

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования «Российский университет дружбы народов
имени Патриса Лумумбы»

На правах рукописи

Динь Тхи Ми Линь
(Социалистическая Республика Вьетнам)

**ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ
МОРЕЯ НЕФТЬЮ ПО ПРАВУ ВЬЕТНАМА**

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель:
Кузнецов Михаил Николаевич
доктор юридических наук, профессор,
Почетный работник высшего
профессионального образования
Российской Федерации

Москва – 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1. ИСТОРИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ МОРЯ НЕФТЬЮ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ ВЬЕТНАМ .	16
1.1. Становление и развитие института гражданско-правовой ответственности в Социалистической Республике Вьетнам	16
1.2. Теоретико-правовые подходы к определению гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью	32
Глава 2. НОРМАТИВНАЯ ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ГРАЖДАНСКО- ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ МОРЯ НЕФТЬЮ	49
2.1. Международные источники гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью	49
2.2. Внутригосударственные источники гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью	67
Глава 3. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ МОРЯ НЕФТЬЮ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ВЬЕТНАМ.....	78
3.1. Гражданская ответственность за загрязнение моря нефтью по международному праву	78
3.2. Гражданская ответственность за загрязнение моря: возможность адаптации мировой практики к законодательству Социалистической Республики Вьетнам	102
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	144
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ	146
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	148

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования

В настоящее время нефть является опасным источником загрязнения морской среды. Она проникает в моря не только в результате грандиозных катастроф, связанных с аварией нефтяного танкера или аварий на нефтяной платформе, но также из диффузных источников, таких как утечки во время эксплуатации нефтяного оборудования, незаконных операций по очистке резервуаров в море или нефтесодержащие промышленные отходы с суши и рек, которые затем переносятся в море¹.

Страны не очень заботятся о диффузных причинах загрязнения. Законодатели и международное сообщество признали загрязнение морской среды нефтью неотложной проблемой, требующей правового регулирования из-за катастрофы в каньоне Торри в 1967 году. Это была первая в мире значительная катастрофа супертанкера² грузоподъемностью 12 300 тонн³. Было убито более 25 000 морских птиц и множество других морских организмов. Пляжи, наиболее пострадавшие от разлива нефти, находятся на юге Англии (около 200 км побережья Корнуолла), на Нормандских островах и на северо-западе Франции⁴.

Другим примером является грандиозная авария в Мексиканском заливе весной 2010 года. На сегодняшний день это самый масштабный аварийный разлив нефти в истории человечества, вызванный взрывом на нефтяной платформе Deepwater Horizon, добывшей около 700 тысяч тонн сырой нефти в Мексиканском заливе⁵.

Вьетнамское [Восточное] море и прилегающие воды являются местом, где проходят транспортные пути, соединяющие Тихий и Индийский океаны, Европу с

¹ World ocean review. Oil pollution of marine habitats [Электронный ресурс]. URL: <https://worldoceanreview.com/en/wor-1/pollution/oil/> (дата обращения: 17.01.2024).

² См. например: Hall G. Torrey Canyon alerted the world to the dangers that lay ahead // Professional Mariner. 2007. № 3.; Barkham P. Oil Spills: Legacy of the Torrey Canyon // The Guardian. 2010.

³ Smith J. E. Torrey canyon's pollution and marine life. A report by the Plymouth laboratory of the marine biological association of the United Kingdom Cambridge University Press. 1968.

⁴ Peter W. The iconic Torrey Canyon oil spill of 1967 – Marking its legacy // Marine Pollution Bulletin. 2017. № 115. P. 1–2.

⁵ Pallardy R. Deepwater Horizon oil spill, environmental disaster, Gulf of Mexico // Encyclopædia Britannica [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://www.britannica.com/event/Deepwater-Horizon-oil-spill> (дата обращения: 17.01.2024).

Азией, Азию с Ближним Востоком. Каждый день через Восточное море проходит около 150–200 кораблей всех видов. Это важный способ транспортировки нефти и коммерческих ресурсов с Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии в Японию, Корею и Китай.

В последние годы Вьетнам становится международным экспортером сырой нефти. Деятельность по транспортировке нефти и нефтепродуктов в Восточном море также становится все более интенсивной. Количество керосина и сжиженного газа, транспортируемых через эту морскую зону, в 15 раз превышает количество, перевозимое через Панамский канал⁶.

В настоящее время Вьетнам не имеет нефтепровода с моря до материка. Однако в связи с быстрым социально-экономическим развитием вероятность того, что Вьетнам будет иметь систему нефтепроводов от моря до материка очень высока, а это означает, что может возникнуть вероятность загрязнения моря нефтью из трубопроводов.

Вьетнам входит в тройку стран (наряду с Китаем и США) с наибольшим количеством разливов нефти в период с 2005 по 2014 гг. Их было более 10⁷. Общество не в состоянии предсказать катастрофу, связанную с разливом нефти, и поэтому трудно тщательно проанализировать причиненный в будущем ущерб. Помимо сложности расчета ущерба окружающей среде, расчет понесенных убытков, подлежащих компенсации, остаётся проблематичным и требует более четкой правовой регламентации. Поэтому правовой контроль над морским нефтяным загрязнением для прибрежных стран, таких как Вьетнам, приобретает особо важное значение как с экономической, так и с социальной точек зрения. Всё это говорит об актуальности проделанного исследования.

Степень разработанности темы исследования

В настоящее время во Вьетнаме существует ограниченное число исследований правовых вопросов загрязнения моря нефтепродуктами. Вместе с

⁶ Более 50 000 судов проходят через морские порты за 6 месяцев = Hơn 50.000 lượt tàu thông qua cảng biển trong 6 tháng [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vietnam.vn/hon-50-000-luot-tau-thong-qua-cang-bien-trong-6-thang/> (дата обращения: 10.10.2024).

⁷ Musk S. Trends in oil spills from tankers and ITOPI non-tanker attended incidents // AMOP 2012. Vancouver, British Columbia, Canada, 2012.

этим, до сегодняшнего дня не было конкретных и полных исследований о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью в соответствии с вьетнамским законодательством.

В данной связи загрязнение моря нефтью является острой и актуальной темой, которая не может не затрагивать научные и практические интересы ученых и специалистов-практиков Вьетнама. В своей работе «Нефтяное загрязнение вод Вьетнама и Восточного моря» (2010) профессор Нгуен Динь Зыонг достаточно четко перечислил источники загрязнения вод Вьетнама, в то же время он разработал технологический процесс прогнозирования распространения нефтяного загрязнения вследствие инцидентов на службе очистки загрязнений и минимизации воздействия на экологическую среду⁸.

Также было проведено некоторое количество исследований по теоретическим вопросам, связанным с загрязнением нефтью, например, работы профессора Нгуен Ба Дьен и работы других авторов. В этих исследованиях экономического характера была предпринята попытка проанализировать некоторые правовые акты. Среди работ такого рода можно назвать исследовательскую работу Нгуен Ба Дьен «Построение и научно-правовые основы оценки ущерба, причиненного нефтяным загрязнением морских районов Вьетнама» (2009)⁹. В данном исследовании автор коснулся правового опыта некоторых стран по возмещению ущерба, причиненного нефтяным загрязнением моря.

Нгуен Тхи Ань Нгует (2011) выполнил сравнительное исследование на тему «Вьетнамский закон о компенсации убытков вследствие нефтяного загрязнения в сравнении с австралийским законодательством»¹⁰. Ученый сравнил законы Вьетнама и Австралии в ракурсе регулирования вопроса защиты морской среды и предотвращения нефтяного загрязнения моря и предложил некоторые

⁸ Nguyen Dinh Duong. Oil pollution in the waters of Vietnam and the East Sea. Vietnam Academy of Science and Technology. 2011.

⁹ Nguyen Ba Dien. Building and scientific and legal bases for assessing and claiming damages caused by oil pollution on Vietnam's sea areas. Center for the Law of the Sea and International Maritime, 2009.

¹⁰ Nguyen Thi Anh Nguyet. Vietnamese law on compensation for losses due to oil pollution in comparison with Australian law. Faculty of Law. Hanoi National University, 2011.

рекомендации по совершенствованию правовой системы Вьетнама на основе австралийского опыта.

Доан Тхи Ван (2009) в своей работе «Закон о предотвращении и контроле нефтяного загрязнения с судов»¹¹ изучил положения вьетнамского и международного права о нефтяном загрязнении моря, проанализировал положения некоторых международных конвенций в целом и вьетнамского законодательства, в частности, по вопросу нефтяного загрязнения с судов.

Что касается компенсации ущерба при загрязнении нефтью, автор Нгуен Сонг Ха (2011) исследовал эту тему в своей работе «Компенсация за ущерб, причиненный нефтяным загрязнением моря в соответствии с международным и иностранным правом»¹². В данном исследовании автор выявил причины нефтяного загрязнения, а также проблемы выявления вины и последствий нефтяного загрязнения для окружающей среды и социально-экономической жизни. Он описал опыт некоторых стран по возмещению ущерба, причиненного нефтяным загрязнением моря.

В работе китайского учёного Ван Хуэй (Wang Hui, 2011) на тему «Гражданская ответственность за ущерб от загрязнения моря нефтью: сравнительное правовое и экономическое исследование международного, американского и китайского компенсационного режима»¹³ рассмотрена эффективность и действенность международного режима гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью путем сравнения различных правовых режимов. Однако в данной монографии автор акцентирует внимание на гражданской ответственности за загрязнение нефтью только с судов, а гражданская ответственность за загрязнение моря нефтью от морских операций в ней не рассматривается.

¹¹ Doan Thi Van. The law on prevention and control of oil pollution from ships. Faculty of Law, Hanoi National University, 2009.

¹² Nguyen Song Ha. Compensation for damage caused by oil pollution at sea according to international law and foreign law. Faculty of Law, Hanoi National University, 2011.

¹³ Wang Hui. Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage – A comparative and economic study of the international, US and the Chinese compensation regime. Erasmus Universiteit Rotterdam, 2011.

Айли Цзун (Китай, 2013) опубликовал работу под названием «Режим ответственности в отношении нефтяного загрязнения, поднимающегося с морских объектов»¹⁴, в которой рассматривает проблему разлива нефти из одного конкретного морского месторождения в Китае.

Абрамов Никита Сергеевич (Россия, 2018) провел исследование под названием «Международно-правовой режим гражданской ответственности за ущерб, причиненный авариями на морских нефтяных платформах»¹⁵. Автор анализирует стандарты международно-правового режима гражданской ответственности, применимые в случае ущерба от загрязнения нефтью в результате деятельности по освоению морского дна.

Османов Муслим Халидович (Россия, 2010) в своем диссертационном исследовании «Гражданско-правовая ответственность за экологические правонарушения»¹⁶ осуществил комплексное исследование теоретических и практических проблем правового регулирования и правоприменительной практики относительно реализации мер гражданско-правовой ответственности за негативное воздействие на объекты природной среды как объектов гражданского права, приводящие к нарушению экологических норм и причинению вреда гражданам и организациям.

Кристоффер Свендсен (Kristoffer Svendsen, Норвегия, 2019) изучил вопрос «Гражданская ответственность за разведку и разработку морских нефтегазовых месторождений в Арктике: ситуация в Баренцевом море»¹⁷. Автор показывает влияние выбора применимого права на ситуации трансграничного ущерба от загрязнения, когда разливы нефти наносят ущерб от морских буровых установок и установок на норвежском континентальном шельфе в Баренцевом море.

¹⁴ Alili Zong. Liability Regime Concerning the Oil Pollution Rising from Offshore Facilities. University of Oslo Faculty of Law, 2012.

¹⁵ Абрамов Н. С. Международно-правовой режим гражданской ответственности за ущерб, причиненный в результате аварий на морских нефтедобывающих платформах // Public International and Private International Law. 2018. № 4. С.19–22

¹⁶ Османов М. Х. Гражданско-правовая ответственность за экологические правонарушения. Институт международного права, экономики, гуманитарных наук и управления им. К.В. Россинского, 2010. 185 с.

¹⁷ Svendsen K.. CHAPTER 9. Civil Liability for Exploration and Exploitation of Offshore Oil and Gas in the Arctic: the situation in the Barents Sea // Chaumette P. Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders Richesses et misères des océans: Conservation, Ressources et Frontières. GOMILEX, 2019.

Всё это свидетельствует о необходимости дальнейшего всестороннего и систематического научного исследования и оценки действенности и эффективности правовых норм о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе возникновения и определения гражданско-правовой ответственности за нефтяное загрязнение моря.

Предметом исследования являются нормы вьетнамского права о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью, в частности: положения о гражданской ответственности, ограничении ответственности, возмещаемом ущербе, обязательном страховании, финансовом обеспечении и компенсационном фонде.

Кроме того, анализируются нормы права, содержащиеся в международных актах, таких как: Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (далее UNCLOS), Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (далее CLC 1992 г.), Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (далее Bunker 2001 г.) и другие.

В работе анализируются также положения нескольких конвенций, которые Социалистическая Республика Вьетнам (далее – Вьетнам) еще не ратифицировала. Полагаем, для Вьетнама приоритетно участие в подобных конвенциях: при ратификации будет создана предпосылка для совершенствования вьетнамского законодательства в этой области. Одним из примеров подобных конвенций является Международная конвенция об учреждении Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (далее FUND 1992 г.). Внимание уделено также изучению норм права таких стран как Россия, Соединенные Штаты, Дания и Канада в исследуемой области.

Целью работы является осуществление комплексного исследования основ законодательства о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью во Вьетнаме, его формирования, современного вьетнамского законодательства по

данному вопросу и внесение предложений по совершенствованию правовой регламентации по данному вопросу.

Задачами для достижения поставленной цели стали:

- 1) выявить закономерности становления и развития гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью по праву Вьетнама;
- 2) определить теоретико-правовой понятийный аппарат такой ответственности по праву Вьетнама;
- 3) проанализировать действующее вьетнамское законодательство об ответственности за загрязнение моря нефтью;
- 4) исследовать правоприменительную практику, выявить сходство и различие в установлении гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью с судов и в результате работ морских нефтяных вышек и нефтепроводов;
- 5) выявить особенности правил, установленных в Международной конвенции об учреждении Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г. (FUND 1992 г.) и вьетнамском национальном законодательстве, касающихся гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью;
- 6) осуществить сравнительный анализ положений международных соглашений и положений законодательства некоторых стран с положениями вьетнамского права;
- 7) предложить конкретные меры по совершенствованию вьетнамских правовых актов о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью.

Методологию исследования составила совокупность методов научного познания. Были использованы общие и частные методы исследования, в том числе описательный, историко-юридический, системно-правовой, формально-юридический, метод сравнительного анализа. В работе использованы также научно- познавательный и диалектический методы, метод системного анализа и метод SWOT (Сильные и слабые стороны – возможности – угрозы), который позволил получить более четкое представление о законах Вьетнама (в аспектах

«сильных» и «слабых» сторон вьетнамских законов). Этот метод позволяет определить, что следует улучшить в законах Вьетнама, а также определить возможные негативные последствия, с которыми столкнется Вьетнам после ратификации Международной конвенции об учреждении Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г. (FUND 1992 г.)

Теоретическую основу исследования составили труды вьетнамских учёных, исследовавших правовые и экономические аспекты загрязнения моря нефтью: Нгуен Динь Зыонг, Нгуен Ба Дьен, Нгуен Тхи Ань Нгует, Доан Тхи Ван, Нгуен Сонг Ха и т. д. Значительную роль в процессе исследования сыграли также научные труды российских ученых: Н. С. Абрамова, С. Н. Братуся, В. П. Грибанова, О. С. Иоффе, В. А. Рыбакова, Е. А. Суханова, В. А. Тархова и др. и других зарубежных юристов-международников: Ван Хуэй, Айли Цзун, Кристоффер Свендсен и др.

Нормативной базой исследования послужили положения Конституции Социалистической Республики Вьетнам, акты парламента (Национальной ассамблеи), Гражданский кодекс Вьетнама, целый ряд актов специального назначения, имеющих отношение к проблеме загрязнения моря нефтью. Нормативной базой явились такие положения международных соглашений, в которых участвовал Вьетнам, а именно, конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. (UNCLOS); Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (CLC 1992 г.); Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом, 2001 г. (Bunker 2001 г.), а также тех, в которых Вьетнам пока не участвует: Международная конвенция об учреждении Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, 1992 г. (далее – FUND 1992 г.), Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1996 г. (LLMC 1996 г.).

Теоретическая значимость исследования определяется комплексным и всесторонним исследованием понятия и истории возникновения гражданско-правовой охраны моря от загрязнения нефтью во Вьетнаме, национальных и

международных норм об ответственности, уточнения и расширения понятийного аппарата в указанной области, что является необходимым условием для развития и совершенствования вьетнамского гражданского права в целом.

Практическая значимость исследования заключается в том, что его результаты могут быть использованы во Вьетнаме и за рубежом: при разработке учебных материалов для проведения лекций и семинарских занятий по курсам гражданское и торговое (коммерческое) право зарубежных стран, Вьетнама; институт ответственности в гражданском праве и др., а также в качестве практического пособия в сфере осуществления экспертной деятельности касательно ответственности и правовой охраны моря от загрязнения нефтью для целей совершенствования вьетнамского гражданского законодательства.

Научная новизна исследования. Диссертационная работа является одним из первых комплексных и всесторонних правовых исследований, посвященных анализу гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью во Вьетнаме. Автором выявлены закономерности становления и развития гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью по праву Вьетнама. Определено, что развитие института гражданско-правовой ответственности требует комплексного подхода, включающего внедрение мер стимулирования использования экологически безопасных технологий, повышение стандартов страхования экологических рисков и создание эффективных механизмов мониторинга. Это позволит не только минимизировать ущерб от загрязнений, но и предотвратить экологические катастрофы, сохранив морскую среду для будущих поколений. Научная новизна диссертационного исследования заключается также в следующих выводах, выносимых на защиту, представляющих собой основные результаты проведенного исследования.

Положения, выносимые на защиту

1. Доказано, что формирование института гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью во Вьетнаме насчитывает 3 периода:

I Период: XI – начало XIX века. Для этого периода характерно то, что гражданское право как самостоятельная отрасль пока еще не сформирована.

Отдельные деликтные нормы «вплетены» в структуру уголовного и административного права, которые более развиты. Такие положения гражданского права как равенство сторон, свобода договора, ответственность за деликт с трудом «завоевывают свое право на существование».

II Период: с 1858 по 1987 год. Во второй период во Вьетнаме получила распространение французская юриспруденция. Гражданское право Вьетнама строится по французским «лекалам» с соответствующими корректировками. В 1972 году впервые в законодательстве Вьетнама ответственность за внедоговорные убытки стала регулироваться Циркуляром 173. Однако в связи с войной и трудностями раннего послевоенного периода гражданско-правовые отношения не получили своего должного развития.

III Период: С 1987 г. по настоящее время. В 1987 году Вьетнам официально стал проводить политику рыночной экономики. Это дало толчок ускоренному развитию гражданского права. Возникает институт гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью. В 2003 г. Вьетнам присоединяется к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением нефтью 1992 г. (далее CLC 1992 г.). В 2004 г. Конвенция официально вступила в силу во Вьетнаме. После присоединения к CLC 1992 г. правовое регулирование компенсации за загрязнение нефтью с судов в море во Вьетнаме было значительно усовершенствовано.

2. Установлено, что определенную роль в регулировании ответственности за загрязнение моря нефтью сыграло деликтное право. Доказано, что во Вьетнаме гражданско-правовая ответственность за загрязнение моря нефтью является формой деликтной ответственности.

3. Сформулировано понятие гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью. По мнению диссертанта это имущественная ответственность нарушителя гражданского законодательства в данной сфере общественных отношений, целью которой является возмещение материального и в ряде случаев компенсация морального вреда потерпевшим при соблюдении трех условий: наличие реального ущерба, действия, связанные с причинением ущерба,

являющиеся результатом нарушения закона, а также причинно-следственная связь между ущербом и нарушением.

4. Выработан и предложен механизм компенсации за загрязнение моря нефтью. Обязательное страхование гражданской ответственности нефтетрейдеров, судовладельцев и фрахтователей, перевозящих нефтепродукты. Автор диссертации приходит к выводу, что это станет эффективным механизмом для защиты интересов всех участников данных правоотношений, причем страховщик сможет эффективно осуществлять контроль за этой деятельностью путем принятия превентивных мер и корректировки страховых взносов с учетом уровня рисков. Предложено и обосновано создание компенсационного фонда, необходимого для обеспечения полного и своевременного возмещения убытков.

В целях более точного соблюдения конвенций CLC 1992 г. и Bunker 2001 г.¹⁸, участником которых является Вьетнам, автор обосновывает необходимость создания компенсационного фонда, детализации процедуры формирования страховых фондов, более тщательной проработки вопросов ограничения ответственности судовладельцев и положений о прямых претензиях к страховым обществам.

