



**Фурман М. О.\***

магістр права,

Національний університет

“Одеська морська академія”

(м. Одеса, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1875-6995>

\***Maryia Furman**, Master of Law, National University “Odessa Maritime Academy”,  
(8, Didrikhson St., Odessa, Ukraine).

УДК 341.215.2:656.61(06):502.51(26)

DOI 10.26886/2524-101X.2.2019.5

**ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СУДНОВЛАСНИКА  
ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА  
НАФТОПРОДУКТАМИ  
ВНАСЛІДОК УМИСНОГО ЗЛИВУ**

**RESPONSIBILITY OF THE SHIPOWNER FOR THE  
POLLUTION OF THE MARINE ENVIRONMENT BY  
OIL PRODUCTS DUE TO INTENTIONAL DRAIN**

**ABSTRACT**

The article is about regulatory issues of and legal regulation of the shipowner's liability for the pollution of the marine environment with oil products. The analysis of international standards that regulate the question of responsibility for pollution. With the growth of urbanization and industrialization, the marine environment is increasingly exposed to a negative human impact, which is causes so-called degradation of the marine environment. It means that the sea spaces lose their initial condition, polluted with different wastes, become a landfill for tons of industrial waste, toxic substances, it also refers to the inappropriate use of the “wealth” of the World Ocean. Many of the “active users” of the sea spaces of our planet simply underestimate the significance of the above in the life of all mankind. Perhaps this

is why the attitude to the seas and oceans is so disreputable. The degradation of the marine environment may be associated with a number of sources, including shipping and maritime activity. Every year in consequence of accidents and illegal discharges about 600,000 tons of oil come into the oceans. Despite numerous measures to improve the safety of the use of the marine environment, the rules are violated, vessels that are not suitable for operation, and, moreover, they transport very harmful goods to the environment. The negligence in such sphere leads to the widescale damage of the environment that can not always be eliminated entirely and it is horrible while that those who responsible for causing damage often avoid responsibility. The purpose of the article is to consider the question of liability and problem of reimbursement of damages to the environment caused by pollution with petroleum products on the basis of international norms governing this area of relations. Legal liability is just one of the many legal instruments used to prevent degradation of the oceans, but it is urgently needed to increase its efficiency, because the welfare of all living is at stake. Since being so vast and significant, the marine environment is under threat and definitely requires careful attitude and protection.

**The key words:** shipowner responsibility, oceans, convention, petroleum products, bunker fuel, compensation, environmental pollution.

Зі зростанням урбанізації та індустріалізації морське середовище все більше і більше піддається негативному впливу з боку людини, що надалі викликає т. зв. деградацію морського середовища. Під цим поняттям мається на увазі, що водні простори втрачають свій колишній стан, забруднюються різними відходами, стають звалищем для тонн промислового сміття, токсичних речовин, мова також йде про нераціональне використання “багатств” Світового океану. Багато з “активних користувачів” водних просторів нашої планети просто недооцінюють значущості останніх у житті усього людства. Можливо, саме тому ставлення до морів та океанів таке зневажливе.

Світовий океан – це джерело величезних і найрізноманітніших ресурсів, необхідних всьому світу, це енергетичні, мінеральні, біологічні та економічні ресурси.

Деградація морського середовища може бути пов’язана з цілим рядом джерел, серед них не останнє місце займає судноплавство та морська діяльність.

Щорічно при звичайних морських перевезеннях, аваріях і незаконних скидах до океанів потрапляє приблизно 600 000 т нафти. Будь-які розливи нафтопродуктів можна поділити на дві категорії. До першої належить розливи до морського середовища нафтовмісних вантажів, що перевозяться суднами, до других – бункерне паливо. Основними

причинами забруднення моря нафтою є: а) навмисне скидання нафти або нафтовмісних речовин у морське середовище; б) розлив нафтопродуктів у процесі вантажних або бункерувальних операцій; в) невеликі викиди нафтопродуктів у процесі звичайної експлуатації суден (змив нафтопродуктів з палуби у результаті дощів, перелив через гуси повітряних труб тощо).

