж дії держави, спрямовані на пряме, а не субсидіарне відшкодування збитків, завданих приватними особами, слід розглядати саме як право, а не обов'язок держави.

Проте доктрина субсидіарної відповідальності держави не може бути застосована до випадків транскордонного заподіяння екологічної шкоди органами державної влади чи державними установами (наприклад, військовими суднами чи суднами, які перебувають на державній некомерційній службі), оскільки у такому разі держава нестиме не субсидіарну, а безпосередню міжнародно-правову відповідальність за заподіяну шкоду<sup>3</sup>. В цілому таку позицію приймає ЕКОСОП ООН експерти притягання держави до відповідальності за забруднення вод пов'язують з: небезпечною діяльністю держави або недостатнім контролем її приватних операторів; здійснення субсидіарної відповідальності держави<sup>4</sup>.

Максимальна межа відшкодування за забруднення морських вод нафтою, що може бути стягнута у цивільно-правовому порядку (135 або 200 млн залежно від річного обсягу морських перевезень нафти відповідно до Міжнародної конвенції 1992 р.), має визначатися як мінімальна межа міжнародно-правової відповідальності за таке забруднення. У разі, якщо власник судна неспроможний повністю чи частково сплатити необхідне відшкодування, держава, під юрисдикцією або контролем якої перебувало судно, має відшкодувати непокритий розмір шкоди<sup>5</sup>. Це підтверджується міжнародною арбітражною практикою. Зокрема, у 1975 р. японський танкер «Бполуа Маги» місткістю понад 237 тис. реєстрових тонн зазнав аварії у Малакській протоці, в результаті чого у води Індонезії, Малайзії та Сінгапуру потрапило близько 3 тис. тонн нафти. Оскільки власник судна виявився неспроможним виплатити відшкодування, Індонезія, Малайзія та Сінгапур домоглися виплати Японією репарацій у розмірі, що покривали витрати на проведення рятувальних та очисних робіт, а також упушену внаслідок зниження рівня доходу риболовецьких підприємств.

У зв'язку з таким визначенням мінімальної межі міжнародно-правової відповідальності за забруднення морських вод постає питання про її реалізацію у випадках, коли власник судна звільняється від цивільно-правової відповідальності або не спроможний реалізувати її у повному обсязі. Зокрема, відповідно до ст. XI Міжнародної конвенції 1992 р. положення цієї Конвенції не застосовуються до військових кораблів та інших суден, які належать державі або експлуатуються нею виключно у некомерційних цілях.

Особливістю Міжнародної конвенції 1969 р. є те, що вона застосовується лише до забруднення морських вод нафтою та продуктами її первинної обробки з танкерів, які перевозять нафту наливом, і не може бути застосована до інших видів забруднення моря

нафтою та нафтопродуктами, зокрема нафтою, завантаженою у бочки чи інші ємності, а також на забруднення паливом, що знаходиться у паливних ємностях (танках) ін., ніж нафтові танкери, суднах, у т.ч. і суховантажних суднах, танкерах-газовозах чи танкерах, які перевозять не нафтопродукти, а інші рідини.

Під час розробки Міжнародної конвенції 1969 р. її автори виходили з переконання, що аварія суховантажного судна не може викликати значного забруднення моря нафтою і нафтопродуктами. Однак подальший розвиток морської транспортної інфраструктури та суднобудування однозначно свідчить про помилковість такого підходу, оскільки у паливних танках сучасних великих теплоходів і турбоходів може міститися понад 4 — 5 тис. тонн мазуту чи іншого важкого дизельного палива, витікання якого цілком може бути порівняно з аваріями нафтоналивних танкерів. Прикладом цього є аварія у 1968 р. південнокорейського суховантажного теплохода «М.В. Чонжі», коли в результаті його посадки на каміння поблизу острова Б'єнглунг в море потрапило 3 тис. тонн мазуту, а загальний розмір збитків склав 464 тис. доларів США. Це зумовило прийняття у межах ІМО Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за забруднення бункерною нафтою 2001 р. Її дія поширюється на всі випадки забруднень будь-якими видами бункерної нафтиб. У ній встановлено механізм цивільно-правової відповідальності власника судна, аналогічний передбаченому Міжнародною конвенцією 1969 р., хоча створення спеціального фонду не передбачено.

Прийняття цієї конвенції є свідченням розвитку концепції субсидіарної відповідальності держави за істотне забруднення довкілля, вчинене приватними особами, що перебувають під її юрисдикцією чи контролем, останні зобов'язані за рахунок власних коштів у порядку цивільного судочинства відшкодувати завдані збитки, а якщо цих коштів недостатньо або розмір заподіяної шкоди перевищує максимальну межу цивільно-правової відповідальності, на державу покладається обов'язок компенсувати непокриту частину завданих збитків, що і становить зміст матеріальної форми субсидіарної міжнародно-правової відповідальності держави.

1. Лукашук *И.И.* Международное право. Особенная часть: Учебник. — М.: БЕК, 1997. — С. 58. 2. Боклан *Д.С.* Трансграничный ущерб окружающей природной среде от опасных видов деятельности (международно-правовые основы предотвращения и деятельности): Дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2004. — С. 185. 3. *Ответственность* в связи с аварийным загрязнением вод: Документ Экономического и Социального Совета Организации Объединенных наций от 30.03.2001 г. № MP.WAT/2001/1/Add.1 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [www.unec.org/env/documents/2001/wat/mp.wat.2001L1.add.Lg.pdf](http://www.unec.org/env/documents/2001/wat/mp.wat.2001L1.add.Lg.pdf). 4. *Survey of State practice relevant to international liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law*, prepared by the Secretariat // Yearbook of the International Law Commission. — 1985. — Vol. II. — Part I. — Add. 1. — N. Y.: United Nations, 1989. — P. 1—144. 5. *Лаверычев Е.Г.* Осуществление защитных мер и имущественная ответственность за причинение ущерба морской среде (международно-правовые аспекты): Дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1998. — С. 59. 6. *Крупнейшие разливы нефти и нефтепродуктов в результате аварий танкеров* [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [http://www.odin.tc/disaster/tanker\\_top.asp](http://www.odin.tc/disaster/tanker_top.asp).