5. Доказано, что участие Вьетнама в конвенции FUND 1992 г. приносит много преимуществ за счет обеспечения максимальной компенсации за ущерб, причиненный нефтяным загрязнением национальных вод, что предполагает, что размер компенсации выше по сравнению с установленным, а также способствует совершенствованию гражданского законодательства о возмещении ущерба, причиненного разливами нефти, созданию правовой основы для развития международного сотрудничества по защите морской среды для удовлетворения требований мировой экономической интеграции.

6. Установлено, что существует необходимость создания специализированного арбитражного суда для рассмотрения споров, связанных с загрязнением нефтью, на основе изучения опыта Японии, Кореи, Китая и Вьетнама.

¹⁸ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (Лондон, 23 марта 2001 г.) [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/2568139/> (дата обращения: 10.10.2024).

Специализированное арбитражное учреждение облегчит истцам взыскание ущерба, расследование, сбор доказательств и оценку ущерба после разлива нефти. Ущерб, причиненный загрязнением моря нефтью, часто бывает большим и требует много времени, финансовых затрат и усилий для предотвращения, ограничения и преодоления последствий этого инцидента, поскольку морская среда имеет множество характеристик с точки зрения природной среды, среды обитания, природных ресурсов, морской жизни, морской экосистемы, морской экономики. Для принятия правильного решения о размере компенсации, соответствующему степени причиненного ущерба, необходимы профессионалы, занимающиеся исследованиями и имеющие практический опыт в этой области, особенно юристы.

7. Предложены дополнительные меры по совершенствованию вьетнамского законодательства:

- выработаны рекомендации по совершенствованию вьетнамского законодательства для борьбы с нефтяным загрязнением моря. Вьетнамскому законодательству необходимо иметь более конкретные положения об оценке ущерба; положения об обязательном морском страховании и нефтегазовой деятельности, положения о функциях, задачах и полномочиях организаций и должностных лиц в связи с инцидентами, связанными с загрязнением нефтью; положения об общих мерах по предотвращению загрязнения морской среды, регламентирующие морские экологические нормы для каждого морского бассейна; правила возмещения вреда в случае разлива нефти, опасных жидкостей или судовых отходов; положение об оборудовании для предотвращения разливов нефти в море; положение о порядке оценки ущерба и т.д. Одновременно с подготовкой юридических документов по загрязнению нефтью с судов, Вьетнаму необходимо разработать комплексную государственную стратегию борьбы с нефтяным загрязнением и план действий, чтобы иметь возможность реагировать на особенно серьезные разливы нефти, которые могут произойти на вьетнамском побережье;

- рекомендовано дополнить Гражданский кодекс Вьетнама положением о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтяными вышками и

нефтеработами, которое единообразно регулировало бы данную сферу, а не многочисленными подзаконными актами. Это делает государственный контроль оперативным и эффективным.

Степень достоверности результатов диссертационного исследования и выносимых на защиту выводов определяется его эмпирической базой, использованными методами анализа норм права, ссылками на научные работы вьетнамских и зарубежных авторов и правоприменительной практики.

Апробация результатов исследования была осуществлена в выступлениях на Международных конференциях и в статьях, индексируемых в международных базах цитирования (Scopus).

Структура диссертации обусловлена целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих в себя 6 параграфов, заключения, списка сокращений и условных обозначений диссертации и списка литературы.

Глава 1. ИСТОРИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ МОРЯ НЕФТЬЮ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ ВЬЕТНАМ

1.1. Становление и развитие института гражданско-правовой ответственности в Социалистической Республике Вьетнам

Разливы нефти обычно происходят при поиске, разведке, добыче, транспортировке, переработке, распределении и хранении нефти и газа и их продуктов. Например, это явления утечки, закачки нефти, разрыва трубопровода, разрыва резервуара, аварии при столкновении кораблей, кораблекрушения, инциденты на нефтяных и газовых буровых установках, нефтеперерабатывающих и нефтехимических объектах и т. д (далее – нефть), вызывающие загрязнение окружающей среды, неблагоприятное воздействие на экологию и ущерб хозяйственной деятельности, особенно деятельности, связанной с эксплуатацией и использованием водных ресурсов.

Гражданско-правовая ответственность за загрязнение моря нефтью во вьетнамской научной литературе чаще всего определяется как частный случай внедоговорной гражданской ответственности¹⁹. Поэтому для рассмотрения исторического развития правовых норм о гражданско-правовой ответственности вообще и гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью, в частности, необходимо понимать историческое развитие деликтного права в целом, о чем будет указано ниже.

Процесс становления и развития гражданского права отражен в законах Вьетнама.

В настоящее время ряд вьетнамских ученых полагает, что правовое регулирование ответственности во Вьетнаме насчитывает, разделенные определенным образом, три периода. В исследовании истории вьетнамского

¹⁹ Corley R. N., Reed O. L., Shedd P. J. The Legal Environment of Business. McGraw. Hill Publishing Company, 1990. P. 10.

гражданского права профессор Ле Мин Чыонг отметил, что процесс формирования и развития права во Вьетнаме делится на три части (периода): средневековое право, раннее современное право и современное право²⁰.

Существует и иная точка зрения, согласно которой периодизация насчитывает четыре периода.

Средневековое право в XI веке и даже в начале XIX века, по существу, составило период, когда основное внимание уделялось развитию уголовного, административного и семейного регулирования, тогда как гражданские нормы в феодальном обществе не соблюдались, а лишь регулировались в дополнение к уголовным, административным и семейным нормам.

Раннесовременное право [1858 по 1945 год]: Гражданское право Вьетнама разделено на три части, соответствующие трем регионам страны с разными политическими и административными режимами. Но в целом все они находятся под влиянием французского гражданского права.

Третий период [1945 г. по 1980-е гг.]: вьетнамское гражданское право в этот период начало устранять остатки феодализма и приступило к построению социалистической модели гражданского права. Однако гражданский оборот не получил должного развития, что привело к приостановке развития гражданского права.

Современный период [1987 г. по настоящее время]: гражданское законодательство Вьетнама в значительной степени изменилось. В частности, первый Гражданский кодекс Вьетнама был принят в 1995 году, а затем, чтобы адаптироваться к интенсивному развитию гражданских отношений в обществе, был разработан и принят новый Гражданский кодекс 2015 года, который заменил ранее действовавшие Гражданские кодексы 1995 и 2005 годов.

Конкретно в каждый из этих периодов исторического развития внедоговорное компенсационное право показано следующим образом.

²⁰ Pham Ngoc Minh. Lịch sử phát triển của pháp luật dân sự Việt Nam qua các thời kỳ = История развития вьетнамского гражданского права по периодам). Vietnam institute of applied law, 2020.

В период Средневековья во Вьетнаме гражданские отношения не регулировались законодательством как отдельная, самостоятельная отрасль права. Законы в средневековый период были приняты для удовлетворения потребностей национальной администрации и династий, которые имели вес и влияние в обществе в то время. Итак, как неременный результат, уголовные, административные и семейные нормы были ориентированы на развитие страны и общества, тогда как гражданские нормы служили дополнением к уголовным, административным и семейным.

Исходя из условий деликтного права, таких как совершение действия по причинению ущерба, наличие причинно-следственной связи между деянием и причинением вреда и других можно сказать, что в первую очередь деликтное право формировалось в уголовно-правовой сфере.

Согласно исследованиям, первый писанный закон Вьетнама появился в 1042 году и назывался «Hinh Thu» (Кодекс) во время правления короля Ли Тай Тонга²¹. В настоящее время Кодекс уже не применяется, поскольку после 1406 года во время вторжения династии Минь (Китай), которая свергла династию Хо (Вьетнам), она конфисковала и уничтожила множество ценных книг и документов Вьетнама, в том числе Кодекс «Hinh Thu»²².

Позднее при династии Тран вьетнамское государство продолжало уделять внимание вопросу законотворчества. Кодекс Hinh Thu был восстановлен, претерпел некоторые изменения и впоследствии в 1226, 1230 и 1244 годах был обновлен. А в 1341 году был принят новый Кодекс – «Quoc Trieu Hinh Luat»²³, в котором основное внимание было уделено разработке санкций, процессуальных процедур и режимов.

²¹ Le Van Huu, Phan Phu Tien, Ngo Si Lien... (1272–1697). Đại Việt sử ký toàn thư Quyển II = Книга истории Дай Вьет. Том 2: Translated by Vietnam Academy of Social Sciences (1985–1992). Publishing Company Khoa học xã hội, 1993. P. 99.

²² Там же. P. 306.

²³ Там же. P. 247

Третьим по важности древним законом Вьетнама является кодекс Хонг Дык²⁴, изданный при династии Ле в 1483 году²⁵, который вступил в силу в разгар установившегося в стране центрального феодального режима и применявшийся не только при династии Ле, но и до конца восемнадцатого века.

Кодекс Хонг Дык посвятил две главы регулированию не только брака, семьи и земли, но и режиму собственности супругов, наследованию, дарению, завещаниям, обязательствам, договорам и т. д., за исключением положений, касающихся гражданско-правовых отношений, «разбросанных» по другим главам или отдельным правовым документам, не вошедшим в Кодекс.

Династия Нгуен в 1815 году издала Правило Хоанг Вьет²⁶ (или Закон Зя Лонга). Сформированный закон зависел от китайского законодательства того времени, потому что Вьетнам был вассалом Китая. В частности, Кодекс Зя Лонга во многом дублировал формулировку соответствующих положений Кодекса Цин. На самом деле цинские законодатели, как и более ранние законодатели Китая, по-своему понимали – что такое гражданское право и считали, что кроме частных правовых отношений гражданское право призвано регулировать отношения общества с публичной властью. По словам историка Нгуен Куэт Танг, копируя закон Цин, Кодекс Зя Лонг рассматривает гражданские дела как часть более важных семейных, административных и уголовных дел²⁷.

Во Вьетнаме в древний период, когда в обществе не было многих современных правовых институтов для разрешения споров, люди могли свободно наказывать друг друга, поработать своих противников или лишать их собственности всякий раз, когда их права нарушались. Не только во Вьетнаме, но и в ряде стран мира деликт отражен в системе уголовного права, хотя для определения данного института может использоваться разная терминология.

²⁴ Luật Hình Triều Lê [Уголовный закон династии Ле]: Translated by Nguyen Ngoc Nhuan. Nguyen Ta Nhi. Publishing Company Quốc gia sự thật, 1991.

²⁵ Le Van Huu, Phan Phu Tien, Ngo Si Lien... (1272–1697). Đại Việt sử ký toàn thư Quyển XIII = Книга истории Дай Вьет Том 13): Translated by Vietnam Academy of Social Sciences (1985–1992). Publishing Company Khoa học xã hội, 1993. P. 496/

²⁶ Hoang Viet Luat Le [Правила Хоанг Вьет]: Translated by Nguyen Quyet Thang, Nguyen Van Tai. Publishing Company Tổng hợp thành phố Hồ Chí Minh, 1994.

²⁷ Nguyen Quyet Thang. Lược khảo Hoàng Việt luật lệ [Краткое изложение Правила Хоанг Вьетх]. Publishing Company van hoa thông tin, 2002. 14.

В римском праве деликтное регулирование сводилось к наказанию лица, причинившего вред, в целях защиты потерпевшего и его семьи²⁸. Эта модель постепенно трансформировалась в форму выплаты штрафов за причинение вреда, размеры штрафов определялись судьями в судебном порядке. Отпечаток этого режима обнаруживается в некоторых статьях Кодекса Хонг Дык²⁹ и Закона Зя Лонг³⁰.

Согласно статье 591 Кодекса Хон Дыка предусмотрены определенные коррективы при взыскании долга, так, кредитор может забрать вещи должника, но если их стоимость превышает долг, он будет оштрафован, и разница будет возвращена. В статье 134 Кодекса Гиа положения, касающиеся возмещения за нанесенный ущерб, можно рассматривать как зачаток деликтного права.

В случае избиения лица, причинившего телесные повреждения, правонарушитель, помимо наказания кнутом, также должен возместить потерпевшему компенсацию в размере, установленном статьей 466 Кодекса Хонг Дык. Компенсация определяется пострадавшей частью тела и положением пострадавшего.

В этом пункте оговаривается сумма, подлежащая выплате как в качестве наказания, так и в качестве компенсации. Спор разрешается путем возмещения суммы, установленной законодательством. Согласно статье 29 Кодекса Хонг Дык, смертная казнь назначается в зависимости от социального статуса умершего. Если умерший является частным лицом, компенсация будет меньше, чем если бы умерший человек был государственным служащим (должностным лицом любого из девяти высших рангов ранее существовавшей иерархии в должностях имперской вьетнамской государственной службы).

Последующее развитие компенсационного режима знаменует собой более существенное вмешательство государства, предусматривающее уголовные

²⁸ The Editors of Encyclopaedia Britannica [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://www.britannica.com/topic/delict> (дата обращения: 01.05.2022).

²⁹ Luật Hình Triều Lê [Уголовный закон династии Ле]: Translated by Nguyen Ngoc Nhuan, Nguyen Ta Nhi. Publishing Company Quốc gia sự thật, 1991.

³⁰ Hoàng Việt Luật Le [Правила Хоанг Вьет]: Translated by Nguyen Quyet Thang, Nguyen Van Tai. Publishing Company Tổng hợp thành phố Hồ Chí Minh, 1994.

санкции для наказания тех, кто посягает на собственность и личность другого человека. В дополнение к наказанию за правонарушение потерпевшие также могли получить компенсацию за причиненный им ущерб. В связи с характером штрафа размер компенсации устанавливается в двойном, тройном, четырехкратном размере фактического причиненного ущерба.

Таким образом, в средневековый период во вьетнамском праве не было четкого различия между гражданской и уголовной ответственностью. Гражданская ответственность считалась составным элементом уголовной ответственности и не рассматривалась как отдельный институт. В Кодексе Хонг Дык³¹ и Кодексе Зя Лонг³² ответственность за причиненный ущерб постепенно отделялась от уголовной ответственности. Согласно статье 581 Кодекса Хонг Дык: «Если человек позволит своей лошади и буйволу растоптать, съесть чужой тутовый рис, его накажут 80 ударами плетью и заставят возместить ущерб. Если намеренно, его понизят в должности или возместят в двойном размере ущерб»³³. Таким образом, в данном случае вопрос о возмещении вреда является гражданско-правовой, деликтной ответственностью.

Статья 91 Кодекса За Лонга предусматривает, что при порче или уничтожении чужих предметов, посевов и деревьев помимо наказания нарушителя за вторжение на чужую территорию он должен будет также выплатить компенсацию за ущерб, причиненный потерпевшему.

Таким образом, понятие гражданской ответственности не является чем-то необычным в средневековом вьетнамском праве и с развитием правовой системы постепенно формируется в институт ответственности.

Раннесовременное право [1858–1945]

Период, когда Вьетнам все еще находился под властью Франции. Французская юриспруденция привнесла во Вьетнам совершенно новые правовые

³¹ Luật Hình Triều Lê [Уголовный закон династии Ле]: Translated by Nguyen Ngoc Nhuan, Nguyen Ta Nhi. Publishing Company Quốc gia sự thật, 1991.

³² Hoàng Việt Luật Lệ [Правила Хоанг Вьет]: Translated by Nguyen Quyet Thang, Nguyen Van Tai. Publishing Company Tổng hợp thành phố Hồ Chí Minh, 1994.

³³ Luật Hình Triều Lê [Уголовный закон династии Ле]: Translated by Nguyen Ngoc Nhuan, Nguyen Ta Nhi. Publishing Company Quốc gia sự thật, 1991.

принципы по сравнению с концепцией восточного права, существовавшей тысячи лет под влиянием конфуцианства, через феодальные династии от династии Ли до династии Нгуен.

Гражданское право Вьетнама было разработано во французском «стиле» с соответствующей адаптацией. Наряду с построением и укреплением колониального режима во Вьетнаме французы пытались латинизировать вьетнамскую правовую систему. В частности, в области гражданского права вьетнамское колониальное право было построено по модели французского права, модифицированной с учетом экономической и социальной модели Вьетнама того периода.

Однако в этот исторический период благодаря договорам Франции и династии Нгуен (Вьетнам), по словам вьетнамского исследователя Ву Ван Мау, Вьетнам был разделен на 3 области (Кохинхина, Аннам, Тонкин) с разными политическими режимами, административным аппаратом и правовыми системами³⁴.

В Кохинхине применялся «упрощенный» Гражданский кодекс 1884 г.³⁵ Это гражданский кодекс, построенный «в духе» западной правовой системы, непосредственным влиянием которой являются правовые идеи, выраженные во французском Гражданском кодексе, разработанном в 1804 году. Однако Кодекс регулировал лишь отдельные правовые вопросы, касающиеся людей (национальность, место жительства, развод, опека), и не регулируя другие вопросы, которые рассматриваются как одно из существенных содержаний гражданского права, как имущественные вопросы; гражданско-правовые и договорные обязательства.

В Тонкине действовал Тонкинский гражданский кодекс 1931 г.³⁶. Как и «упрощенный» Гражданский кодекс, применяемый в Кохинхине, Гражданский

³⁴ Vu Van Mau. Việt Nam dân luật lược khảo quyển 2 = Краткое изложение гражданского права Вьетнама. Том 2. Publishing Company Bộ quốc gia giáo dục, 1963. P. 35.

³⁵ Bộ luật dân sự Nam kỳ [Южный гражданский кодекс] [Электронный ресурс]. URL: <https://hethongphapluat.com/thuat-ngu-phap-ly/bo-luat-dan-su-nam-ky.html> (дата обращения: 17.10.2024).

³⁶ Nguyen Thi Khanh Huyen. Đặc trưng cơ bản của bộ Dân luật Bắc Kỳ 1931 = Основные черты Гражданского кодекса Тонкина 1931 г.: магистерская работа. Ханойский национальный университет, 2016.

кодекс Тонкина также был построен на основе Гражданского кодекса Франции, принятого в 1804 году. Однако по сравнению с «упрощенным» Гражданским кодексом, обнародованным в 1884 году в Кохинхине, Тонкинский Гражданский кодекс содержит множество положений гражданского права (включая положения о правовом положении, собственности, наследовании, обязательствах и договорах), которые в определенной степени унаследовали традиционные обычаи и обычаи этнических групп Вьетнама того времени.

В Аннаме применялся Гражданский кодекс Чынгки 1936 г.³⁷ Законодатели основывались на модели Тонкинского гражданского кодекса 1931 г., в этом кодексе закреплены более четкие и подробные положения, чем в Гражданском кодексе Тонкина 1931 года, чтобы соответствовать социальной политике Центрального Вьетнама того времени. Тонкинский гражданский кодекс 1931 г.³⁸ в статье 643 указывает, что обязательство возникает при умышленном или по неосторожности нанесенном ущербе, в статье 713 говорится, что каждый несет ответственность за ущерб, причиненный им не только своим действием, но и вследствие небрежности или неосторожности. Следует отметить, что статья 713 была заимствована из Гражданского кодекса Франции 1804 г.³⁹ Сегодня Тонкинский гражданский кодекс уже не действует, но можно сказать, что, по сути, два вышеуказанных положения все еще применяются во Вьетнаме.

Таким образом, в период «раннего современного права» вьетнамское законодательство содержало определенные положения о компенсации внедоговорного ущерба, в результате чего появился правовой режим компенсации внеконтрактных убытков.

Третий период [1945 г. по 1980-е гг.]

В первые годы после основания Демократической Республики Вьетнам законодатели сохранили существующую правовую систему, за исключением

³⁷ Bộ luật dân sự trung kỳ = Гражданский кодекс Чынгки [Электронный ресурс]. URL: <https://hethongphapluat.com/thuat-ngu-phap-ly/bo-luat-dan-su-trung-ky.html> (дата обращения: 17.10.2024).

³⁸ Code civil à l'usage des juridictions indigènes du Tonkin 1931 = Гражданский кодекс для использования коренными юрисдикциями Тонкина 1931.

³⁹ Статья 1383: Гражданский кодекс Франции 1804 г. Версия, действовавшая с 17 февраля 1804 г. по 01 октября 2016 г. и теперь. Статья 1241: Гражданский кодекс Французской Республики 2016 г.

положений, противоречащих независимости Вьетнама и демократического строя самой республики⁴⁰. При такой политике почти вся гражданско-правовая модель регулирования, построенная в колониальный период, продолжала действовать.