Незважаючи на численні заходи щодо поліпшення безпеки використання морського середовища правила порушуються, все ще експлуатуються судна, що знаходяться в неналежному стані, до того ж перевозять дуже шкідливі для навколишнього середовища вантажі. Вони стають причиною масштабних збитків, що завдаються навколишньому середовищу у результаті навмисного зливу нафтопродуктів та по недбалості, при цьому винні у спричиненні збитків часто уникають відповідальності, а найбільш жахливе полягає в тому, що спричинену екології шкоду далеко не завжди можливо усунути повністю.

Мета цього дослідження полягає у розгляді питання про відповідальність і відшкодування збитків, завданих екології, внаслідок забруднення морського середовища нафтопродуктами на основі міжнародних норм, що регулюють дану сферу відносин. Це питання вже досліджувалося такими авторами як: Т. Р. Короткий, І. Ю. Минаєва, Е. П. Павленко, Д. М. Переверзева.

Одним з основних інструментів захисту морського середовища є юридична відповідальність. На теперішній час питання реалізації юридичної відповідальності постає вкрай гостро, оскільки проблема не терпить зволікань, а ефективність методів боротьби вкрай низька і мало результативна.

За своїм змістом юридична відповідальність проявляється або у вигляді накладення на винну особу штрафних, каральних санкцій, або у вигляді зобов'язання відновити (там, де це можливо) незаконно порушені права.

Юридична відповідальність у питаннях екології, на думку М.М. Бринчук, являє собою відносини між державою в особі спеціально уповноважених органів у сфері охорони навколишнього середовища, правоохоронних органів, інших уповноважених суб'єктів і особою, яка вчинила правопорушення (фізичною, посадовою або юридичною) щодо застосування до порушника відповідного стягнення (Сухарев, 1999, с. 319).

Технічний прогрес останніми роками досяг суттєвих результатів у різних областях, у т.ч. і у сфері транспортної індустрії. Можливості, яких людство набуває, настільки великі, що невміле їх використання веде до масштабних наслідків, яким не завжди можна запобігти або виправити. Тому дуже важливо до кожного нововведення підходити з обережністю, ретельно обдумуючи і регламентуючи порядок і правила експлуатації.

Превентивні заходи – це виправданий спосіб. Якби його дотримувалися, то нікому не довелося би нести відповідальність. Ця тонка грань між можливістю щось зробити і негативним результатом, на жаль, з неймовірною легкістю руйнується, що і призводить до необхідності існування заходів запобігання і виправлення наслідків різних подій. Коли ж постає питання відшкодування завданих збитків дуже важливо знайти дійсно винуватого і притягнути до відповідальності заради справедливості та відновлення порушеного екологічного балансу.

Виникнення такої необхідності слугувало початком підготовки міжнародних конвенцій, що заклали основи приватно-правового і публічно-правового режимів регулювання, залежно від обставин. До них належать:

- Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року (далі – Брюссельська конвенція);
- Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 року;
- Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 року.

З набранням чинності цих конвенцій почав діяти у повному обсязі уніфікований режим відшкодування шкоди, заподіяної забрудненням нафтою з суден (Павленко, 2013, с. 44).

Брюссельська конвенція 1969 р. – багатосторонній договір, укладений у м. Брюссель (Бельгія) під егідою ІМО 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. Конвенція доповнена протоколами 1976, 1984 і 1992 років. Протоколом 1992 р. деталізовано поняття “судно”. Цим самим було розширено сферу дії Конвенції і на випадки забруднення моря нафтою із нафтоналивних суден, які у момент такого забруднення не здійснювали перевезення нафти. Фактично це стосується

забруднення залишками нафти або під час навантаження чи розвантаження судна (Переверзєва, Аксеров, 2012, с. 459).

Відповідно до ст. 1 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 витоку 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., власник судна не відповідає за шкоду від забруднення, якщо доведе, що шкода: є результатом військових дій, ворожих дій, громадянської війни, повстання або стихійного явища, виняткового за своїм характером, неминучого і непереборного або цілком викликана дією або бездіяльністю третіх осіб з наміром заподіяти шкоду, або була цілком викликана недбалістю або іншим неправомірним діями уряду або іншого органу влади, відповідального за утримання в порядку вогнів та інших навігаційних засобів, при виконанні цієї функції.