К 1950 г. в ответ на острую необходимость ликвидации остатков феодализма в частно-правовой сфере, законодатели в очень тяжелых условиях сопротивления Франции попытались, преодолев все трудности, приступить к построению социалистической гражданско-правовой модели регулирования. Одним из наиболее примечательных достижений этого периода стало издание Постановления № 97 от 22.05.1950⁴¹, которым были внесены поправки в некоторые нормы и правила гражданского права. Постановление признало ряд существенных принципов, касающихся личности и собственности: право на свободу брака, гендерное равенство, принцип защиты слабой стороны в договорных отношениях, право наследование и др.

«Старый» закон с 1957 года больше не использовался в качестве правового основания для рассмотрения дела в суде. Однако гражданский оборот в должной степени не развивался из-за войны и трудностей раннего послевоенного периода.

В 1972 году впервые в истории законодательства Вьетнама ответственность за компенсацию внедоговорного ущерба начала регулироваться Циркуляром 173⁴² Верховного народного суда. Циркуляр 173 был издан в связи с тем, что законодательная власть страны все еще находилась в «зачаточном» состоянии становления и была недостаточно развита. Затем были внесены изменения в положения о возмещении других внедоговорных убытков Циркуляром 03 1983 года Верховного народного суда, осуществляющим регулирование некоторых вопросов о возмещении ущерба в результате автомобильных аварий⁴³. Это первый случай в

⁴⁰ Sắc lệnh số 47 năm 1945 = Указ № 47 от 10 октября 1945 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bo-may-hanh-chinh/Sac-lenh-so-47-giu-tam-thoi-luat-le-hien-hanh-Bac-Trung-Nam-bo-ban-hanh-nhung-bo-luat-phap-duy-nhat-toan-quoc-35893.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁴¹ Sắc lệnh số 97 = Постановление № 97 от 22.05.1950 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quy-en-dan-su/Sac-lenh-97-SL-sua-doi-quy-le-che-dinh-dan-luat-36573.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁴² Thông tư số 173 về xét xử bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng 1972 = Циркуляр № 173 о вынесении решения о компенсации внедоговорного ущерба 1972 года [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thu-tuc-To-tung/Thong-tu-173-TANDTC-xet-xu-boi-thuong-thiet-hai-ngoai-hop-dong-44353.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁴³ Thông tư số 03 hướng dẫn giải quyết bồi thường thiệt hại tai nạn ô tô 1983 = Циркуляр № 03, регулирующий выплату компенсации за автомобильную аварию 1983 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thu-tuc-To-tung/Thong-tu-03-huong-dan-giai-quyet-boi-thuong-thiet-hai-tai-nan-o-to-1983.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

законодательстве Вьетнама, когда были приняты положения, касающиеся ответственности за компенсацию ущерба.

Можно сказать, что правовой режим возмещения вреда вне договора прошел длительный период становления и развития. Вьетнамские законодатели, а также правоприменители приложили немало усилий для построения, а также разъяснения норм права, регулирующих отношения, возникающих при определении ответственности за причинение вреда.

Современный период: 1987 г. по настоящее время

В рамках политики рыночной экономики, начиная с 1987 года, поощрялось накопление активов в частном секторе, и, как следствие, более быстрыми темпами стало развиваться гражданское право. С тех пор гражданско-правовые нормы совершенствовались в целях своевременного регулирования гражданских отношений, становясь все более разнообразными. Государство за короткое время создало целый ряд норм и правовых институтов, регулирующих частно-правовые отношения, зафиксированных во многих законодательных и нормативных документах: Закон о браке и семье 1986 г.⁴⁴; Закон о земле 1987 года⁴⁵; Закон об иностранных инвестициях во Вьетнаме 1987 г.⁴⁶; Закон о гражданстве 1988 года⁴⁷; Постановление об экономических контрактах 1989 года⁴⁸; Постановление о наследовании 1990 года⁴⁹; Постановление о жилищном строительстве и

ban/Quyен-dan-su/Thong-tu-03-TATC-huong-dan-giai-quyet-boi-thuong-thiet-hai-tai-nan-oto-42187.aspx (дата обращения: 17.10.2024).

⁴⁴ Luật hôn nhân và gia đình 1986 = Закон о браке и семье 1986 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyен-dan-su/Luat-Hon-nhan-va-gia-dinh-1986-21-LCT-HDNN7-37246.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁴⁵ Luật đất đai 1987 = Закон о земле 1987 года [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bat-dong-san/Luat-Dat-dai-1987-3-LCT-HDNN8-37467.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁴⁶ Luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam 1987 = Закон об иностранных инвестициях во Вьетнаме 1987 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Doanh-nghiep/Luat-dau-tu-nuoc-ngoai-tai-Viet-Nam-1987-4-HDNN8-37468.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁴⁷ Luật Quốc tịch Việt Nam 1988 = Закон о гражданстве 1988 года [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyен-dan-su/Luat-Quoc-tich-viet-Nam-1988-8-LCT-HDNN8-37475.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁴⁸ Pháp lệnh về hợp đồng kinh tế 1989. (на русском языке: Постановление об экономических контрактах 1989 года.) [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thuong-mai/Phap-lenh-Hop-dong-kinh-te-1989-24-LCT-HDNN8-37695.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁴⁹ Pháp lệnh về thừa kế 1990 = Постановление о наследовании 1990 года [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyен-dan-su/Lenh-44-LCT-HDNN8-cong-bo-Phap-lenh-Thua-ke-1990-37902.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

Постановление о гражданско-правовом договоре 1991 года⁵⁰; Земельный закон 1993 года⁵¹; Постановление о защите авторских прав 1994 г.⁵² и т. д.

Исходя из опыта применения вышеуказанных документов, а также прошлого законодательного опыта и быстрого развития гражданских отношений в обществе, в 1995 году был принят первый Гражданский кодекс Вьетнама⁵³. В связи с социальными изменениями в экономике, международной интеграции во Вьетнаме Гражданский кодекс 2015⁵⁴ года заменил все предшествующие законодательные акты в данной сфере, в результате чего появилась новая правовая модель, более стабильная и предсказуемая.

Когда в 1995 году был принят первый Гражданский кодекс Вьетнама, положения о внедоговорных убытках были отражены в главе V, содержащей 24 статьи. Он заложил основу ответственности за ущерб, принципы возмещения ущерба, определение ущерба и возмещение ущерба в некоторых конкретных случаях. Позднее были приняты и вступили в силу Гражданский кодекс 2005 года, а сейчас и Гражданский кодекс 2015 года. Правила внедоговорной компенсации корректируются в связи с происходящими изменениями в социально-экономических отношениях Вьетнама⁵⁵.

Положения Гражданского кодекса 2005 года, а также предыдущие положения об условиях возникновения внедоговорных обязательств по возмещению ущерба предполагают наличие одного или сразу нескольких нижеследующих фактических обстоятельств:

⁵⁰ Pháp lệnh hợp đồng dân sự 1991 = Постановление о жилищном строительстве и Постановление о гражданско-правовом договоре 1991 года [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Phap-lenh-Hop-dong-dan-su-1991-52-LCT-HDNN8-38061.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁵¹ Luật đất đai 1993 = Земельный закон 1993 года [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bat-dong-san/Luat-Dat-dai-1993-24-L-CTN-38481.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁵² Pháp lệnh bảo hộ quyền tác giả 1994 = Постановление о защите авторских прав 1994. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/So-huu-tri-tue/Phap-lenh-Bao-ho-Quyen-Tac-gia-1994-38-L-CTN-38903.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁵³ Vietnam Civil Code 1995 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Bo-luat-Dan-su-1995-44-L-CTN-39391.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁵⁴ Vietnam Civil Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Bo-luat-dan-su-2015-296215.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

⁵⁵ Phạm Kim Anh. Lược sử quy định của pháp luật về trách nhiệm dân sự do tài sản gây thiệt hại = Краткая история законодательства о гражданско-правовой ответственности за причинение имущественного вреда: научно-исследовательская тема ханойского юридического университета «Гражданская ответственность по имуществу, гражданское – теоретические и практические вопросы» [Электронный ресурс]. Hanoi Law University, 2009. URL: <https://phapluatdansu.edu.vn/2010/04/06/20/04/4708-3/> (дата обращения: 17.02.2024).

- наличие ущерба;
- действия, повлекшие причинение вреда, являются незаконными;
- существует причинно-следственная связь между ущербом и противоправным деянием;
- виновен тот, кто допустил ошибку.

Тем не менее многие положения об ответственности за внедоговорные убытки в Законах 2005 и 1995 годов не учитывали условие «вины» на том основании, что ответственность за внедоговорный ущерб не была предусмотрена, т.е. фактор ошибки не является обязательным условием, например, при возмещении вреда, причиненного источником особой опасности окружающей среде. Чтобы преодолеть это несоответствие, положения об ответственности за внедоговорные убытки в Гражданском кодексе 2015 г. изменили подход к элементу вины. В новом законе вина лица, причинившего ущерб, не определялась. Акцент делался на вредоносные действия и требовалось доказывание лишь факта причинения вреда противоправным действием. С момента вступления в силу Гражданского кодекса 2015 года изменился способ, содержание доказывания и аргументации в процессе рассмотрения соответствующих дел. В частности, следует отметить, что лицо, которому причинен вред, не обязано доказывать вину лица, причинившего вред⁵⁶.

Что касается определения убытков, Гражданский кодекс 2015 года также определяет, что ущерб является фактическим выявленным ущербом, а не абстрактным требованием общего характера, как в «старом» положении; фактический фактор подтверждает обязанность истца обосновать возмещение убытков, не допускать необоснованных требований, создающих трудности для принятия и собирания вещественных доказательств и доказательств при

⁵⁶ Nguyen Minh Oanh. Khái niệm chung về trách nhiệm bồi thường thiệt hại và phân loại trách nhiệm bồi thường thiệt hại = Общее понятие ответственности за ущерб и классификация ответственности за ущерб): научно-исследовательская тема ханойского юридического университета «Гражданская ответственность по имуществу гражданское – теоретические и практические вопросы» [Электронный ресурс]. Hanoi Law University, 2009. URL: <https://phapluatdansu.edu.vn/2010/04/05/20/04/4702-2/> (дата обращения: 17.02.2024).

разрешении гражданских дел компетентными органами (Chief Justices of Courts, Judges, People's Assessors, Verifiers, Court Clerks; Procurator General, Procurator)⁵⁷.

В последние годы государство Вьетнам уделяет большое внимание институту возмещения убытков вне контракта, особенно с момента, когда Вьетнам стал официальным членом Всемирной торговой организации (WTO). Совершенствование правовой системы о возмещении внедоговорных убытков происходит с учетом следующего:

- 1) во-первых, ущерб должен быть незамедлительно и полностью возмещен;
- 2) во-вторых, обеспечить справедливость для тех, кто несет ответственность, и для тех, кто несет совместную ответственность за компенсацию;

в-третьих, способствовать повышению ответственности лиц и организаций в процессе выполнения ими функций государственного управления.

Можно сказать, что это и цель, и движущая сила развития, обеспечивающая справедливость, а также отвечающая объективным потребностям вьетнамского общества в процессе интеграции. Параллельно с построением относительно правовой системы, соответствующей действительности, которая является инструментом создания и обеспечения справедливого, демократического и цивилизованного общества для укрепления доверия людей, Правительство Вьетнама постоянно уделяет внимание совершенствованию положений закона о компенсации.

За всю историю становления и развития гражданского права в целом и деликтного права в частности, законодателями были предприняты большие усилия по формулированию и совершенствованию правовых положений о возмездной ответственности, однако в настоящее время во Вьетнаме положения закона в этой области, а также применение таких нормативных актов не отвечают требованиям реальности, полноты, единообразия и другим требованиям правового института в постоянно развивающемся обществе. Осведомленность людей о законе растет, поэтому необходимо иметь более прозрачные положения об ответственности за

⁵⁷ Doan Thi Ngoc Hai. Chế định bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng theo pháp luật dân sự = Положение о возмещении внедоговорного вреда по гражданскому законодательству. Ministry of justice, 2019 [Электронный ресурс]. URL: <https://moj.gov.vn/qt/tintuc/Pages/ngghien-cuu-trao-doi.aspx?ItemID=2426> (дата обращения: 17.02.2024).

причинение убытков. В эпоху либерализации торговли мир постоянно меняется и развивается, требуя быстрого решения всего, что необходимо, в том числе и взыскания внедоговорных убытков.

Обозначив общие черты формирования во Вьетнаме внедоговорного компенсационного права, обратимся к истории становления и развития гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью.

Как указывалось выше, разработка положений о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью является частью развития деликтного права. Однако из-за уникальных природных характеристик нефти, загрязняющей морскую среду, историческое развитие условий гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью отличается от общей гражданской ответственности. Более того, из-за серьёзности реальных последствий загрязнения моря нефтью положение о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью вызывает большую озабоченность во многих странах, и Вьетнам не является исключением. На самом деле во Вьетнаме нет специального закона по этому вопросу, но положения о гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью разработаны на основе соблюдения ряда международных конвенций. На наш взгляд, процесс формирования и развития гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью можно разделить на 3 этапа, исторически разделенных следующим образом:

I Период: XI– начало XIX вв.

Гражданские отношения не урегулированы отдельным законом как самостоятельная отрасль права. Вопросы гражданско-правовой ответственности упоминаются только «через» другие вопросы, в частности, деликтные нормы фрагментарно присутствуют, часто встречается в положениях уголовного права. Хотя положения о гражданском правонарушении применяются лишь в ограниченной степени, это все же доказывает, что понятие гражданской ответственности было знакомо средневековому вьетнамскому праву.

II Период: с 1858 г. по 1987 г.

Во Вьетнаме получила распространение французская юриспруденция, гражданское право Вьетнама было построено на основе французского права с поправками, соответствующими вьетнамскому обществу того времени. В 1972 году впервые в истории законодательства Вьетнама ответственность за внедоговорные убытки стала регулироваться Циркуляром 173. Однако, в связи с войной и трудностями раннего послевоенного периода, гражданско-правовые отношения не получили своего динамичного развития.

III Период: С 1987 г. по настоящее время

В 1987 году Вьетнам официально стал проводить политику рыночной экономики, быстро развивались гражданско-правовые нормы, включая институт гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью. В 2003 году Вьетнам присоединился к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (далее CLC 1992 г.)⁵⁸. Согласно странице портала Министерства транспорта Вьетнама, к 2004 году Конвенция официально вступила в силу во Вьетнаме⁵⁹. С момента присоединения к CLC 1992 г. правовая модель компенсации за загрязнение нефтью с судов в море во Вьетнаме была значительно улучшена.

В ходе разработки законодательства, до вступления в силу CLC 1992 г., во Вьетнаме была разработана «первоначальная» правовая база, регулирующая компенсацию за ущерб, причиненный загрязнением нефтью с судов. Однако правовая система по-прежнему имеет множество недостатков и ограничений, приводящих к низкой эффективности компенсационной деятельности. Известно много случаев загрязнения окружающей среды, причиняющего значительный ущерб, но во Вьетнаме пострадавшие получают относительно небольшую компенсацию. Имеют место случаи загрязнения из-за отсутствия финансирования или недостаточного финансирования, поэтому и устранение загрязнения нефтью

⁵⁸ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

⁵⁹ Министерство транспорта Вьетнама [Электронный ресурс]. URL: [https://mt.gov.vn/moitruong/tin-tuc/1091/21976/nghi-dinh-thu-1992-sua-doi-cong-uoc-quoc-te-ve-gioi-han-trach-nhiem-dan-su-doi-voi-cac-thiet-hai-do-o-nhiem-dau-1969-\(clc-92\).aspx](https://mt.gov.vn/moitruong/tin-tuc/1091/21976/nghi-dinh-thu-1992-sua-doi-cong-uoc-quoc-te-ve-gioi-han-trach-nhiem-dan-su-doi-voi-cac-thiet-hai-do-o-nhiem-dau-1969-(clc-92).aspx) (дата обращения: 17.01.2024).

не проводилось. Вьетнам часто ждал, пока нефть разложится благодаря природным факторам, или направлял финансирование из государственного бюджета, чтобы частично решить проблему.

Гражданская ответственность судовладельцев за загрязнение, вызванное разливами нефти, регулируется вьетнамским морским законом 1990 года.⁶⁰ Согласно статьям 195, 196 Морского кодекса Вьетнама 1990 года, судовладельцы несут ответственность за компенсацию только в соответствии с их гражданской ответственностью в ограниченных пределах. Во вьетнамской правовой системе, в частности, во Вьетнамском морском кодексе 1990 г., нет конкретных положений, регулирующих размер ущерба, который судовладелец не должен возмещать в пределах его гражданской ответственности, или в случае убытков, которые не возмещаются им из-за неспособности судовладельца заплатить, или ущерб слишком велик для финансовых возможностей последнего. В этом случае Вьетнам вправе удерживать судно, но реальность показывает, что его стоимость часто недостаточна, даже слишком мала по сравнению с нанесенным ущербом.

Поэтому для Вьетнама возникла необходимость рассмотреть возможность присоединения к CLC 1992 г. В 2003 г. Вьетнам присоединился к CLC 1992 г., а в 2004 г. Конвенция официально вступила в силу в стране. После присоединения к CLC 1992 г. правовая модель компенсации за загрязнение нефтью с судов в море во Вьетнаме была значительно усовершенствована⁶¹.

Вьетнам осознает важность Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (далее Bunker 2001 г.)⁶² и ее влияние на флот, а также на систему норм о компенсации за ущерб от загрязнения нефтью. Поэтому Морская администрация Вьетнама вскоре обратилась к Министерству транспорта и правительству Вьетнама с просьбой

⁶⁰ Luật hàng hải 1990 = Морской кодекс Вьетнама 1990 г. [Электронный ресурс]. - URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Doanh-nghiep/Luat-Hang-hai-1990-42-LCT-HDNN8-37893.aspx> (дата обращения: 17.01.2024).

⁶¹ Динь Т. М. Л. Интернализация Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью во Вьетнаме // Eurasian Law Journal. 2020. - № 3 (142). Р. 81–83 [Электронный ресурс]. URL <https://eurasianlaw.ru/en/2020/3-142-2020> (дата обращения: 17.02.2024).

⁶² International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER) 2001 г. [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

рассмотреть вопрос о присоединении к Бункерной конвенции 2001 года. Вьетнам присоединился к этой Конвенции 12 марта 2010 г., таким образом заполнив пробел в правовом регулировании возмещения ущерба от загрязнения мазутом при работе двигателя. Отмечается, что Конвенция CLC 1992 г. регулирует только загрязнение, вызванное стойкой нефтью.

1.2. Теоретико-правовые подходы к определению гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью

В исследовании «Правовая среда бизнеса» ученые из США определили, что деликтное право – это свод нормативных положений, который рассматривает и обеспечивает средства правовой защиты от гражданских правонарушений, не вытекающих из договорных обязательств. Лицо, которому причинен ущерб, имеет возможность использовать деликтное право для получения компенсации от лица, которое несет ответственность за причиненный вред⁶³.

В правовой литературе установилось понимание, что деликтное право необходимо для защиты прав физических и юридических лиц, одновременно с этим направлено на поддержание гражданского порядка в обществе. Деликтное право зародилось еще в Древнем Риме, при этом принцип внедоговорного возмещения является результатом длительного исторического процесса.

В мире существуют разные взгляды на то, является ли деликтное право отдельной отраслью права или частью гражданского права. Например, в США Мар МакМахон в своей исследовательской работе «Что такое деликтное право?»⁶⁴ или Адам Хейс в своей исследовательской работе «Деликтное право»⁶⁵, предложил определять деликтное право как область права, которая охватывает большинство гражданских исков. Деликтное право – это часть гражданского права, ставшая одним из важнейших институтов гражданского права во многих странах мира. В

⁶³ Corley R. N., Reed O. L., Shedd P. J. The Legal Environment of Business. McGraw Hill Publishing Company, 1990. P. 10 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.renanconsulting.com/en/classification-of-law/> (дата обращения: 17.02.2024).

⁶⁴ Mary McMahon. What is Tort Law? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.wisegeek.com/what-is-tort-law.htm> (дата обращения: 17.02.2024)ю

⁶⁵ Adam Hayes. Tort Law? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.investopedia.com/terms/t/tort-law> (дата обращения: 17.03.2022).

Российской Федерации понятие деликтного права в Большом юридическом словаре определяется как совокупность правовых норм, регулирующих обязательства, возникающие из причинения вреда, и признается составной частью обязательственного права⁶⁶. Основная особенность деликтных обязательств – то, что их содержанием выступают исключительно охранительные правоотношения, условия ответственности в деликтных обязательствах равнозначны условиям возникновения деликтного обязательства. Так, по мнению С. Н. Братуся, обязанность возмещения вреда не тождественна деликтной ответственности, поскольку в первом случае отсутствует такой элемент юридической ответственности как государственное принуждение⁶⁷. И. А. Покровский, А. М. Белякова, Х. Коциоль, М. М. Агарков указывают на преимущественно восстановительный характер деликтной ответственности и второстепенную роль превентивной функции⁶⁸.