Якщо власник судна доведе, що збиток від забруднення стався цілком або частково у результаті поведінки потерпілої особи, яка діяла або простоювала без роботи з наміром завдати шкоди, або грубої недбалості цієї особи, він може бути повністю або частково звільнений від відповідальності перед такою особою.

Ми бачимо, що Конвенція передбачає не лише обов'язок судовласника нести цивільно-правову відповідальність, але і випадки виключення відповідальності.

Стаття 4 Брюссельської конвенції 1969 р. передбачає можливість солідарного відшкодування збитків всіма учасниками, причетними до події: “Коли витік або злив нафти відбулися більш ніж з одного судна і це завдало шкоди від забруднення, власники всіх причетних до цього суден, якщо вони не звільняються від відповідальності на підставі статті 3, солідарно відповідають за всю сукупність збитків, які не можуть бути розумно розділені”.

На доповнення до Брюссельської конвенції 1969 р. було прийнято Міжнародну конвенцію про створення Міжнародного фонду для ком-

пенсації 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 перевищують межу цивільно-правової відповідальності власника судна, встановлену Брюссельською конвенцією 1969 р.

Бункерне паливо, яким є будь-яка вуглеводнева мінеральна нафта, включаючи мастило, використовується або призначено для користування з метою експлуатації або руху судна, будь-які залишки такої нафти на теперішній час являють серйозну загрозу забруднення морського середовища внаслідок витоку або зливу цього палива з експлуатованих у великій кількості суден на морі, у т. ч. великих суховантажних суден, що перевозять нафту як бункерне паливо у кількості, що нерідко перевищує кількість, яку перевозять танкерами у якості вантажу. Крім того, бункерне паливо становить серйозну загрозу забруднення морського середовища внаслідок використання суднами у якості бункерного палива багатьох видів мазуту, що мають високу в'язкість і стійкість. У зв'язку з вказаними обставинами і необхідністю виплати достатньої, своєчасної та ефективної компенсації за шкоду, заподіяну забрудненням, внаслідок витоку або зливу бункерного палива з суден на Дипломатичній конференції ІМО 23 березня 2001 року у Лондоні було прийнято Конвенцію про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом (далі – Бункерна конвенція). Конвенція набула чинності 23 листопада 2008 року.

Стаття 3 Бункерної конвенції передбачає, що власник судна з моменту інциденту несе відповідальність за шкоду від забруднення, заподіяну бункерним паливом, яке знаходиться на судні або джерелом якого є судно, а якщо інцидент складається з низки подій одного й того ж походження, власник судна несе відповідальність з моменту першої з таких пригод.

Зареєстрований власник судна валовою місткістю понад 1000, зареєстрованого у державі-учасниці, повинен для покриття своєї відповідальності за збитки від забруднення здійснити страхування або надати інше фінансове забезпечення, наприклад, гарантію банку або аналогічної фінансової установи, на суму, що дорівнює межі відповідальності у відповідності до національного або міжнародного режимів обмеження відповідальності.

Можна помітити, що Конвенція зобов'язує судовласника здійснити страхування або мати інше фінансове забезпечення для покриття відповідальності за шкоду.

До особи, визнаної винною у забрудненні бункерних паливом, можуть бути пред'явлені претензії юридичних і фізичних осіб, які постраждали від забруднення, як правило, це претензії адміністрації порту на компенсацію збитків, пов'язаних з очищенням акваторії від нафтопродуктів та їх утилізацією, а також держави в особі її виконавчих органів щодо захисту навколишнього середовища за шкоду, завдану навколишньому природному середовищу.

Бункерна конвенція закрила прогалини, що залишилися у міжнародному законодавстві після прийняття серії угод про цивільну відповідальність за випадки заподіяння шкоди розливами нафти або внаслідок небезпечного і шкідливого впливу речовин, що перевозяться (Переверзєва, Аксеров, 2012, с. 461).