Несмотря на расхожесть мнений, нельзя отрицать, что деликтное право стало одним из важных институтов гражданского права во многих странах мира. Процесс развития деликтного права является частью развития гражданского права. В настоящем исследовании мы уделяем внимание истокам развития вьетнамского гражданского права в целом и деликтного права, в частности. Основной акцент при этом мы делаем на правовые положения о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью во Вьетнаме.

Ясно одно, что деликтное право является важной частью правовой системы, оно охватывает большинство гражданских дел. Как правило, каждый иск, возникающий в гражданском суде, за исключением договорных споров, попадает под действие деликтного права⁶⁹.

⁶⁶ Сухарев А. Я., Крутских В. Е., Сухарева А. Я. Большой юридический словарь. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ИНФРА-М. 2003 [Электронный ресурс]. URL: <https://dic.academic.ru> (дата обращения: 17.3.2022).

⁶⁷ Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность. М.: Юридическая литература, 1976. С. 87–90.

⁶⁸ Покровский И. А. Основные проблемы гражданского права. М.: Статут, 1998; Классика российской цивилистики. Гл. XVI; Белякова А. М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда: Теория и практика. М.: Изд-во МГУ, 1986. С. 11-17; Koziol H. Op. cit. P. 75-84; Агарков М. М. Обязательства из причинения вреда и проект ГК СССР // Проблемы гражданского права. 1939. № 1.

⁶⁹ Adam Hayes. Tort Law [Электронный ресурс]. URL: <https://www.investopedia.com/terms/t/tort-law.asp> (дата обращения: 17.10.2024]

Существуют три важных области деликтного права:⁷⁰

1. Умышленное правонарушение: основано на умышленном совершении действия, то есть лицо умышленно совершает действия, которые причиняют вред или ущерб другому лицу. Это может привести к путанице между умышленным деликтом и уголовным делом. Однако в уголовных делах противоправными действиями нарушаются общественные отношения, охраняемые уголовным законом, а в делах о деликте – только благополучие или собственность личности. Примером такого правонарушения является умышленное нанесение ударов другому человеку во время ссоры.

2. Халатность: разница между небрежностью и умышленным правонарушением заключается в том, что случаи небрежности не связаны с преднамеренными действиями. Халатность возникает, когда человек не действует достаточно осторожно, и в результате другой человек получает травму. Например: продавая покупателю еду, вы обязаны напомнить покупателю, что еда очень горячая, а вы не напомнили, и покупатель обжегся, покупатель может подать в суд за халатность⁷¹.

3. Наступление ответственности: в отличие от двух вышеуказанных случаев, для применения мер ответственности нет необходимости доказывать вину или халатность, то есть лицо, причинившее ущерб, несет ответственность, даже если нет доказательств небрежности или прямой вины.

Как упоминалось выше, во Вьетнаме гражданско-правовая ответственность за загрязнение моря нефтью является разновидностью правонарушения, которое является одним из видов деликтов. Таким образом, в процессе формирования института гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью определенную роль сыграло деликтное право.

Основная цель деликтного права – предложить потерпевшим средства правовой защиты от нанесенного им вреда, привлечь к ответственности лиц,

⁷⁰ The Babcock Law Firm LLC. Tort Law vs. Civil Law: How to Judge the Difference [Электронный ресурс]. URL: <https://www.injurylawcolorado.com/legal-news/personal-injury-2/tort-civil-law-differences.htm> (дата обращения: 17.10.2024]

⁷¹ Stella Liebeck v. McDonald's Restaurants, P.T.S., Inc. and McDonald's International, Inc.

виновных во вреде, и воспрепятствовать другим лицам совершать такие действия. Как правило, лицо, которому причинен вред, в соответствии с деликтным законодательством будет добиваться денежной компенсации. Другая цель, являясь не менее важной, состоит в том, чтобы наказать тех, кто неправомерно причиняет вред другим.

В последние годы во Вьетнаме развивались наука и технологии, помогая стране использовать потенциал нефти и газа. Разведка и добыча нефти и газа в настоящее время развиваются быстрыми темпами. Вьетнам постепенно стал международным экспортером сырой нефти. Кроме того, активизируется деятельность по транспортировке нефти во Вьетнамском море и прилегающих водах. Каждый уходящий год ведет к дальнейшему развитию объемов работ, связанных с транспортировкой, разведкой и добычей нефти и газа в водах Вьетнама и водах других стран региона. Динамичное развитие морской индустрии несет в себе большой потенциал для экономического развития, но также создает риск загрязнения морской среды нефтью с судов и морских сооружений. Участвовавшие случаи загрязнения означают, что вопросу возмещения ущерба, причиненного нефтяным загрязнением, также уделяется все больше внимания, однако также увеличиваются случаи и неполного возмещения ущерба от нефтяного загрязнения. Поэтому изучение гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью во Вьетнаме является вопросом, требующим внимания, начиная с теоретических аспектов. Данный параграф посвящен изучению теоретических вопросов гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью.

Согласно CLC 1992 г., «нефть» определяется как любое стойкое углеводородное минеральное масло, такое как сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочное масло, перевозимое на борту судна в качестве груза или в бункерах такого судна⁷².

Тем не менее FUND 1992 г. дает новое определение понятию сырой нефти:⁷³

⁷² Rodman Deleveaux, McKinney, Bancroft, Hughes. Liability for oil spills emanating from ships in Bahamian waters. 2018 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=ce177fb2-09ff-4522-9345-53ad9d8cf1dc> (дата обращения: 17.02.2024).

⁷³ Liability and compensation for oil pollution damage 1992 [Электронный ресурс]. URL: https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf (дата обращения: 17.02.2024).

а) «Сырая нефть» означает любую смесь жидких углеводородов, встречающуюся в природе в недрах земли, независимо от того, обработана она или нет, чтобы сделать ее пригодной для транспортировки. Этот термин включает также саму сырую нефть, из которой были удалены определенные дистилляты (иногда называемые «пиковой нефтью») или были добавлены фракции определенных дистиллятов (иногда его называют «обработанным» или «возвращенным» необработанным).

б) «Мазут» означает тяжелые дистилляты или остатки сырой нефти, или смеси таких материалов, предназначенных для использования в качестве топлива или выработки электроэнергии, которые должны соответствовать техническим условиям Американского общества по испытаниям и материалам для мазута номер четыре (обозначение Д 396-69)».

С другой стороны, исходя из определений CLC 1992 года, «ущерб от загрязнения» означает:

а) потери или повреждения, вызванные загрязнением в результате разлива или сброса нефти с судна, находящегося за пределами судна, где бы такой разлив или сброс не происходил, при условии, что компенсация за ущерб окружающей среде, кроме упущенной выгоды от такого ущерба, ограничивается затратами на разумные меры по восстановлению экология;

б) расходы на предупредительные меры и дальнейшие убытки или ущерб, причиненные предупредительными мерами⁷⁴.

Разливы нефти обычно привлекают большое внимание общественности из-за заметного характера инцидента, кроме того, с развитием Интернета, мы часто видим последствия разливов нефти, таких как Deep Water Horizon⁷⁵.

Физические свойства нефти заключаются в том, что она не смешивается с водой, поэтому, когда большое количество нефти сбрасывается в водную среду,

⁷⁴ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage [Электронный ресурс]. URL: (дата обращения: 17.02.2024).

⁷⁵ Взрыв нефтяной платформы Deepwater Horizon – техногенная катастрофа (взрыв и пожар), произошедшая 20 апреля 2010 года в 80 километрах от побережья штата Луизиана в Мексиканском заливе на нефтяной платформе Deepwater Horizon на месторождении Макондо. URL: <https://ria.ru/20200422/1570286195.html?ysclid=m9r75b57vy70855106> (дата обращения: 17.02.2024).

толстый слой сырой нефти или рафинированного нефтяного масла растекается в слое, который парит над поверхностью океана. Этот выброс нефти в морскую среду называется разливом нефти. Сырая нефть, плавающая в океане, меняет свои свойства. Часть масла испаряется, часть выветривается, а часть мульгируется с водой, образуя эмульсию. Затем эта загустевшая эмульсия изнашивается ветром и волнами и образует смолистые шарики.

Существует множество возможных причин разлива нефти. Это может быть производственный или аварийный сброс в море/океан. В зависимости от причины разлива нефти можно разделить на морское загрязнение нефтью с корабля и морское нефтяное загрязнение с морской установки.

Загрязнение моря нефтью с корабля

Разливы нефти из нефтяных танкеров или танкеров с сырой нефтью также являются причиной разливов нефти, что более заметно в случае нефтяных танкеров. После того как танкер выгрузил свой груз, в цистернах остается часть нефтяного груза, нефть в основном прилипает к горизонтальным поверхностям балок, что придает конструктивную прочность цистернам. Чтобы избежать риска взрыва, эти резервуары необходимо регулярно снимать и очищать традиционным способом промывки резервуаров. Это количество воды несет нефть, которая затем сбрасывается в море.

Часто эксплуатационные процедуры на судах или столкновения судов приводят к разливу нефти. Количество происшествий, связанных с эксплуатационными процедурами на судах, превышает количество столкновений судов, но столкновения между судами часто приводят к большему ущербу. Некоторые ситуации, когда разливы нефти могут произойти во время эксплуатации: при погрузке или разгрузке нефтяного груза, разгрузке, бункеровке, балласте или разгрузке, или во время посадки на мель. Структурные повреждения, затопление и ошибки при обращении также могут привести к значительным разливам. В этих случаях особенно важен человеческий фактор, который также может сыграть роль в случае посадки на мель и столкновении.

Загрязнение моря нефтью от морской установки

Помимо судов морские установки вносят значительный вклад в загрязнение нефтью. Морская нефтегазовая деятельность означает использование морских объектов для разведки, разработки и добычи нефти и / или газа. Юристы юридического факультета Маастрихтского университета в своей исследовательской работе отметили, что сооружения, используемые во время такой деятельности, могут включать морские платформы (стационарные или плавучие), морские системы хранения/налива, подводные сооружения, скважины, морские трубопроводы, морские буровые установки и другое соответствующее морское оборудование, конструкции и установки⁷⁶. В более общем плане в Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1977 г. (далее CLEE 1997 г.)⁷⁷ определено, что установка – любая скважина или другое сооружение, стационарное или передвижное, которое используется для разведки, добычи, обработки, хранения, транспортировки или восстановления контроля над потоком сырой нефти с морского дна или его недр. Морские нефтяные установки подразделяются на две широкие категории: мобильные установки (плавучие) и стационарные платформы, где плавучие установки включают буровые суда, полупогружные суда и баржи, а также установки с опорой на дно, включая подводные и самоподъемные буровые установки⁷⁸. При бурении нефтяной скважины в нее закачивается буровой раствор. Он повышает давление и предотвращают «выброс» при попадании масла. Морская платформа может пострадать от выброса, что приведет к неконтролируемому выбросу нефти. Принимаются серьезные меры предосторожности для предотвращения выбросов; тем не менее, время от времени случаются аварии, и огромное количество нефти может быть выброшено в море до того, как выброс

⁷⁶ Faure M. Civil liability and financial security for offshore oil and gas activities. Cambridge University Press, 2016. P. 68–196.

⁷⁷ Article 1. Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources (CLEE) 1977 [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/dumping.shtml (дата обращения: 17.01.2024).

⁷⁸ Agyebeng K. Disappearing Acts – Toward a Global Civil Liability Regime for Pollution Damage Resulting from Offshore Oil and Gas Exploration [Электронный ресурс] // Cornell Law School Graduate Student Papers. 2016. P. 11 URL: http://scholarship.law.cornell.edu/lps_papers/11 (дата обращения: 17.02.2024).

будет взят под контроль. Кроме того, трубопроводы всегда представляют опасность загрязнения вследствие утечки их содержимого в морскую среду. Из трубопровода может непрерывно вытекать нефть, однако это определяется как крупный и острый разлив при разрыве трубопровода. Наиболее известные примеры крупных разливов произошли в заливе Гуанабара у побережья Бразилии в 2000 году, когда в море вылилось около 1300 тонн нефти, и в Нигерии в 1998 году, когда прорвался трубопровод и разлилось 14300 тонн нефти⁷⁹.

Ущерб, причиненный авариями с разливом нефти

Последствия разлива нефти часто бывают огромными и затрагивают множество людей. Во-первых, загрязняется морская среда, что отрицательно сказывается на флоре и фауне океана и прибрежных районов. Лицо, имеющее право требовать возмещения этого ущерба в данном случае, является компетентным органом от имени государства, и в этом случае, также учитываются расходы на восстановление. Кроме того, разлив нефти также оказывает сильное влияние на индустрию туристических услуг, например, владельцы отелей, прибрежных курортов, парков развлечений и поставщиков услуг морского туризма также понесут экономический ущерб. Рыбная промышленность также напрямую страдает от разрушения окружающей среды. Судходная отрасль также не застрахована от таких неудобств и убытков поскольку судовладельцы или другие фрахтователи не могут пройти через загрязненные нефтью районы.

Гражданская ответственность во многом является частью повседневной жизни, выражаясь бытовым языком. Единого общепризнанного определения гражданско-правовой ответственности в юридической науке не существует. В цивилистической науке гражданско-правовая ответственность до сих пор не имеет единого подхода к определениям. Например, в доктрине Российской Федерации существуют различные точки зрения, которые можно разделить на три основные группы:

⁷⁹ Global Marine Oil Pollution Information Gateway. Accidental discharges of oil [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <http://oils.gpa.unep.org/facts/oilspills.htm#pipelines> (дата обращения: 17.02.2024).

1. Первая группа под гражданско-правовой ответственностью понимает одну из форм принуждения со стороны государства, связанную с применением имущественных санкций в целях восстановления нарушенных прав и стимулирования юридически равноправных экономических отношений сторон, участвующих в гражданско-правовых отношениях. Однако в ряде случаев меры ответственности могут быть применены добровольно. Некоторые из российских ученых придерживаются данной точки зрения: С. Н. Братусь⁸⁰, В. П. Грибанов⁸¹, Е. А. Суханов⁸².

2. Вторая группа понимает под гражданско-правовой ответственностью санкцию, применяемую к правонарушителю в виде возложения на него дополнительной гражданско-правовой ответственности. Однако, как и первая группа, придерживаются мнения, что гражданско-правовая ответственность не всегда связана с санкцией. Советский ученый – теоретик гражданского права, профессор О. С. Иоффе⁸³, первым обосновал возможность реализации мер гражданско-правовой ответственности в добровольном порядке.

3. Третья точка зрения заключается в том, что гражданско-правовая ответственность может быть отнесена к «двуаспектному» пониманию единой концепции науки. Отсутствие ответственности путем выделения таких ее аспектов, как перспективная (позитивная) и ретроспективная (негативная), включает те определения, которые основаны на понимании ответственности как необходимости давать отчет о своем поведении. Положительный аспект гражданско-правовой ответственности связан, прежде всего, с особым правовым состоянием, которое состоит в обязательности исполнения в срок. С этой точки зрения ответственность существует вне и независимо от факта правонарушения и основывается на обязанности соблюдать законы, т.е. ответственность есть

⁸⁰ Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность. М., 1978. С. 85, 94.

⁸¹ Чурюкина Е. М. Понятие гражданско-правовой ответственности // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Юридические науки. 2014. № 1 (16). С. 120.

⁸² Гражданское право: в 4 т. Том 1: Общая часть / отв. ред. Е.А. Суханов. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2010. С. 431.

⁸³ Иоффе О. С. Избранные труды: в 4 томах. Том 3. Обязательственное право. СПб., 2010. С. 197.

обязанность, сопровождающая какую-либо другую обязанность. Такого мнения придерживаются, например, В. А. Тархов⁸⁴, В. А. Рыбаков⁸⁵

Анализируя доктрину англо-саксонского права, автором отмечается, что, согласно Кембриджскому словарю, гражданско-правовая ответственность – это юридическая ответственность, выраженная в форме выплаты денег за ущерб, нанесенный здоровью, бизнесу или имуществу другого лица⁸⁶. Альтернативно, в юридическом словаре гражданско-правовая ответственность определяется как потенциальная ответственность за возмещение убытков или иное судебное принуждение в судебном процессе, в отличие от уголовной ответственности, которая означает возможность наказания за преступление⁸⁷.

Согласно действующему во Вьетнаме закону, гражданско-правовая ответственность понимается как имущественная ответственность, применяемая тогда и только тогда, когда имеет место нарушение гражданского законодательства, и применяемая к нарушителям гражданского законодательства с целью возмещения материального и морального вреда потерпевшему.

Приведенные определения позволяют сделать следующие выводы:

Во-первых, гражданско-правовая ответственность представляет собой отдельные правоотношения между двумя равными самостоятельными субъектами. Сторона-нарушитель должна нести прямую ответственность за нарушение законных прав и интересов стороны- потерпевшего, а не перед государством или другими лицами, за исключением случаев, когда срок давности истек, противоречит общественному порядку и общественной этике, а потерпевшим является государство. В гражданском праве права одного лица в отношениях соответствуют обязанностям других, неисполнение своих обязанностей ведет к нарушению прав других.

⁸⁴ Тархов В. А. Гражданское право. Общая часть. Курс лекций. Чебоксары: Чув. кн. изд-во, 1997. 331 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://legalns.com/download/books/lib/civil-law/book-026.pdf> (дата обращения: 17.01.2024).

⁸⁵ Рыбаков В. А. Проблемы формирования гражданско-правовой активности. Вопросы теории и практики: Монография. Уфа: Изд-во Уфим. ВШ МВД РФ, 1993.

⁸⁶ Cambridge Dictionary. Civil liability [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://dictionary.cambridge.org/vi/dictionary/english/civil-liability> (дата обращения: 17.02.2024).

⁸⁷ The free Dictionary. Civil liability [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://www.thefreedictionary.com/Civil+liability> (дата обращения: 17.02.2024).

Во-вторых, гражданско-правовая ответственность – это имущественная ответственность. То есть при ее применении, гражданско-правовая ответственность всегда связана с возмещением вреда, убытков, морального вреда.

В-третьих, гражданско-правовая ответственность, применяемая к нарушителю, должна быть соразмерна последствиям акта нарушения, соразмерна степени физического или психического вреда, причиненного потерпевшему. То есть пределы гражданско-правового характера предопределены характером возмещения и восстановления (в имущественном плане); его эквивалентность очень важна.

В-четвертых, гражданско-правовая ответственность должна применяться единообразно и в равной степени к субъектам гражданско-правовых отношений. В ее основе всегда лежит принцип равноправия лиц, участвующих в гражданско-правовых отношениях.

Вполне логично, что во Вьетнаме, России и других странах возникает вопрос о тех функциях (задачах), которые в праве выполняет гражданская ответственность. На наш взгляд они следующие:

- функция воздействия норм гражданско-правовой ответственности на общественные отношения, посредством которых достигается и реализуется ее цель;
- регулятивная. Это функция, которая реализуется посредством закрепления, регулирования общественных отношений, оформления их движения «через» разрешения, запреты, обязательства, поощрения;
- превентивная. Показывает, как нормы юридической ответственности влияют на поведение субъектов, предупреждают правонарушения, вытесняют антиобщественное поведение, сужают фактические и юридические возможности совершения нового правонарушения;
- воспитательная – это функция, при которой юридическая ответственность воздействует на волю и сознание людей с целью формирования у них психологических установок и ценностных ориентаций о правовом поведении, воспитывает чувство уважения к закону, повышение авторитета закона,

отстаивание гуманистических, справедливых и демократических идей, приоритета прав и свобод личности при верховенстве права в правовой системе;

– восстановительно-компенсационная – это функция, которая считается одной из ведущих функций гражданско-правовой ответственности. Она направлена на устранение негативных последствий гражданского правонарушения, возмещение вреда, в том числе морального (иногда имеет место и карательно-уголовная функция ответственности в случаях конфискации имущества).

Приведем пример. В судебном процессе в Соединенных Штатах женщина подала в суд на компанию быстрого питания McDonald's за то, что последняя не сообщила ей, что ее чашка с кофе очень горячая, и она обожглась. Хотя стоимость лечения ожога составила всего 2000 долларов, суд обязал компанию McDonald's выплатить ей 2 миллиона долларов в качестве наказания за «безответственное отношение к клиентам»⁸⁸.

Цель установления ответственности в широком смысле – защита законности, гражданских прав и свобод, а также содействие правомерному поведению членов общества; и в узком смысле юридическая ответственность заключается в предупреждении других членов общества от возможных правонарушений, предупреждении их последствий, а также принуждении нарушителей к принятию определенных мер или совершению определенных действий для устранения последствий правонарушений.