### **Висновки**

З наведеного вище ми бачимо, що питання відповідальності регулюється великою кількістю міжнародних норм. Органи, які їх приймають, прагнуть удосконалювати їх з метою зведення до мінімуму можливості виникнення будь-яких несприятливих подій і запобігти негативному впливу останніх на морську екосистему. Але слід зазначити, що межі відповідальності та обсяги відшкодування шкоди часто бувають недостатніми. Це пояснюється тим, що морське середовище являє собою надзвичайно складний багатокomпонентний елемент навколишнього середовища, що займає величезні простори, і у деяких випадках повне відшкодування шкоди не є можливим, а наслідки негативного впливу можуть проявлятися не одразу і виявлятися через значний час, що, безсумнівно, ускладнює пошук винних осіб і притягнення їх до відповідальності.

Безумовно, юридична відповідальність є лише одним з багатьох правових інструментів, що використовуються для запобігання деградації вод Світового океану, але підвищення її ефективності вкрай необхідно, оскільки тут на кону перебуває благополуччя існування всього живого, адже будучи настільки величезним і значущим, морське середовище знаходиться під загрозою і безумовно вимагає дбайливого до нього ставлення і захисту.

З огляду на те, що норми, які регламентують правила та порядок експлуатації суден, зливу залишків нафтопродуктів з танків, бункерувальні операції, а також інші маніпуляції, пов'язані з нафтовмісткими речовинами, прописані у законодавстві дуже чітко, можна зробити висновок, що проблема у кількості порушень у цій сфері пов'язана насамперед з необізнаністю осіб щодо масштабів шкоди, яку вони завдають своїми діями. Тому, на наше переконання, доцільним було б проведення спеціалізованих тренінгів для екіпажів суден та берегового персоналу. Також вважається за доцільне застосовувати більш суворі санкції до порушників, наприклад позбавлення (на певний строк або безстроково) права обіймати певну посаду.

## ЛІТЕРАТУРА

Короткий, Т.Р. (2006). *Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден*. Одеса.

Минаева, И.Ю. (2003). К вопросу об актуальности правового регулирования гражданско-правовой ответственности за ущерб от загрязнения бункерной нефтью с судов. *Сибирский юридический вестник*, 3. <<http://www.law.edu.ru/doc/document.asp?docID=1138755>>

Павленко, Е.П. (2013). Формирование актуальных механизмов экологизации морской деятельности. *Вісник Одеського державного екологічного університету*, 15, 43-48.

Переверзева, О.С., Аксеров, Д.М. (2012). Тлумачення норм Брюссельської конвенції про цивільну відповідальність за збиток забрудненням нафтою 1969 року. *Держава і право*, 56, 458-461.

Правовая регламентация гражданской ответственности по возмещению ущерба в результате загрязнения бункерным топливом. *Interlegal. Блог: морское право, страхование, арбитраж*. <<http://blog.interlegal.com.ua/?p=1961>>

Сухарев, А.Я. (ред.) (1999). *Российская юридическая энциклопедия*. Москва: Инфра-М. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969*. (United Nations). *Admiralty Law Guide*. <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/civilpol1969.html>>

*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 (BUNKER)* (International Maritime Organization). *GOV.UK*. <[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/235987/8489.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/235987/8489.pdf)>

## REFERENCES

*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969*. (United Nations). *Admiralty Law Guide*. Retrieved from: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/civilpol1969.html>



*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 (BUNKER)* (International Maritime Organization). GOV.UK. Retrieved from: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/235987/8489.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/235987/8489.pdf)

Korotkiy, T.R. (2006). *Pryvatnopravovyi mekhanizm okhorony morskoho seredovyscha vid zabrudnennia iz suden* [Private law mechanism for protecting of marine environment from pollution from ships]. Odessa. [in Ukrainian].

Minaeva, I.Ju. (2003). K voprosu ob aktual'nosti pravovogo regulirovaniia grazhdansko-pravovoj otvetstvennosti za ushherb ot zagrjazneniia bunkernoj neft'ju s sudov [On the issue of the urgency of the legal regulation of civil liability for damage from the pollution of bunker oil from ships]. *Sibirskij juridicheskij vestnik* [Siberian Legal Messenger], 3. Retrieved from: <http://www.law.edu.ru/doc/document.asp?docID=1138755> [in Russian].