Классифицировать ответственность, согласно вьетнамской доктрине, можно по следующим основаниям:

Исходя из характера повреждения:

– Ответственность за повреждение имущества: Объектом вреда является имущество, что является общепринятым в гражданском праве⁸⁹, а ответственность за причинение вреда имуществу вообще распространяется на большинство гражданско-правовых правонарушений;

⁸⁸ 1994 Extra LEXIS 23 (Bernalillo County, N.M. Dist. Ct. 1994), 1995 WL 360309 (Bernalillo County, N.M. Dist. Ct. 1994).

⁸⁹ Nguyen Minh Tuan. Bình luận khoa học Bộ luật Dân sự 2015 = Научный комментарий к Гражданскому кодексу 2015 г.). Publishing Company Tư pháp. 2016. P. 615.

– Ответственность за неимущественный вред (моральный вред). Под моральным вредом понимаются нравственные или физические страдания, причиняемые действиями (бездействием), посягающими на нематериальные блага (жизнь, здоровье, достоинство личности, неприкосновенность частной жизни, личная и семейная тайна и др.)⁹⁰.

На основании того, зависит ли ответственность от договора или нет во Вьетнаме можно выделить:

– Внедоговорную ответственность (обычно известную как деликт). Данный вид ответственности не возникает из договорных отношений, а лишь на основании гражданско-правового нарушения, например, когда причинен вред личности или имуществу потерпевшего;

– Договорную ответственность. В отличие от вышеуказанного вида ответственности основанием возникновения договорной ответственности является нарушение договорного обязательства (неисполнение или ненадлежащее исполнение договора)⁹¹.

Исходя из количества обязанных лиц:

– Индивидуальная ответственность. Если в исполнении обязательства участвуют несколько должников, каждый из них исполняет обязательство поровну. Кроме того, в случае, когда несколько лиц вправе требовать исполнения обязательства в одном и том же юридическом событии, каждое из них также имеет одинаковое право требовать исполнения обязательства⁹²;

– Солидарная ответственность. Характер совместного обязательства (и, следовательно, солидарной ответственности) должников по исполнению часто характеризуется как принцип «один за всех». Кредитор вправе потребовать от всех

⁹⁰ Эрделевский А. М. Критерии и метод оценки размера компенсации морального вреда // Государство и право. 1997. № 4. С. 5–12.

⁹¹ Ngo Huy Cuong. Trách nhiệm dân sự– So sánh và phê phán = Гражданская ответственность – сравнение и критика // Journal of Legislative Studies. 2009. P. 45.

⁹² Nguyen Minh Tuan. Bình luận khoa học Bộ luật Dân sự 2015 = Научный комментарий к Гражданскому кодексу 2015 г.). Publishing Company Tư pháp, 2016. P. 617.

должников исполнения обязательства солидарно или от лица, обязанного исполнить обязательство целиком⁹³;

– Субсидиарная ответственность, дополнительная ответственность по отношению к ответственности, которую несет основной нарушитель перед потерпевшим. Важно, чтобы она также была направлена на обеспечение дополнительной защиты потерпевшего. При этом лицо, несущее субсидиарную ответственность, необязательно должно быть соисполнителем вреда (например, как в случае с несовершеннолетними).

В соответствии с вьетнамским гражданским законодательством, гражданско-правовая ответственность по возмещению вреда возникает при соблюдении всех трех условий: в том числе реальный ущерб, акт причинения ущерба является нарушением закона, между причинением вреда и нарушением закона существует причинно-следственная связь. Бывают случаи, когда необходимо учитывать вину субъекта, причинившего ущерб.

Фактический ущерб. Целью ответственности является восстановление состояния имущества, здоровья и т. д. пострадавшего лица, поэтому перед ответственностью по возмещению ущерба должен иметь место фактический ущерб. Реальный вред, причиненный посягательством на жизнь, здоровье, честь, репутацию и имущество граждан и организаций, исчисляется деньгами.

Говоря о вреде, обычно выделяют материальный (имущественный) вред, т. е. имущественные убытки: уменьшение стоимости поврежденной вещи, утрата вещи, уменьшение или полная потеря дохода, увеличение расходов и иное⁹⁴.

Моральный вред – это вред, причиненный любым неимущественным правам и благам, который сам по себе не имеет стоимостных выражений⁹⁵.

⁹³ Pham Kim Anh. Trách nhiệm dân sự liên đới bồi thường thiệt hại trong pháp luật dân sự Việt Nam = Совместная гражданско-правовая ответственность за возмещение ущерба во вьетнамском гражданском праве: докторская диссертация по юриспруденции. Ханойский юридический университет. 2008. С. 46.

⁹⁴ Михайлова А. С. Гражданско-правовая ответственность [Текст]: учебное пособие / М-во образования Московской обл., ГОУ ВО МО «Гос. социально-гуманитарный ун-т». Коломна, Московская обл.: Гос. социально-гуманитарный ун-т, 2016.

⁹⁵ Пчелкина Л. А. К вопросу о дефиниции понятия «моральный вред» и сущности компенсации морального вреда // Modern Science. 2019. № 12–3. С. 261–265.

Правонарушение – это гражданско-правовое поведение субъекта, нарушающее императивные нормы права или условия договора, санкционированное законом, либо прямо не предусмотренные законом, но не противоречащее общим принципам и смыслу гражданского права. При этом «правонарушение» – это противоправное, общественно вредное, виновное деяние дееспособного лица, то есть способного нести ответственность.

Причинно-следственная связь между деянием и следствием определяется как отношения между явлениями, при которых одно явление порождает другое явление как следствие⁹⁶. Акты нарушения закона являются непосредственной причиной реального ущерба.

Важным является установление вины. Гражданско-правовой виной во Вьетнаме является непринятие лицом, совершившим правонарушение, всех возможных мер для предотвращения неблагоприятных последствий, вызванных его деянием. Форма вины делится на две группы по разным сочетаниям:

1) намерение нанести вред: это случай, когда человек хорошо осознает, что его действия нанесут ущерб другим, но все же действует и желает или, хотя это нежелательно, допускает причинение ущерба⁹⁷.

2) небрежность (простая и грубая): это ситуация, когда лицо не предвидит, что его поведение может причинить ущерб, даже если оно должно было знать или могло знать заранее, что ущерб будет причинен, или лицо предвидит, что его поведение может причинить вред, но думает, что вреда не будет или что его можно предотвратить⁹⁸. При этом простая неосторожность - ситуация, при которой лицо проявляет некоторую осмотрительность и внимательность, однако недостаточную для того, чтобы избежать правонарушения. И грубая неосторожность - ситуация, при которой в поведении лица отсутствует всякая внимательность и осторожность⁹⁹.

⁹⁶ Nguyen Minh Tuan. Bình luận khoa học Bộ luật Dân sự 2015 = Научный комментарий к Гражданскому кодексу 2015 г.). Publishing Company Tư pháp. 2016. P. 618.

⁹⁷ Статья 364. Vietnam Civil Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.economica.vn/Content/files/LAW%20%26%20REG/91_2015_QH13%20Civil%20Code.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

⁹⁸ Там же.

⁹⁹ Михайлова А. С. Указ. соч.

Умышленное правонарушение – это когда лицо намеренно совершает действия, которые причиняют вред или ущерб. Например, клевета и мошенничество подпадают под преднамеренное правонарушение.

Небрежность (халатность) заключается в том, что случаи небрежности не связаны с преднамеренными действиями. Халатность возникает, когда человек не действует достаточно осторожно, и в результате другой человек получает травму. Это самый распространенный вид правонарушений¹⁰⁰.

Совершение правонарушения возлагает на сторону ответственность за свои действия, при этом истец не должен доказывать небрежность или вину другой стороны.

Во Вьетнаме гражданско-правовая ответственность за загрязнение моря нефтью рассматривается как ответственность, которая содержит в себе фактический ущерб. Статья 130 Закона об охране окружающей среды Вьетнама 2020 года гласит, что ущерб, причиненный загрязнением и ухудшением состояния окружающей среды, включает ущерб окружающей среде, такой как ухудшение функциональности и полезности окружающей среды; причинение вреда здоровью, жизни человека, имуществу и законным интересам организаций и граждан вследствие снижения функции и полезности окружающей среды¹⁰¹.

Приведем несколько примеров ущерба, причиненного загрязнением окружающей среды:

- ущерб, причиненный собственности: это может быть имущественный ущерб или ущерб, связанный с уменьшением или потерей выгоды из-за неиспользования, или ограниченного использования имущества. Например, разливы нефти в море, как следствие – гибель морской фауны, закрытие пляжей, что приводит к убыткам, снижению прибыли и т. д.;
- ущерб, причиненный нанесением вреда здоровью, включает разумные расходы на лечение, восстановление утраченных или нарушенных функций, утрату

¹⁰⁰Sarah Tipton. What is a Strict Liability Tort? [Электронный ресурс] // LegalMatch. 2018 [сайт] URL: <https://www.legalmatch.com/law-library/article/what-is-a-strict-liability-tort.html> (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁰¹ Статья 130. Law on Environmental Protection [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Luat-so-72-2020-QN14-Bao-ve-moi-truong-2020-431147.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

трудоспособности и т. д. Например, разливы нефти в водах могут приводить к ухудшению здоровья населения и вызывать, в ряде случаев, респираторные и иные заболевания. Как следствие, наносится в том числе и материальный ущерб населению;

– ущерб, причиненный нанесением вреда жизни: в случаях загрязнения морской среды нефтью (исключая аварии судов), гибель людей обычно менее вероятна, нежели водной фауны, однако, причиняется вред здоровью вследствие загрязнения вод;

– ущерб природной экосистеме, как это предусмотрено Законом Вьетнама об охране окружающей среды 2020 года, представляет собой снижение функции и полезности окружающей среды. Стоимость ущерба окружающей среде может быть определена как стоимость немедленного и долгосрочного ущерба из-за снижения функциональности и полезности компонентов окружающей среды; затраты на очистку окружающей среды, реконструкцию и реставрацию; стоимость минимизации или устранения источников ущерба.

Представляется, что в процессе определения обязанности по возмещению вреда, причиненного загрязнением окружающей среды, необходимо выяснить причинно-следственную связь между нарушением и фактическим ущербом¹⁰².

¹⁰² Nguyen Anh Dung, Nguyen The Tung. Một số vấn đề về trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại Điều 599 Bộ luật Dân sự = Некоторые вопросы ответственности за возмещение вреда указаны в статье 599 ГК РФ // Vietnam lawyer journal. 2022. No 1. URL: <https://lsvn.vn/trach-nhiem-boi-thuong-thiet-hai-do-nguoi-duoi-15-tuoi-nguoi-mat-nang-luc-hanh-vi-dan-su-gay-ra-trong-thoi-gian-truong-hoc-benh-vien-phap-nhan-khac-truc-tiep-quan-ly-theo-quy-dinh-cua-blds-20.html/>

Глава 2. НОРМАТИВНАЯ ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ МОРЯ НЕФТЬЮ

2.1. Международные источники гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью

В исследовании доктора юридических наук Ле Динь Нги источником права в узком смысле являются юридические документы¹⁰³. В широком смысле, как указывает Джордж Мусуракис в своей работе «Римское право и происхождение гражданско-правовой традиции гражданского права», под источниками права понимается способ создания права¹⁰⁴. Отсюда сделаем вывод, что источниками положений о гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью являются формы выражения норм и принципов, регулирования гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью, включая международные конвенции и национальное право, обычаи и судебную практику – в соответствии с правовыми моделями, действующими в целом ряде государств. Гражданско-правовая ответственность является важным элементом механизма защиты прав участников гражданских правоотношений и обеспечения стабильности в имущественном обороте. Это предусмотренная нормами гражданского права обязанность лица претерпевать неблагоприятные последствия имущественного или неимущественного характера за совершение правонарушения, связанного с нарушением прав и интересов других участников гражданских правоотношений. Основными аспектами гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью являются основания ответственности (причинение вреда окружающей среде: загрязнение морской акватории нефтью рассматривается как деликтное правонарушение; нарушение договорных обязательств: например, несоблюдение

¹⁰³ Le Dinh Nghi. Giáo trình Luật dân sự Việt Nam Tập 1 = Учебник вьетнамского гражданского права. Том 1. Publishing Company giáo dục Việt Nam. 2011. P. 25.

¹⁰⁴ e Mousourakis G. Roman Law and the Origins of the Civil Law Tradition. Springer Cham. 2015. P. 74. DOI 10.1007/978-3-319-12268-7.

условий контракта на транспортировку нефти, что привело к экологическому инциденту). Принципами рассматриваемой ответственности являются:

– принцип возмещения ущерба: лицо, ответственное за разлив нефти, обязано полностью компенсировать причинённый ущерб (экологический, имущественный, моральный);

– принцип «загрязнитель платит»: лицо, допустившее загрязнение, несёт полную ответственность за последствия своих действий или бездействия;

– объективная (безвиновная) ответственность: в ряде случаев ответственность может наступать независимо от вины, например, для владельцев танкеров или операторов нефтяных платформ.

Основными международными актами, регулирующими институт гражданско-правовой ответственности за загрязнение море нефтью, являются:

1) Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC, 1969) – устанавливает обязательную страховку ответственности судовладельцев;

2) Протокол о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (FUND, 1992) – обеспечивает дополнительную компенсацию в случае, если судовладельцу не хватает средств;

3) МАРПОЛ 73/78 (Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов) – регулирует предотвращение загрязнения морей;

4) Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (BUNKER) – Конвенция была принята для того, чтобы обеспечить адекватную, своевременную и эффективную компенсацию лицам, пострадавшим от разлива нефти, перевозимой в качестве топлива в бункерах судов.

Также, из огромного числа международных источников, наиболее важной для Вьетнама, безусловно, является Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, поскольку она устанавливает всеобъемлющую систему правопорядка для урегулирования правил, регулирующих все виды

использования океанов и морей мира¹⁰⁵. Хотя подробного упоминания о проблеме загрязнения нефтью с кораблей в море нет, Конвенция руководствуется основополагающими положениями, касающимися защиты морской среды, которые являются основой международного природоохранного законодательства, в том числе касающегося предотвращения загрязнения нефтью.

Также крайне важной для Вьетнама является Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (далее MARPOL 73/78)¹⁰⁶: Конвенция MARPOL 73/78 является ведущей международной конвенцией, касающейся защиты судов от эксплуатационных или аварийных причин загрязнения морской среды. Статьи Конвенции в основном касаются юрисдикции, правоприменительных полномочий и правил предотвращения загрязнения моря судами с нефтью, жидкими веществами в больших количествах, вредными веществами в упаковке, сточными водами.

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее SOLAS)¹⁰⁷ является основополагающей конвенцией, которая касается безопасности на море посредством стандартов CDEM и навигационных стандартов. Она призвана свести к минимуму риск морских происшествий путем регулирования стандартов навигации и мореходных качеств. Обратим внимание на важную поправку к SOLAS, вступившую в силу в 1998 году, которая обязывает все нефтяные и химические танкеры соблюдать Международный кодекс управления безопасностью (далее МКУБ). Суда могут быть сертифицированы государством флага только в том случае, если в соответствии с МКУБ эксплуатирующая компания (это может быть владелец, фрахтователь или управляющий) имеет принятые, инструкции и процедуры в области безопасности и охраны окружающей среды.

¹⁰⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁰⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) (дата обращения: 17.01.2024).

¹⁰⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата обращения: 17.01.2024).

«Загрязнение морской среды» согласно UNCLOS¹⁰⁸ определяется как привнесение человеком, прямо или косвенно, веществ или энергии в морскую среду, включая эстуарии, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым ресурсам и морской жизни, опасность для здоровья человека, создание препятствий для морской деятельности, включая рыболовство и другие законные виды использования моря, ухудшение качества морской воды и снижение удобств¹⁰⁹.

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (далее STCW)¹¹⁰ на международном уровне Конвенция STCW установила минимальные требования к обучению, дипломированию и несению вахты для моряков. Одной из важных особенностей Конвенции STCW является то, что при посещении портов государств-участников Конвенции она применяется к судам государств, не являющихся участниками.

В 1995 году в Конвенцию STCW были внесены поправки. «Пересмотренная» глава I содержит расширенные процедуры, касающиеся осуществления юрисдикции государства порта, позволяющие вмешательство в случае выявления недостатков, которые считаются представляющими опасность для людей, имущества или окружающей среды.

Международная конвенция о готовности к защите от загрязнения нефтью, реагированию на него и сотрудничеству 1990 г. (далее OPRC)¹¹¹: Конвенция призвана содействовать международному сотрудничеству и взаимопомощи в подготовке и реагировании на крупный инцидент, связанный с загрязнением нефтью, а также поощрять государства к развитию и поддержанию надлежащего

¹⁰⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата обращения: 17.01.2024).

¹⁰⁹ Wilson G.. Murky Waters: Ambiguous International Law for Ocean Fertilization and Other Geoengineering // Texas International Law Journal. 2014. Vol. 49, № 3. P. 507.

¹¹⁰ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Conv-LINK.aspx> (дата обращения: 17.01.2024).

¹¹¹ International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation 1990 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/93349/109093/F578688552/International> (дата обращения: 17.01.2024).

потенциала для реагирования на чрезвычайные ситуации, связанные с загрязнением нефтью.

Стороны Конвенции OPRC должны устанавливать меры для борьбы со случаями загрязнения либо на национальном уровне, либо в сотрудничестве с другими странами. Суда обязаны иметь на борту план действий в случае загрязнения нефтью¹¹². Они обязаны также сообщать прибрежным властям о случаях загрязнения. Конвенция подробно описывает действия, которые необходимо предпринять для борьбы с загрязнением. В тексте содержатся нормы, обязывающие владельца судна создавать запасы оборудования для борьбы с разливом нефти, проведению учений по ликвидации разливов нефти и разработке подробных планов ликвидации инцидентов, связанных с загрязнением.

Российский ученый М. Кашубский отмечал, что в международных конвенциях, касающихся загрязнения воды с морских установок, можно найти лишь ограниченное количество правовых положений UNCLOS (Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года) и OPRC¹¹³ (Международная конвенция о готовности к защите от загрязнения нефтью, реагированию на него и сотрудничеству 1990 г.) – две основные международные конвенции, которые регулируют ответственность прибрежных государств в отношении загрязнения морской среды из-за морских сооружений.

UNCLOS разрешает прибрежным государствам строить и осуществлять юрисдикцию над морскими сооружениями на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне (ИЭЗ) соответствующего государства¹¹⁴. Согласно UNCLOS, государства обязаны принимать меры для сведения к минимуму загрязнения морской среды морскими объектами, обеспечивать соблюдение национальных законов и стандартов, регулирующих деятельность на морском дне, сотрудничать на глобальном и региональном уровнях в разработке

¹¹² The OPRC Convention also requires operators of offshore units under the jurisdiction of the parties to have oil pollution emergency plans or similar arrangements which must be coordinated with national systems for responding promptly and effectively to oil pollution incidents.

¹¹³ Kashubsky M. Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry: Review of Major Conventions and Russian Law (Part I) // Maritime Studies. 2007. № 151. P. 1–11.

¹¹⁴ Articles 60, 80. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 [электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата обращения: 17.12.2020).

международных правил и стандартов защиты морской среды, обеспечивать соблюдение эффективных международных стандартов и устанавливать адекватную компенсацию.

OPRC предусматривает, что каждое государство-член должно создать национальную систему для быстрого и эффективного реагирования на загрязнение нефтью, включая создание компетентного национального органа и национального плана действий в чрезвычайных ситуациях, предназначенных для реагирования на нефтяную катастрофу, а также для установления требований к плану действий в чрезвычайных ситуациях для загрязнения, необходимого для судов, морских буровых установок, производственных платформ и береговых сооружений. Конвенция устанавливает конкретные и подробные положения, касающиеся предотвращения загрязнения морской среды морскими объектами и, в отсутствие специальной конвенции о морских объектах OPRC считается, вероятно, наиболее важным международно-правовым документом, регулирующим загрязнение морской среды морской нефтью и газом.

До XX-го века большинство стран мира сосредоточились на развитии преимуществ морского транспорта, игнорируя загрязнение нефтью с судов. Тем не менее тот факт, что развитие морского транспорта является фундаментальной причиной загрязнения морской среды, является очевидным. Эта истина, наряду с произошедшими экологическими катастрофами, является основной причиной создания и развития международных нормативных актов по регулированию и управлению нефтяным загрязнением. Нормы этих актов сосредоточены на создании общей, единой правовой базы для определения гражданской ответственности и предоставления адекватной компенсации пострадавшим сторонам.

Наиболее важными международными соглашениями с точки зрения гражданской ответственности и возмещения ущерба, причиненного загрязнением моря нефтью, являются следующие:

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (далее CLC 1969 г.); Протокол 1992 г. к

Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (далее CLC 1992 г.);

Международная конвенция об учреждении Международного фонда для возмещения ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. (далее FUND 1971 г.); Протокол 1992 г. к Международной конвенции об учреждении Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, 1971 г. (далее FUND 1992 г.), Протокол об учреждении Международного дополнительного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, 2003 г. (далее SF 2003 г.)¹¹⁵; Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (далее LLMC 1976 г.); Протокол 1996 г. о внесении поправок в Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (далее LLMC 1996 г.)¹¹⁶;

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом, 2001 г. (далее Bunker 2001 г.) – Конвенция применяется к ущербу, причиненному на территории, включая территориальные воды, и в исключительных экономических зонах государств-участников. В целях применения режима ответственности судовладельцев за ущерб от загрязнения нефтью, причиненный судами, с обеспечением возможности Бункерной конвенции, которая регулирует процедуры определения вопросов ответственности и предоставления компенсации за загрязнение бункерным топливом. Она также предусматривает обязательное страхование судовладельцев для покрытия их ответственности. Целью данной Конвенции является обеспечение возможности получения компенсации тем, кто понесет ущерб от загрязнения нефтью с судов в государствах-участниках. Разливы бункерной нефти происходят чаще, чем разливы из нефтяных танкеров.

¹¹⁵ The 2003 Protocol establishing an International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx) (дата обращения: 01.05.2022)/

¹¹⁶ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) 1976 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx) (дата обращения: 17.01.2024).

В соответствии с Бункерной конвенцией судовладелец несет ответственность за компенсацию ущерба, причиненного нефтяным загрязнением, которое было выпущено или сброшено с танкера-загрязнителя. Ущерб в этом случае определяется как потеря или ущерб в результате загрязнения, разумные меры по восстановлению окружающей среды и превентивные меры по предотвращению или минимизации дальнейшего ущерба. Основное различие между этой Конвенцией и CLC 1992 г. или HNS 1996 г. заключается в том, что первая не предусматривает создание компенсационного фонда, и ответственность несет только судовладелец, и его ответственность ограничена пределами LLMC 1976 года с поправками.¹¹⁷

Бункерная конвенция представляет собой самостоятельный документ, охватывающий только ущерб от загрязнения окружающей среды.

«Ущерб от загрязнения» означает:

- убытки или ущерб, причиненные за пределами судна в результате загрязнения, вызванного утечкой или сбросом бункерного топлива с судна, где бы такая утечка или сброс ни произошли, при условии, что компенсация за ущерб окружающей среде, кроме упущенной выгоды от такого ущерба, ограничивается расходами на разумные меры по восстановлению, которые были или будут приняты;
- расходы на превентивные меры и дальнейшие убытки или ущерб, вызванные превентивными мерами.

Конвенция создана по образцу Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года. Как и в случае с этой конвенцией, ключевым требованием конвенции о бункеровке является необходимость для зарегистрированного владельца судна иметь обязательное страховое покрытие.

Ещё одним ключевым положением является требование о прямом возмещении ущерба – это позволит подавать иски о компенсации ущерба от

¹¹⁷ European Maritime Safety Agency. Liability and Compensation in Relation to Accommodation of Ships in Places of Refuge // Technical Report [Электронный ресурс]. URL: <http://www.emsa.europa.eu> (дата обращения: 17.01.2024).

загрязнения окружающей среды непосредственно к страховой компании. Конвенция требует, чтобы суда валовой вместимостью более 1000 тонн имели страховку или другое финансовое обеспечение, например, гарантию банка или аналогичного финансового учреждения, для покрытия ответственности зарегистрированного владельца за ущерб от загрязнения окружающей среды в размере, равном лимиту ответственности в соответствии с применимым национальным или международным режимом ограничения ответственности, но во всех случаях не превышающем сумму, рассчитанную в соответствии с Конвенцией об ограничении ответственности в отношении морских требований 1976 года с поправками.

Международная конвенция об ответственности и возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ 1996 г.¹¹⁸ (далее HNS 1996 г.) и Протокол к ней 2010 г. (далее HNS Prot 2010 г.). Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб, связанный с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (Конвенция HNS) (в редакции Протокола 2010 года) регулирует вопросы ответственности за ущерб, причинённый перевозкой таких веществ морским транспортом. Конвенция устанавливает лимиты ответственности судовладельца за причинённый ущерб.

На сегодняшний день Конвенция HNS остаётся не вступившей в силу, а её участниками являются всего 14 государств, включая Россию. Россия присоединилась к Конвенции Федеральным законом №17-ФЗ от 2 января 2000 года с оговорками относительно её применения. Протокол 2010 года был впервые ратифицирован только в апреле 2017 года Норвегией.

Согласно положениям Конвенции HNS, зарегистрированный собственник судна, независимо от того, находилось ли судно в эксплуатации у фрахтователя, несёт ответственность за ущерб, причинённый опасными и вредными веществами, начиная с момента инцидента, связанного с их перевозкой морским транспортом.

¹¹⁸ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS) 1996 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious.aspx> (дата обращения: 17.01.2024).

В каньоне Торри разлив нефти был одним из самых серьезных разливов нефти в мире. Это был самый крупный в мире разлив нефти на тот момент, который привёл к значительным изменениям в морском праве и мерах по ликвидации разливов нефти, что привело к созданию CLC 1969 г. Позднее в 1992 г. в эту Конвенцию были внесены поправки, которые вступили в силу в 1996 г., когда ее участниками стали 142 страны. В 2000 году в CLC 1992 г. были внесены поправки, увеличившие размер компенсации. Настоящая Конвенция определяет ответственность сторон в случае ущерба от загрязнения нефтью. CLC 1992 г. применяется к случаям загрязнения стойкими маслами. За некоторыми исключениями, судовладелец должен возместить ущерб, причиненный в результате инцидентов, связанных с загрязнением нефтью.

Положения Конвенции CLC 1992 г., применительно к расставляемым акцентам можно условно свести к четырем пунктам.

1. Судовладелец несет ответственность за разлив нефти с его судна.
2. Существует мало исключений из этой ответственности судовладельцев в случае разливов нефти с их судов.
3. В CLC 1992 г. установлен максимальный предел ответственности в зависимости от вместимости судна. Это ограничение не будет применяться, если владелец виновен.
4. Судовладельцы должны обеспечить свою ответственность в случае, если их судно является причиной загрязнения нефтью.

Созданная с целью дополнения CLC 1969 г., Международная конвенция об учреждении Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1969 г. (FUND 1969 г.) учредила международный фонд, который предоставляет компенсацию за ответственность владельца судна в соответствии с CLC 1969 г., или когда владелец является неплатежеспособным или не несет ответственности в соответствии с CLC 1969 г., Конвенция FUND 1969 г. дополнена Протоколом 1992 г. к CLC 1969 г. (Конвенция FUND 1992 г.). FUND 1992 г. – глобальная межправительственная организация, созданная для управления системой вознаграждения в соответствии с Международной Конвенцией о

создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года.

В настоящее время фонд насчитывает 118 стран-членов¹¹⁹. Кроме того, Дополнительный фонд 2003 г. (SF 2003 г.) был создан для восполнения недостаточности CLC 1992 г. и FUND 1992 г.

Конвенция FUND 1992 г. не является отдельной конвенцией, она связана с конвенцией CLC. Лишь страны, ратифицировавшие Конвенцию CLC 1992 г., получают право ратифицировать Конвенцию FUND 1992 г. Сфера действия соглашения о фонде «FUND 1992 г.» такая же, как и у соглашения CLC 1992 г., а именно:

- разливы стойкой нефти из танкеров наносят ущерб от загрязнения;
- ущерб, нанесенный в пределах территории, территориального моря или исключительной экономической зоны (ИЭЗ) или эквивалентной зоны договаривающегося государства.

Для компенсации невыплаченных убытков по CLC 1992 г. был создан FUND 1992. Его цель – возместить ущерб сверх ответственности судовладельца по конвенции CLC 1992 г.

Настоящая Конвенция применяется в следующих случаях¹²⁰:

- за ущерб, вызванный загрязнением на территории, включая территориальное море государства-члена, и в исключительной экономической зоне государства-члена, созданной в соответствии с международным правом, или, в случае государства-члена, которое не создало эту зону, в его внешнем регионе и прилегающей территориальной зоне, которая определяется этим государством в соответствии с международным морским правом и простирается не более чем на 200 морских миль от исходной линии, используемой для определения ширины прибрежной зоны;

¹¹⁹ The International Oil Pollution Compensation Funds. Parties to the international liability and compensation Conventions [Электронный ресурс]. URL: <https://iopcfunds.org/about-us/membership/a-z-listing/> (дата обращения: 17.12.2020).

¹²⁰ Article 3. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND) 1992 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

– для превентивных мер, принятых в любом месте для предотвращения и сведения к минимуму такого ущерба.

Фонд компенсирует ущерб любому лицу, понесшему его в результате загрязнения, только в том случае, если оно не получило адекватной компенсации за ущерб в соответствии с положениями CLC 1992 г. При этом разумно понесенные расходы или разумные жертвы, понесенные владельцем, добровольно направленные на предотвращение или смягчение ущерба от загрязнения, считаются ущербом от загрязнения. В следующих случаях¹²¹:

1) ответственность за ущерб от загрязнения не возникает в соответствии с CLC 1992 г.;

2) судовладелец финансово не в состоянии выполнить свои обязательства в полном объеме, а его страховка недостаточна для удовлетворения таких требований; судовладелец считается неспособным выполнять свои обязанности, а финансовое обеспечение также не считается достаточным для возмещения убытков, когда пострадавшее лицо не может получить полную сумму компенсации в соответствии с CLC 1992 г. после принятия всех необходимых мер для подачи иска в соответствии с законом, или

(3) ущерб превышает размер ограниченной ответственности судовладельца по CLC 1992 г. как указано в соответствии с пунктом 1 статьи V этой Конвенции, или в соответствии с условиями любой другой международной конвенции, действующей или открытой для подписания, ратификации или присоединения на дату настоящей Конвенции.

FUND 1992 г. не будет нести ответственность за компенсацию в вышеупомянутых случаях, если:

1) доказано, что ущерб, причиненный загрязнением, вызван войной, враждебными действиями, гражданской войной или насилием, либо разливом нефти, либо нефтью, сброшенной с военных кораблей или государственных судов,

¹²¹ Там же Article 4. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND) 1992.

либо эксплуатацией и использованием государством в некоммерческих целях во время, когда произошел инцидент; или

2) истец не может доказать, что инцидент причинил ущерб одному или нескольким судам.

Сумма компенсации, которую Фонд может выплатить в соответствии с правилами за ущерб от загрязнения, произошедший до 1 ноября 2003 года, не превышает 135 млн SDR, включая общую сумму, фактически выплаченную судовладельцем (или страховщиком). По данным CLC 1992 г. с 1 ноября 2003 г. лимит ответственности увеличился на 50,37% до 203 млн SDR.

Изучив содержание CLC 1992 г. и FUND 1992 г., можно сделать несколько замечаний: CLC 1992 г. регулирует ответственность судовладельца за компенсацию за загрязнение нефтью, но в то же время ограничивает эту ответственность. Таким образом, фактически ущерб, причиняемый небольшими случаями загрязнения, всегда полностью возмещается, в то время как ущерб, причиняемый более серьезными случаями, имеет более огромные последствия; большинство из них не получают достаточной компенсации. В этом случае Фонд, учрежденный в соответствии с конвенцией 1992 года, возмещает ущерб, причиненный загрязнением нефтью морской акватории.

Сочетание CLC 1992 г., обеспечивающего единую систему регулирования, и FUND 1992 г., предусматривающего компенсационный фонд для обеспечения эффективности системы CLC 1992 г., привело к успеху международного механизма компенсации за ущерб, причиненный нефтяным загрязнением, вызванным судами. В FUND 1992 г. есть четкие и подробные положения о возмещаемом ущербе, такие как меры по очистке и предотвращению ущерба окружающей среде, материальный ущерб, чистый экономический ущерб и изменение уровня предела компенсации. FUND 1992 года является правовой основой для радикального возмещения ущерба от загрязнения нефтью судов, поскольку уровень возмещения более соответствует действительности.

Преимущества и недостатки вступления Вьетнама в FUND 1992 г.

FUND 1992 г. – это соглашение, дополняющее CLC 1992 г. и предусматривающее схему компенсации в случаях, когда компенсация по CLC 1992 г. недостаточна; только страна, являющаяся членом CLC 1992 г., может присоединиться к FUND 1992 г. Как только страна становится участником Конвенции FUND, она также становится членом IOPCF 1992.

Хотя Вьетнам является членом CLC 1992 г., что соответствует требованиям для присоединения к FUND 1992 г., страна еще не присоединилась и рассматривает возможность участия в FUND 1992 года.

Во-первых, во Вьетнаме произошли разливы нефти с судов, но ни один из серьезных инцидентов не превысил уровень компенсации, установленный CLC 1992 г. Однако, как упоминалось выше, Вьетнам является страной с большим количеством разливов нефти в мире. Поэтому нельзя не учитывать возможность новых разливов нефти с судов, а также инцидентов, которые будут иметь тяжелые последствия сверх компенсации, установленной CLC 1992 г.

Во-вторых, вступив в фонд, необходимо ежегодно осуществлять взносы, которые вьетнамские организации, выполняющие функции по импорту нефти, не хотят делать из-за неоправданно большой величины.

Платежи FUND 1992 года по искам о загрязнении нефтью могут значительно различаться из года в год, что приводит к колебаниям взносов. Ниже показаны самые последние взносы как в Общий фонд, так и в Фонд претензий, охватывающие период 2015–2019 годов в режиме FUND 1992 г.¹²².

В 2015 году взнос в Общий фонд составил 4 400 000 (фунтов стерлингов), поэтому за каждую тонну нефти пришлось внести 0,0029061 (фунтов стерлингов).

В 2016 году взнос в Общий фонд составил 9 700 000 (фунтов стерлингов), поэтому за каждую тонну нефти пришлось внести 0,0062582 (фунтов стерлингов); Взнос в Фонд крупных претензий Alfa I составляет 6 400 00 (фунтов стерлингов), поэтому за каждую тонну нефти нужно было внести 0,0041634 (фунтов стерлингов).

¹²² International Oil Pollution Compensation Funds. International Oil Pollution Compensation Funds Annual Report. 2016 [Электронный ресурс]. URL: <https://iopcfunds.org/publications/iopc-funds-publications/> (дата обращения: 17.02.2024); Там же, 2017; Там же, 2018; Там же 2019.

В 2017 году взнос в Общий фонд составил 1 500 000 (фунтов стерлингов), поэтому за каждую тонну нефти пришлось внести 0,0009734 (фунтов стерлингов); Взнос в Фонд крупных претензий Агиа Зони II составляет 26 000 000 (фунтов стерлингов), поэтому за каждую тонну масла нужно было внести 0,0168720 (фунтов стерлингов).

В 2018 году взнос в Общий фонд составил 5 900 000 (фунтов стерлингов), поэтому на каждую тонну нефти пришлось внести 0,0037193 (фунтов стерлингов).

В 2019 году взнос в Общий фонд составил 2 300 000 (фунтов стерлингов), поэтому за каждую тонну нефти пришлось внести 0,0014586 (фунтов стерлингов).

Согласно статистике ЮРСФ, крупнейшей страной, вносящей взносы в Фонд, является Япония, на долю которой приходится (17%) от общего объема взносов; затем следуют Италия (9%) и Нидерланды (9%), затем Южная Корея (8%), Индия (7%), Франция (7%), Канада (5%) и Великобритания (5%). Сингапур (5%), Испания (4%) и другие страны (24%)¹²³.

Фактически, текущий объем экспорта сырой нефти Вьетнама имеет тенденцию к снижению, в то время как объем импорта увеличивается в десятки раз. По данным Главного таможенного управления, за первые четыре месяца 2020 года Вьетнам импортировал 3818 тысяч тонн сырой нефти, что зримо больше по сравнению с тем же периодом 2019 года, когда было 2289 тысяч тонн нефти¹²⁴.

Данные ниже показывают объем сырой нефти и бензина, импортированных во Вьетнам в период 2015–2019 гг.¹²⁵.

В 2015 году Вьетнам импортировал 182 000 тонн сырой нефти и 10 045 000 тонн нефтепродуктов.

В 2016 году Вьетнам импортировал 453 000 тонн сырой нефти и 11 856 000 тонн нефтепродуктов.

¹²³ Regina A., Jennifer L. Liability and Compensation for Ship–Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers [Электронный ресурс]. // United Nations conference on trade and development. Studies in transport Law and Policy. 2012. № 1. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlitb20114_en.pdf (дата обращения: 17.02.2024).

¹²⁴ Vietnam Law & Legal Forum. Vietnam's exports surge in four months despite pandemic [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://vietnamlawmagazine.vn/vietnams-exports-surge-in-four-months-despite-pandemic-27161.html> (дата обращения: 17.02.2024).

¹²⁵ Ministry of Industry and Commerce Vietnam. Vietnam Export–Import Report. 2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://wtocenter.vn/tin-tuc/13730-vietnam-import-export-report-2018> (дата обращения: 17.02.2024).

В 2017 году Вьетнам импортировал 1 180 000 тонн сырой нефти и 12 908 000 тонн нефтепродуктов.

В 2018 году Вьетнам импортировал 5 168 000 тонн сырой нефти и 11 433 000 тонн нефтепродуктов.

В 2019 году Вьетнам импортировал 7 611 000 тонн сырой нефти и 9 798 000 тонн нефтепродуктов.

Основываясь на приведенных выше данных, можно увидеть сумму, которую Вьетнам должен заплатить в Фонд за годы, если бы Вьетнам участвовал в FUND 1992 г.

В 2015 году Вьетнам получил 528,9 (£) в Общем фонде

В 2016 году, Вьетнам, в 2016 году 2 835 (£) в Общем фонде и 1 886 (£) для Фонда основных требований Альфа I

В 2017 году Вьетнам получил 1148,7 (£) в Общем фонде и 19 909 (£) для Фонда крупных претензий Агия Зони II.

В 2018 году Вьетнам получил 19 221,3 (£) в Общем фонде.

В 2019 году Вьетнам получил 11 101,4 (£) в Общем фонде.

Вьетнам – лишь одна из многих стран, которая вносит небольшой процент – небольшую сумму, но пользующуюся теми же преимуществами, что и многие другие. Согласно положению IOPCF, уровень компенсации за загрязнение моря нефтью зависит не от взноса в Фонд, а от величины убытков. С другой стороны, вклад вносят вьетнамские импортеры нефти, не используя государственный бюджет, а охрана окружающей среды является национальным вопросом.

Кроме того, присоединение Вьетнама к FUND 1992 г. дает определенные преимущества. Компенсация из фонда зависит от того, где происходит загрязнение территориальных вод государства-члена. Поэтому, став членом FUND 1992 г., Вьетнам имеет право подать апелляцию и потребовать компенсацию от Фонда. Это особенно значимо для Вьетнама, поскольку по прогнозу в ближайшее время, количество танкеров, заходящих и выходящих из вод Вьетнама, будет быстро увеличиваться из-за импорта и экспорта сырой нефти, а также из-за роста количества иностранных судов, проходящих через воды на международных

транспортных маршрутах Вьетнама. Если Вьетнам не станет членом Конвенции о FUND 1992 года, то он не получит компенсацию от Международного фонда компенсации загрязнения нефтью.

Еще одним преимуществом Вьетнама при вступлении в FUND 1992 г. является процедура исполнения судебных решений. Участие в FUND 1992 г. также означает, что страны Конвенции будут признавать и исполнять судебные постановления и решения компетентного вьетнамского суда. Это благоприятное условие Вьетнама в процессе требования компенсации.

Исходя из преимуществ, которые дает FUND 1992 г., можно сделать следующие выводы: Присоединение к FUND 1992 г., в дополнение к CLC 1992 г., означает, что Вьетнам может максимально гарантировать компенсацию за ущерб, причиненный нефтяным загрязнением, происходящим в национальных водах. Это также будет означать, что уровень компенсации будет увеличен. Это действие также будет способствовать развитию морской деятельности во Вьетнаме. FUND 1992 г. также является инструментом для поиска баланса между «экономическим развитием и защитой окружающей среды», способствуя быстрой интеграции Вьетнама.

Присоединение к FUND 1992 года подтолкнет Вьетнам к совершенствованию гражданского законодательства о компенсации ущерба от разлива нефти. Это создает также правовую основу для развития международного сотрудничества в сфере защиты морской среды.