Pavlenko, E.P. (2013). Formirovanie aktual'nyh mekhanizmov jekologizacii morskoi dejatel'nosti [Formation of topical mechanisms for the ecology of maritime activity]. *Visnyk Odeskoho derzhavnoho ekolohichnoho universytetu* [Bulletin of the Odessa State Ecological University], 15, 43-48. [in Russian].

Peveryzieva, O.S., Akserov, D.M. (2012). Tlumachennia norm Briusselskoi konvencii pro tsyvilnu vidpovidalnist za zbytok zabrudnenniam naftoiu 1969 roku [Interpretation of the provisions of the Brussels Convention on Civil Liability for Damage to Oil Pollution in 1969]. *Derzhava i parvo*. [State and Law], 56, 458-461. [in Ukrainian].

Pravovaja reglamentacija grazhdanskoj otvetstvennosti po vozmeshheniju ushherba v rezul'tate zagrjazneniia bunkernym toplivom [Legal regulation of civil liability for damages resulting from pollution by bunker fuel]. *Interlegal. Blog: morskoe pravo, strahovanie, arbitrazh*. [Interlegal. Blog: law of the sea, insurance, arbitration]. Retrieved from: <http://blog.interlegal.com.ua/?p=1961> [in Russian].

Suharev, A.Ja. (ed.) (1999). *Rossijskaja juridicheskaja jenciklopedija* [Russian Legal Encyclopedia]. Moscow: Infra-M. [in Russian].

## АНОТАЦІЯ

**Фурман М. О. Відповідальність судновласника за забруднення морського середовища нафтопродуктами внаслідок умисного зливу. – Стаття.**

Статтю присвячено питанням нормативно-правового регулювання відповідальності судновласника за забруднення морського середовища нафтопродуктами. Проведено аналіз міжнародних норм, які регулюють питання відповідальності за забруднення. Автор доходить до висновку, що норми, які регламентують правила та порядок експлуатації суден, зливу залишків нафтопродуктів з танків, бункерувальні операції, а також інші маніпуляції, пов'язані з нафтовмісткими речовинами, прописані у законодавстві дуже чітко, та можна зробити висновок, що проблема у кількості порушень у цій сфері пов'язана, насамперед, з необізнаністю осіб щодо масштабів шкоди, яку вони завдають своїми діями, тому, представляється доцільним проведення спеціалізованих тренінгів для екіпажів

суден та берегового персоналу. Також слід застосовувати більш суворі санкції до порушників, наприклад позбавлення (на певний строк або безстроково) права обіймати певну посаду.

**Ключові слова:** відповідальність судновласника, Світовий океан, конвенція, нафтопродукти, бункерне паливо, компенсація, забруднення навколишнього середовища.

## АННОТАЦІЯ

**Фурман М. А. Ответственность судовладельца за загрязнение морской среды нефтепродуктами в результате умышленного слива. – Статья.**

Статья посвящена вопросам нормативно-правового регулирования ответственности судовладельца за загрязнение морской среды нефтепродуктами. Проведен анализ международных норм, регулирующих вопросы ответственности за загрязнение. Автор приходит к выводу о том, что нормы, регламентирующие правила и порядок эксплуатации судов, слива остатков нефтепродуктов из танков, бункеровочные операции, а также другие манипуляции, связанные с нефтепродуктами, прописаны в законодательстве достаточно четко, и в связи с этим можно сделать вывод, что проблема в количестве нарушений в этой сфере связана, прежде всего, с неосведомленностью лиц относительно масштабов ущерба, который они наносят своими действиями, поэтому целесообразным было бы проведение специализированных тренингов для экипажей судов и берегового персонала. Также следует применять более суровые санкции к нарушителям, например, лишение (на определенный срок или бессрочно) права занимать определенную должность.

**Ключевые слова:** ответственность судовладельца, Мировой океан, конвенция, нефтепродукты, бункерное топливо, компенсація, загрязнение окружающей среды.