Также в 1976 году была принята Конвенция об ограничении ответственности по морским претензиям (LLMC 1976 г.), которая совместно с CLC 1992 г. и FUND 1992 г. установила всеобъемлющий режим ответственности и компенсации, применимый к ущербу от загрязнения в результате утечки или сброса нефти с нефтяных танкеров. Конвенция была заменена Протоколом 1996 г. (вступил в силу в 2004 г.) и поправками к Протоколу 1996 г. в 2012 г. (вступил в силу в 2015 г.). Конвенция предусматривает систему ограничения ответственности. Если можно доказать, что ущерб был причинен личным действием или бездействием, совершенным с намерением причинить вред или по неосторожности, и зная, что

такой ущерб был вероятным, тогда владельцы и спасатели не смогут ограничить свою ответственность. В соответствии с Конвенцией охвачены два типа претензий: претензии в связи со смертью или телесными повреждениями и претензии в отношении имущества (например, в связи с повреждением судов, имущества или других портовых сооружений).

Аналогичный механизм предусмотрен, но применяется в случаях возмещения ущерба, причиненного опасными и ядовитыми веществами. Они подпадают под действие Международной конвенции об ответственности и возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ 1996 года с поправками, внесенными Протоколом 2010 года. Международная конвенция об ответственности и возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ 1996 г.¹²⁶ (далее HNS 1996 г.) основана на очень успешной компенсации загрязнения нефтью в рамках режимов CLC/FUND.

Конвенция HNS 1996 г., основанная на режимах CLC/FUND, устанавливает единые международные правила и процедуры определения ответственности и вопросов компенсации в отношении ущерба, причиненного инцидентами, связанными с морской перевозкой опасных и вредных веществ для обеспечения адекватного, оперативного и эффективного возмещения убытков, причиненных инцидентом, связанным с морской транспортировкой HNS 1996 г.

Согласно вышеуказанному, существует ряд международных конвенций, регулирующих ответственность и компенсацию за загрязнение с судов, но очень немногие регулируют загрязнение от морских объектов. Как правило, отсутствует всеобъемлющий международный механизм для решения проблемы ущерба от загрязнения нефтью в результате работы морской установки¹²⁷. Считаем разумным обозначить некоторые возможные пояснения отсутствия глобальной правовой регламентации в данной области:

¹²⁶ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS) 1996 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx> (дата обращения: 17.01.2024).

¹²⁷ Zong A. Liability Regime Concerning the Oil Pollution Rising from Offshore Facilities. University of Oslo Faculty of Law, 2013.

1. Первая причина заключается в том, что, по сравнению с загрязнением нефтью, возникающим с судов, вероятность разгрузки нефтяных скважин относительно низка благодаря технологии морской добычи и хорошо продуманным правилам предотвращения¹²⁸.

2. Другая причина заключается в том, что нефтегазовые операции проводятся на континентальном шельфе и обладают уникальными характеристиками, при том что в каждом государстве действует собственное законодательство. Однако возникающий ущерб затрагивает не только отдельные государства, но и страны с прилегающими территориальными водами. Формулировка норм права для создания международной схемы гражданской ответственности за загрязнение нефтью в результате деятельности морских установок имеет важное значение. Она является важным шагом для защиты мирового океана и обеспечения справедливости в отношении пострадавших государств и экосистем. Такие нормы помогают установить единые требования к предотвращению и ликвидации последствий нефтяного загрязнения, а также обеспечивают механизм компенсации за ущерб. Хотя было предпринято довольно много попыток по разработке и принятию, до сих пор не существует общепризнанной конвенции в этой области.

2.2. Внутригосударственные источники гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью

Нормативная правовая регламентация гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью во Вьетнаме основывается на сочетании национального законодательства и международных обязательств, которые страна взяла на себя, ратифицировав соответствующие конвенции.

Вьетнам является участником нескольких ключевых международных конвенций, регулирующих вопросы гражданско-правовой ответственности за

¹²⁸ Faure M. G., Hui Wang. Civil Liability and Compensation for Marine Pollution – Lessons to Be Learned for Offshore Oil Spills [Электронный ресурс] // Oil, Gas & Energy Law Intelligence (OGEL). 2002. Vol. 8, № 3, supra note 82, P. 243 URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1975802 (дата обращения: 17.02.2024).

загрязнение моря нефтью, в том числе указанных выше международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC, 1969, с изменениями 1992 года), обязывающей владельцев судов возмещать ущерб, причинённый разливом нефти, и предусматривать обязательное страхование гражданской ответственности; протокола о Международном фонде для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (FUND, 1992), обеспечивающим дополнительную компенсацию в случае, если ответственности судовладельца недостаточно; международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78), устанавливающей технические стандарты предотвращения загрязнения нефтью и другие меры по защите морской среды; также конвенции ОПРС (1990), требующей от государств-членов создавать и реализовывать национальные планы борьбы с разливами нефти и взаимодействовать на международном уровне.

Обратимся в настоящем параграфе к внутринациональному законодательству. Во Вьетнаме разработана система нормативных актов, регулирующих ответственность за загрязнение моря, включая положения о нефти. Перечислим основные нормативные акты и раскроем их содержание ниже:

1) Закон об охране окружающей среды (Environmental Protection Law, 2020)¹²⁹ устанавливает обязанности компаний, работающих в сфере нефтедобычи и морских перевозок, по предотвращению загрязнения, а также вводит обязательства по восстановлению морской экосистемы в случае разлива нефти;

2) Морской кодекс Вьетнама (Vietnam Maritime Code, 2015)¹³⁰ регулирует вопросы ответственности судовладельцев за разливы нефти и компенсации ущерба; устанавливает порядок предъявления требований к судовладельцам; обязывает судовладельцев иметь страховое покрытие для компенсации ущерба от загрязнений;

¹²⁹ Environmental Protection Law, 2020 Law № 72/2020/QH14: [Электронный ресурс]. - URL: https://winrock.org/wp-content/uploads/2023/02/LuatBVMТ-Eng_20230203.pdf (дата обращения 01.12.2024).

¹³⁰ Vietnam Maritime Code 2022 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/vnm_e/wtaccvnm43_leg_9.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

3) Гражданский кодекс Вьетнама (2015)¹³¹ устанавливает общие принципы компенсации ущерба, включая экологический, а также позволяет пострадавшим сторонам требовать возмещения убытков, вызванных разливом нефти.

К подзаконным нормативным актам, следует отнести:

1) Декрет о предотвращении и ликвидации загрязнений от нефти:

- определяет меры, которые должны быть предприняты в случае аварийного разлива нефти;
- включает механизмы привлечения к ответственности виновных сторон и порядок возмещения ущерба.

2) Постановление о страховании ответственности за разливы нефти:

- Обязывает компании, работающие в сфере морских перевозок, оформлять страховые полисы на случай разливов нефти.

Полагаем необходимым в рамках проводимого исследования подробнее остановиться на некоторых из указанных выше источников. Нормативная правовая регламентация гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью во Вьетнаме основывается на сочетании международных стандартов (CLC, МАРПОЛ) и национальных норм (Морской кодекс, Закон об охране окружающей среды). Однако для повышения эффективности защиты морской среды требуется укрепление технического потенциала, улучшение правоприменительной практики и активизация международного сотрудничества.

Согласно вьетнамскому законодательству, пункт 1 статьи 6 Закона о договорах 2016 г.¹³² предусматривает, что в случаях, когда юридический документ и договор, стороной которого является Социалистическая Республика Вьетнам, содержат разные положения по одному и тому же вопросу, положения договора имеют преимущественную силу, за исключением Конституции. Соответственно, порядок применения источников права во Вьетнаме будет таким: Конституция,

¹³¹ Vietnam Civil Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.economica.vn/Content/files/LAW%20%26%20REG/91_2015_QH13%20Civil%20Code.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

¹³² Law on Treaties 2016 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Linh-vuc-khac/Luat-dieu-uoc-quoc-te-2016-303284.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

международные нормативные акты и внутренние правовые документы соответственно.

Конституция является основным и высшим законом Социалистической Республики Вьетнам, это было подтверждено и закреплено в статье 119 Конституции 2013 года¹³³ (далее – Конституция). Соответственно, положения Конституции выражают взгляды государства и волю народа на всесторонние реформы, широкую международную интеграцию и устойчивое развитие на трех основных столпах: экономика – общество – окружающая среда. Это конституционная основа, политико-правовая гарантия социально-экономического развития Вьетнама в новый период.

Признавая важность окружающей среды, Конституция впервые признает права человека на окружающую среду: каждый имеет право жить в чистой окружающей среде и обязан защищать окружающую среду¹³⁴. Также в Конституции впервые признается принцип, согласно которому люди, причиняющие ущерб окружающей среде, должны преодолевать последствия и возмещать ущерб: организации и частные лица, которые вызывают загрязнение окружающей среды, истощение природных ресурсов или истощение биоразнообразия, подлежат строгому наказанию и должны исправить и возместить ущерб¹³⁵. Именно в этом принципе наиболее ярко проявляются экономические меры в области охраны окружающей среды, использующие экономические рычаги для воздействия на поведение субъектов в направлении, выгодном для окружающей среды.

В настоящее время во Вьетнаме нет официального нормативного правового акта, который всесторонне регулировал бы гражданско-правовую ответственность за загрязнение моря нефтью. Поэтому, когда имеют место соответствующие судебные иски или жалобы, они в первую очередь рассматриваются на основе

¹³³ The constitution of the Socialist Republic of Vietnam 2013 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bo-may-hanh-chinh/Hien-phap-nam-2013-215627.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

¹³⁴ Article 43, The constitution of the Socialist Republic of Vietnam 2013 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bo-may-hanh-chinh/Hien-phap-nam-2013-215627.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

¹³⁵ Clause 3, Article 63. The constitution of the Socialist Republic of Vietnam 2013 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bo-may-hanh-chinh/Hien-phap-nam-2013-215627.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

общих норм права, которые содержатся в различных законах, таких как Гражданский кодекс 2015 г.¹³⁶, Закон об охране окружающей среды 2020 г.¹³⁷, Морской кодекс 2015 г.¹³⁸, Закон о нефти 2022 года¹³⁹ наряду с подзаконными актами.

Гражданский кодекс 2015 года является общим законом частноправовой системы, признающим и защищающим права физических и юридических лиц в гражданско-правовом обороте, способствующим совершенствованию и стабилизации правовой среды социально-экономического развития. Гражданский кодекс 2015 года является основой, включающей в себя положения, регулирующие гражданские, хозяйственные отношения между физическими и юридическими лицами. Эти положения сформировались на принципах свободного волеизъявления, добровольности, равноправия и личной ответственности участников.

В дополнение к положениям об общих принципах применения гражданского права, определяющих правоспособность субъектов или определяющих гражданско-правовую ответственность, положения о возмещении убытков вне договора закреплены в завершающей части кодекса, которые регулируют гражданско-правовую ответственность за загрязнение моря нефтью.

Гражданско-правовая ответственность за загрязнение моря нефтью является частью режима возмещения внедоговорных убытков, как это определено в главе XX Гражданского кодекса 2015 года. Эти положения выступают в качестве одной из существенных правовых основ для определения предмета гражданско-правовой ответственности в целом и гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью в частности, принципа возмещения убытков или определения видов убытков.

¹³⁶ Vietnam Civil Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.economica.vn/Content/files/LAW%20%26%20REG/91_2015_QH13%20Civil%20Code.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

¹³⁷ Vietnam Law on protection environment 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://english.luatvietnam.vn/law-on-environmental-protection-no-72-2020-qh14-dated-november-17-2020-of-the-national-assembly-195564-Doc1.html> (дата обращения: 17.10.2024).

¹³⁸ Vietnam Maritime Code 2022 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/vnm_e/wtaccvnm43_leg_9.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

¹³⁹ Vietnam Law on petroleum 2022 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Luat-Dau-khi-2022-505749.aspx> (дата обращения: 17.8.2023).

Статья 602 Гражданского кодекса предусматривает выплату компенсации за ущерб, причиненный загрязнением окружающей среды во всех случаях, включая случаи, когда субъект, загрязняющий окружающую среду, хотя и невиновен, тем не менее обязан возместить ущерб в соответствии с положением закона.

Четко осознавая важную роль окружающей среды и современное состояние загрязнения окружающей среды, а также воздействие на природу, которое ежедневно происходит во многих странах, регионах и на всей земле, Вьетнам очень заинтересован в принятии различных мер по защите окружающей среды. Одним из важных инструментов защиты окружающей среды, которому правительство Вьетнама придает большое значение, является правовая модель охраны окружающей среды. Экологическое право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, возникающие между субъектами в процессе эксплуатации, использования или воздействия на один или несколько компонентов окружающей среды.

Вопросы охраны окружающей среды при разведке, добыче и переработке полезных ископаемых также регулируются Законом об охране окружающей среды 2020 года, а именно: положения об охране окружающей среды при разведке, разработке и переработке полезных ископаемых, общие положения об охране окружающей среды морей и островов, в частности, о контроле обработки масел и смазок или о предотвращении экологических происшествий на море и на островах и реагировании на них. При этом глава X Закона содержит положения, касающиеся эксплуатации, восстановления и улучшения состояния окружающей среды, а также вопросы возмещения ущерба окружающей среде.

В этом законе указано, что классификация вреда, причиняемого нефтяным загрязнением, включает два вида: вред окружающей природной среде и вред здоровью и жизни людей, имуществу и законным интересам организаций и граждан. Кроме того, в статьях 130–134 и 161 Закона об охране окружающей среды 2020 года закреплена процедура компенсации за ущерб, причиненный окружающей среде нефтью. Очевидно, что средствам правовой защиты и

компенсации за инциденты, связанные с загрязнением моря нефтью во Вьетнаме, теперь уделяется пристальное внимание.

Например, в статьях 130 и 131 понятие вреда, причиненного загрязнением окружающей среды и его последствиям, включает два его вида; в соответствии с пунктом 5 статьи 4 организации, хозяйства и граждане, являющиеся причиной загрязнения нефтью, несут ответственность за устранение экологических последствий, возмещение ущерба и иные обязанности, установленные законодательством; пункт 3 статьи 129 устанавливает правила урегулирования экологических споров и урегулирования экологического ущерба, предусмотренных статьей 133.

Морской кодекс 2015 г. играет важную роль в сфере морского и социально-экономической сфер развития страны и повышении эффективности и действенности государственного управления судоходством во Вьетнаме.

Морской кодекс и иные руководящие документы создали правовую основу для повышения эффективности управления морской сферой: порядка, дисциплины, безопасности, охраны мореплавания, предотвращения загрязнения окружающей среды. Морская деятельность вьетнамских и зарубежных организаций, а также частных лиц охраняется и поощряется к развитию.

Благодаря протяженной береговой линии и одному из самых оживленных судоходных путей в мире, судоходство во вьетнамских морях является одной из основных причин инцидентов, связанных с загрязнением нефтью. В дополнение к общим нормативным положениям о загрязнении окружающей среды в Гражданском кодексе и Законе об охране окружающей среды, был разработан и принят Морской Кодекс Вьетнама 2015 года, предусматривающий специальные положения в случае загрязнения морской среды нефтью. Защита морской среды и предотвращение загрязнения моря нефтью являются основной задачей, как указано в Морском кодексе в пунктах 1 и 6 статьи 10. Морской кодекс 2015 года закрепляет положения, касающиеся оснований для возмещения ущерба судовладельцами и капитанами судов, виновных в инцидентах, связанных с загрязнением нефтью.

В частности, в Морском кодексе 2015 года 16 статей касаются защиты морской среды, из которых статьи 28 и 223 непосредственно регулируют предотвращение и восстановление морской среды в случае ее загрязнения нефтью. Соответственно, при осуществлении своей деятельности на территории Вьетнама необходимо соблюдать положения вьетнамского законодательства и международных договоров, участником которых является Вьетнам, о предотвращении загрязнения нефтью.

Таким образом, в случае причинения ущерба окружающей среде из-за нефти, урегулирование компенсации должно производиться в соответствии с Гражданским кодексом 2015 г., Законом об охране окружающей среды 2020 г., Морским кодексом Вьетнама 2015 г. и международными договорами, участником которых является Вьетнам, в первую очередь Конвенцией CLC 1992 года.

Оборот нефти и нефтепродуктов регулируется Законом о нефти 2022 г., который устанавливает общие правила, касающиеся операций с нефтью и газом и защиты окружающей среды. В статье 5 указано, что организации и лица, осуществляющие нефтегазовую деятельность, должны руководствоваться положениями об окружающей среде, принимать все меры по предотвращению загрязнения, немедленному устранению причин загрязнения и нести ответственность за устранение последствий, вызванных случаями загрязнения окружающей среды. Кроме того, статья 6 Закона содержит положения о страховании и устанавливает обязательное экологическое страхование.

Однако подробные положения о гражданско-правовой ответственности за загрязнение нефтью в результате осуществления морских операций содержатся в некоторых подзаконных нормативных актах, в частности, Циркуляре № 2262/ТТ-МТг от 29 декабря 1995 г. (далее – Циркуляр)¹⁴⁰.

Это первый юридический документ, регулирующий меры по ликвидации разливов нефти и их последствий. Циркуляр содержит подробные рекомендации

¹⁴⁰ Thông tư số 2262 về khắc phục sự cố tràn dầu 1995 = Циркуляр № 2262/ТТ-МТг от 29 декабря 1995 г. о преодолении переполнения Министерства науки и техники и окружающей среды [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Thong-tu-2262-TT-MTg-khac-phuc-su-co-tran-dau-39459.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

по устранению разливов нефти, а зачастую и по их возникновению. Циркуляр был издан в 1995 году и действует до сих пор, и представляет собой один из самых эффективных правовых документов на сегодняшний день, а также он является единственным актом, который регулирует процедуру возмещения ущерба, причиненного загрязнением нефтью, а также определяет размер компенсации для ликвидации последствий разлива нефти. В Циркуляре определены случаи, считающиеся «разливом нефти», а также закреплены превентивные меры и средства правовой защиты при обнаружении признаков разлива нефти, процедуры обращения за возмещением ущерба окружающей среде.

Согласно статье 5 Гражданского кодекса 2015 года, обычаи считаются источником права и определяются следующим образом. Под обычаями понимаются правила поведения, очевидные для определения прав и обязанностей лиц в конкретных гражданских отношениях, формирующиеся и повторяющиеся в течение длительного времени, признаваемые и применяемые в стране в целом или в ее регионах¹⁴¹. Обычай рассматривается как дополнительный источник, особенно когда многие общественные отношения не регулируются правовыми актами. Однако в силу того, что обычай формируется и используется неоднократно в течение длительного времени, а загрязнение моря нефтью, напротив, появилось сравнительно недавно, практика применения обычая в качестве регулятора загрязнения моря нефтью во Вьетнаме на данный момент не сложилась.

В Гражданском кодексе 2015 года, в частности, в статье 6, указано, что в случаях, когда возникает вопрос, относящийся к сфере гражданского права, который не урегулирован законом, соглашением сторон и практикой, применяется аналогия права. Определение прецедента во Вьетнаме закреплено в статье 1 Постановления №03/NQ-HĐTP от 28.10.2015 Совета судей Верховного народного суда о процессе отбора, публикации и принятия прецедентов¹⁴²: Прецеденты – это

¹⁴¹ Article 5. Vietnam Civil Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.economica.vn/Content/files/LAW%20%26%20REG/91_2015_QH13%20Civil%20Code.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

¹⁴² Nghị quyết 03/2015 về quy trình lựa chọn công bố và áp dụng án lệ của hội đồng thẩm phán tòa án nhân dân tối cao = Постановление 03/2015/NQ-HĐTP о порядке отбора, опубликования и применения прецедентов дел Судебного совета Верховного народного суда 2015.) [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thu-tuc-To-tung/Nghi-quyet-03-2015-NQ-HDTP-quy-trinh-lua-chon-cong-bo-va-ap-dung-an-le-294198.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

доводы и определения, содержащиеся в вступивших в законную силу судебных решениях (далее – решения), которые отбираются Советом судей Верховного народного суда и публикуются председателем Верховного народного суда для изучения и применения другими судами при рассмотрении аналогичных дел. Таким образом, во Вьетнаме не все судебные решения используются в качестве источника права, а только те, которые отобраны и опубликованы. По состоянию на 24 февраля 2023 г. года во Вьетнаме было опубликовано и применено 63 судебных прецедента¹⁴³. Эти судебные прецеденты охватывают многие области, такие как уголовная ответственность, вопросы брака и семьи, наследования, но нет прецедентов, связанных с гражданской ответственностью за загрязнение моря нефтью. В целом же можно утверждать, что прецедентное право становится новым источником права во Вьетнаме.

Судовладельцы обязаны иметь страховые полисы, покрывающие ответственность за ущерб от загрязнения нефтью, что соответствует требованиям Конвенции CLC.

Также лицо, виновное в загрязнении, обязано полностью компенсировать экологический и имущественный ущерб, а также провести мероприятия по восстановлению окружающей среды. Государственные органы участвуют в оценке ущерба, расследовании причин аварий и координации мероприятий по ликвидации последствий разливов. Санкции за несоблюдение норм включают штрафы, обязательства по возмещению вреда, а в случае злостного нарушения – административные или уголовные меры.

Вьетнам, как развивающаяся страна, сталкивается с недостаточной технической оснащённостью, в связи с чем у него ограничено количество ресурсов, необходимых для ликвидации крупных разливов нефти, а в случае загрязнений в трансграничных водах возникают сложности в координации действий с другими странами региона.

¹⁴³ Верховный народный суд. Сайт о прецедентном праве [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://anle.toaan.gov.vn/webcenter/portal/anle/home> (дата обращения: 01.05.2023).

Несмотря на то, что Вьетнам является участником многих конвенций, их имплементация в национальное законодательство требует дальнейшего развития, поскольку в настоящее время наблюдается недостаточная гармонизация с международными стандартами.

Глава 3. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ МОРЯ НЕФТЬЮ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ВЬЕТНАМ

3.1. Гражданская ответственность за загрязнение моря нефтью по международному праву

При возникновении и применении гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью предполагается наличие, как минимум, двух сторон: истца и ответчика. При этом ответчик несет ответственность за причиненный ущерб, а истец несет убытки и имеет право на судебный иск.

Так, при устранении последствий разлива нефти, лица, которые имеют право требовать возмещения ущерба от загрязнения моря нефтью, строго не определены ни одной международной конвенцией (CLC 1992 г., Bunker 2001 г.). Однако можно прийти к выводу, что право требовать возмещения ущерба принадлежит лицу, пострадавшему от данного события, а именно: компетентному органу, действующему от имени государства, любому юридическому и физическому лицу, то есть истцу.

В соответствии с Конвенцией CLC 1992 ответственной стороной является собственник. CLC 1992 определяет судовладельца как лицо (лица): зарегистрированное в качестве судовладельца, если оно не зарегистрировано — лицо или лица, владеющие судном¹⁴⁴. Поэтому упор делается на регистрацию и управление судном, вполне вероятно также, что ответственность будет возложена на такое лицо, как финансовый кредитор, который не участвует в управлении судном или его эксплуатации, а имеет лишь пассивный интерес к судну — указанные лица будут являться ответчиками.

¹⁴⁴ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

С другой стороны, в Bunker 2001 г. судовладелец определяется более широко, чем в CLC. Это собственник, под которым понимаются: зарегистрированный владелец, бербоут-фрахтователь, менеджер и оператор судна¹⁴⁵. Переложение ответственности на нескольких ответчиков не должно использоваться как метод получения двойного возмещения убытков от каждого ответчика или как систему возмещения убытков, превышающих лимитный фонд судна при способе его функционирования в двухуровневой схеме CLC/FUND. Поскольку очевидным ответчиком является зарегистрированный владелец судна, имеющий обязательную страховку, и при этом имеет место его преднамеренное или неосторожное действие, то дополнительная ответственность также может иметь важное значение.

Во Вьетнамском законодательстве отсутствует норма, касающаяся ответственности группы лиц в виде компенсации за выбросы морской нефти с судна. В целом, независимо от того, допущена ошибка или нет, Гражданским кодексом 2015 г. установлено, что юридические и физические лица, загрязняющие окружающую среду и причиняющие ущерб, помимо ответственности за возмещение вреда, должны также платить штрафы в соответствии с нормативными актами, даже если на то отсутствовал умысел:

«Любой субъект, загрязняющий окружающую среду и тем самым наносящий ущерб, должен возместить ущерб в соответствии с законом, в том числе, когда субъект, загрязняющий окружающую среду, не виноват»¹⁴⁶. Закон об охране окружающей среды также содержит те же правила.¹⁴⁷

В морском законодательстве нет четкой нормы по этому вопросу. Однако положение о правовом статусе капитана статьи 52 Морского кодекса Вьетнама 2015 г. гласит: «Капитан судна работает под руководством судовладельца или

¹⁴⁵ Article 1, (3). International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER) 2001 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁴⁶ Article 602. Vietnam Civil Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.economica.vn/Content/files/LAW%20%26%20REG/91_2015_QH13%20Civil%20Code.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

¹⁴⁷ Clause 2, Article 103, Vietnam Law on protection environment 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://english.luatvietnam.vn/law-on-environmental-protection-no-72-2020-qh14-dated-november-17-2020-of-the-national-assembly-195564-Doc1.html> (дата обращения: 17.10.2024).

фрахтователя, оператора»¹⁴⁸. Таким образом, капитан судна не обязан возмещать ущерб в случае загрязнения судна нефтью.

Поскольку Вьетнам участвует в CLC 1992 г., то понятно, что судовладелец является гражданским ответчиком. В соответствии со статьей 15 Морского кодекса Вьетнама, судовладелец относится к лицу, которому принадлежит судно, и «бербоут-менеджер, оператор или фрахтователь вправе осуществлять права и выполнять обязанности судовладельца, установленные настоящим Кодексом, по согласованию с судовладельцем¹⁴⁹».

Таким образом, ответственность может нести зарегистрированный владелец, бербоут-менеджер, оператор или фрахтователь. Однако в настоящее время во вьетнамском законодательстве конкретно не определены понятия бербоут-менеджера, оператора или фрахтователя.

Зарегистрированный владелец – это лицо, право собственности которого на судно указано в регистрационных документах судна. В Bunker 2001 г. Конвенции он определяется как лицо или лица, зарегистрированные в качестве собственника судна, или, при отсутствии регистрации, лицо или лица, владеющие судном¹⁵⁰.

Чартер на судно означает судно-заемщик. Традиционное правило морского права состоит в том, что бербоут-фрахтовщик становится собственником pro hac vice¹⁵¹. Как отмечалось выше, он также по общему правилу несет личную ответственность за ущерб, причиненный выбросами вследствие ошибки или халатности экипажа судна. CLC 1992 г., статья III. 4(с) фактически формулирует, что бербоут-фрахтовщик не несет ответственности, даже если он, тем не менее, подвергается возможному судебному разбирательству с целью возмещения ущерба. В соответствии с Бункерной конвенцией фрахтовщик без экипажа является одной из сторон, которая может быть привлечена к ответственности, в отличие от

¹⁴⁸ Article 52, Vietnam Maritime Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/vnm_e/wtaccvnm43_leg_9.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

¹⁴⁹ Article 15, Vietnam Maritime Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/vnm_e/wtaccvnm43_leg_9.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

¹⁵⁰ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER) 2001 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁵¹ The free dictionary. Pro hac vice Latin: "for this occasion" [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Pro+Hac+Vice> (дата обращения: 17.10.2024).

CLC 1992 г. Некоторые ученые считают, что оговорка о Bunker 2001 г. Конвенции позволила получить больше средств от целого ряда людей, которые несли солидарную ответственность за утечку нефти с судна, и что в этот список включен также бербоут-фрахтователь.

Менеджер и оператор: Менеджеры обязаны обслуживать и эксплуатировать судно¹⁵². «Управляющий» может быть ассоциированной компанией с одной судовладельческой компанией или профессиональной компанией по управлению судами, которая управляет несколькими судами от разных владельцев в соответствии с соглашением об управлении судами¹⁵³. Судовой оператор – это любое бизнес-подразделение, которое отвечает за эксплуатационные расходы¹⁵⁴ и ремонт судов. Предлагается обратиться за разъяснениями к другим аналогичным конвенциям об экологической ответственности¹⁵⁵, таким как «Конвенция об очистке от затонувших судов» 2007 года, которая включает, например, понятие «оператор» – «оператор» – владелец или любое другое физическое или юридическое лицо, капитан. Бербоут-фрахтователь принял на себя ответственность за безопасную эксплуатацию судна¹⁵⁶. Оператор может не быть владельцем судна. CLC 1992 г. прямо запрещает любые судебные иски против руководства или оператора судна за выбросы нефти, за исключением случаев, когда судно принадлежит государству и управляется компанией, которая в этом государстве зарегистрирована в качестве оператора судна, компания как оператор несет ответственность за любой ущерб, причиненный в результате загрязнения¹⁵⁷.

Деликтная ответственность: для наступления данного вида ответственности не требуется наличие вины, т. е. «судовладелец» несет данную

¹⁵² Marine insight [сайт] [Электронный ресурс]. URL: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-ship-management/> (дата обращения: 01.05.2022).

¹⁵³ Gaskell N., Forrest G. Marine pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003 // The University of Queensland Law Journal. 2008. Vol. 2. P. 103–165.

¹⁵⁴ Operating costs include crew wages, port charges and hull insurance.

¹⁵⁵ Gaskell, N. Forrest G. Указ. соч.

¹⁵⁶ Art. 1(9). Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 [Электронный ресурс]. URL: imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx (дата обращения: 17.01.2024).

¹⁵⁷ См. например: The International Oil Pollution Compensation Funds. Annual Report The Fund considered the possibility of an action in recourse against the ship management company. 1995. P. 68; Gauci G. M. Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage. John Wiley, Chichester, 1997. P. 93–94.

ответственность за ущерб, причиненный в результате загрязнения. Такой вид ответственности означает, что для предъявления требования компенсации истцу не нужно доказывать вину лица, причинившего вред. И CLC 1992 г., и Bunker 2001 г. применяют правило безусловной ответственности за ущерб от загрязнения нефтью.

Например, в одной из бункерных цистерн сухогруз может получить перелом, лежа на причале, в результате столкновения с портовым буксиром, полностью спровоцированный буксиром. По Бункерной конвенции, балкер будет нести ответственность за выбросы бункера, и истцы могут взыскать с сухогруза ущерб несмотря на то, что на 100 процентов виноват буксир¹⁵⁸. Преимущество института ответственности заключается в том, что сокращается пространство для возникновения споров на основании факта определения кто несет ответственность за причиненный ущерб, тем самым обеспечивая своевременную и эффективную защиту законных требований.

Вьетнамское законодательство закрепляет аналогичное правило. Как Гражданский кодекс 2015 года, так и Морской кодекс Вьетнама 2015 года предусматривают, что субъект, загрязняющий окружающую среду, независимо от того, виновен он или нет, обязан возместить ущерб.

Солидарная ответственность: в соответствии с CLC 1992 г., ответственным лицом в случае причинения ущерба является судовладелец, поэтому совместное требование о компенсации не предъявляется. Однако, согласно как Bunker 2001 г., так и вьетнамскому законодательству, помимо лица, на которое зарегистрировано судно, ответственность могут нести и другие, связанные с ним лица. Тогда возникает вопрос, как разделить ответственность между этими лицами. Чтобы решить эту проблему, статья 3(2) конвенции Bunker 2001 г. предусматривает: «Если ответственность несут несколько лиц, то в соответствии с параграфом 1, их ответственность является солидарной»¹⁵⁹.

¹⁵⁸ Gaskell, N., Forrest, G. Указ. соч.

¹⁵⁹ Article 3(2), International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER) 2001 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

В законодательстве Вьетнама отсутствует специальное положение, касающееся определения ответственности в отношении возмещения ущерба, причиненного совместно несколькими лицами, но исходя из общего правила можно сделать вывод: «Если несколько лиц причинили ущерб, они должны совместно возместить ущерб любому потерпевшему лицу. Ответственность за возмещение ущерба лицу определяется пропорционально степени вины каждого лица. Если степень вины установить невозможно, лица, причинившие ущерб, должны возместить ущерб в равных долях»¹⁶⁰.

В случае, когда ущерб причинен двумя или более судами, в соответствии со статьей 4 CLC 1992 г. и статьей 5 Bunker 2001 г., если они не оправданы в соответствии со статьей III, владельцы судов несут солидарную ответственность за весь ущерб, который не может быть разумно разделен. На самом деле могут возникнуть сложные ситуации, когда, например, ущерб, причиненный одним судном, подпадает под действие Конвенции о бункерном топливе, в то время как Конвенция CLC 1992 г. распространяется на ущерб, причиненный другим судном, а загрязнение, вызванное бункером, покрывается танкером.

В таком случае вполне разумно предположить, что истец будет подавать иск отдельно на каждое судно, стремясь возместить причиненный ущерб. Однако такое судебное разбирательство может быть сложным, так как надо будет доказывать степень вины каждого участника процесса.

Защита судовладельца: ответственность судовладельца присутствует, но не является абсолютной. Бункерная конвенция соответствует системе CLC/FUND, которая предоставляет судовладельцу такую же защиту, как CLC 1992 г., так и Bunker 2001 г. В соответствии с положениями данных конвенций причинитель вреда освобождается от ответственности в случае, если данный ущерб был причинен в результате стихийного бедствия и военных действий, за исключением действия или бездействия третьей стороны. Гражданским кодексом Вьетнама предусмотрены положения, когда лица, причинившие ущерб, не обязаны

¹⁶⁰ Article 587, Vietnam Civil Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.economica.vn/Content/files/LAW%20%26%20REG/91_2015_QH13%20Civil%20Code.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

выплачивать компенсацию за ущерб, например, причиненный в результате наступления обстоятельств непреодолимой силы или по вине потерпевшего.

Право судовладельца на регресс: судовладелец имеет право регресса в отношении любой другой виновной стороны, если он признан виновным в результате виновных действий этой стороны. Таким образом, он может подать регрессный иск против тайм-фрахователя за направление его судна в опасный порт. Эти положения изложены в статье III (5) CLC 1992 г.¹⁶¹ и статье 3 (6) Bunker 2001 г.¹⁶²

Ограничение ответственности

В настоящее время международное право закрепляет три режима компенсации за ущерб, причиненный в результате загрязнения нефтью с танкеров, а именно:

Первый уровень компенсации закреплен в CLC 1992 г. Она выплачивается судовладельцем с SDR (Special Drawing Rights: Специальные права заимствования искусственное резервное и платёжное средство, эмитируемое Международным валютным фондом – далее СПЗ)¹⁶³. Пределы компенсации установлены в CLC 1992 года следующим образом:

Для судна валовой вместимостью не более 5000: ответственность ограничивается 4,51 млн СПЗ (5,78 млн долларов США).

Для судна валовой вместимостью от 5 000 до 140 000: ответственность ограничивается 4,51 миллиона СПЗ плюс 631 СПЗ за каждую дополнительную брутто-тонну свыше 5 000.

Для судна валовой вместимостью более 140 000: ответственность ограничивается 89,77 миллионами СПЗ.

¹⁶¹ Article III (5), International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁶² Article 3 (6), International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER) 2001 г [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁶³ Английское название СПЗ – это вид искусственных денежных средств. Международные специальные права заимствования: международный резервный актив, созданный Международным валютным фондом (МВФ) в 1969 году для дополнения существующих официальных резервов стран-членов.

Второй уровень компенсации закреплён в Конвенции FUND 1992 г., когда сумма, подлежащая уплате в соответствии с CLC 1992 г., недостаточна, а также когда судовладелец освобождается от ответственности или финансово неспособен выполнять свои обязательства в соответствии с CLC 1992 г. FUND 1992 г. официально устанавливает до 203 миллионов SDR в качестве страхового покрытия за каждый случай разлива нефти, включая любую компенсацию, выплаченную судовладельцем или от его имени в соответствии с CLC 1992 г.

Третий уровень компенсации устанавливается Дополнительным протоколом FUND 2003 г. в случаях, когда защита, предоставляемая в соответствии с двумя предыдущими уровнями CLC 1992 г. и FUND 1992 г., недостаточна. Максимальная сумма компенсации, доступная в рамках Дополнительного фонда 2003 года, должна составлять 750 миллионов SDR, включая любую компенсацию, выплаченную в соответствии с CLC 1992 г. и FUND 1992 г.

Bunker 2001 г. не устанавливает ограничений и не затрагивает право судовладельца или его страховщика ограничивать размер допустимой ответственности в соответствии с действующим национальным или международным режимом. В преамбуле конвенции Bunker 2001 г. прямо указывается, что установление ответственности за деликт должно быть связано с приемлемой степенью ограничения. По сути, вышеуказанное положение требует, чтобы государство-участник выбрало какой режим ограничения применять. Так, в некоторых государствах никакие ограничения не могут быть применены к судовладельцам. LLMC 1976 г. специально приведен в качестве примера. Кроме того, государства, не являющиеся участниками LLMC 1976 г. или 1996 г., вполне могут закрепить в законодательстве правила, не ограничивающие размер компенсации за ущерб, причиненный бункерным загрязнением. Как, например, Вьетнам – одна из таких стран.

Согласно статье 300 Морского Кодекса 2015 года, ущерб от загрязнения нефтью освобождается от ограничения ответственности¹⁶⁴. Теоретически, если

¹⁶⁴ Article 300, Vietnam Maritime Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/vnm_e/wtaccvnm43_leg_9.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

такие жалобы есть, то они должны рассматриваться в соответствии с положениями Конвенции CLC 1992 г., к которой присоединился Вьетнам. Однако CLC 1992 г. относится только к ограниченному числу нерастворимых масел. Таким образом, в случае загрязнения, вызванного маслами, не подпадающими под действие CLC 1992 г., в соответствии с положениями Морского кодекса Вьетнама 2015, компенсация равна нанесенному ущербу.

Утрата права ограничения

В соответствии с CLC 1992 г., право судовладельца на ограничение ответственности не будет применяться, если истец докажет, что ущерб от загрязнения, возникший в результате личного действия или небрежности, был совершен намеренно.¹⁶⁵ Согласно CLC 1992 г. бремя доказывания вины возлагается на истца, тогда как согласно CLC 1969 г. обязанность доказывания невинности возлагается на судовладельца. Согласно данным положениям, можно сделать вывод о проводимой политики в данной сфере¹⁶⁶.

Поскольку законодательство Вьетнама закрепляет положение об ограничении ответственности только в соответствии с CLC 1992 г., а во всех других случаях ответственность за экологический ущерб не ограничена, в случае утраты права на ограничение также применяются положения CLC 1992 г.

Споры об ограничении ответственности в морском праве

Ограничение ответственности не является механизмом, уникальным для порядка получения компенсации за загрязнение моря нефтью, а является типичной чертой морского права. Для объяснения существования данного механизма есть ряд причин:

- во-первых, изначально необходимо было ограничить ответственность судовладельца за поощрение применения специальных методов судоходства, считающихся опасными.

¹⁶⁵ Article V (2), International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁶⁶ См. например: Gauci G. M. Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage. John Wiley, Chichester, 1997. P. 166; Griggs P., Williams R. Limitation of Liability for Maritime Claims. 2nd edition. 1986. P. 40.

- во-вторых, продвижение национального торгового флота в условиях экономического давления привело к тому, что разные страны приняли решение установить в своем законодательстве финансовый потолок ответственности судовладельцев. Более современное обоснование ограничения ответственности связано со справедливым распределением риска¹⁶⁷. Еще одним обоснованием, установленным в современных исследованиях, была защита перевозчика и тех, кто получает выгоду от морских перевозок¹⁶⁸. Утверждалось, что, если перевозчик будет нести все риски и связанные с этим расходы без ограничений, он выйдет из данного бизнеса (при этом выбор судов, доступных грузовладельцам, сократится), либо от него могут потребовать уплатить высокую страховую премию, чтобы застраховать свою потенциальную ответственность (что приведет к увеличению стоимости фрахта, который он взимает с грузовладельца);

- третья причина ограничения ответственности в смысле современной торговли заключается в том, что установленное законом ограничение ответственности необходимо для выполнения условий страхования ответственности.¹⁶⁹ Также утверждалось, что потенциал страховой отрасли не безграничен. Неограниченная ответственность считалась незастрахованной, или, по крайней мере, расходы на страхование были бы неоправданно высокими. Более того, расходы на страхование уже составляют большую часть текущих расходов. Наложение множества обязательств на судовладельцев приведет к высокой стоимости мореплавания, что станет слишком большим бременем для морской отрасли¹⁷⁰.

Однако финансовые ограничения позволяют отрасли компенсировать лишь часть нанесенного ею ущерба. В конечном счете общество в целом будет нести расходы за ущерб, причиненный судоходством. Тем не менее ни одна страна не желает лишать свою отрасль субсидий, потому что боится, что ее судоходная

¹⁶⁷ Seward R. C. The Insurance Viewpoint. – The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law. Sweet & Maxwell Institute of Maritime Law. 1986. P. 185.

¹⁶⁸ Lord Mustill. Ships are different – or are they? // Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. 1993. P. 493.

¹⁶⁹ The insurance factor was emphasized during the drafting for the CLC 1969, LLMC 1976 and HNS Convention 1996.

¹⁷⁰ Seward R. C. The Insurance Viewpoint. The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law. Sweet & Maxwell Institute of Maritime Law. 1986. P. 161–186.

отрасль окажется в невыгодном положении с точки зрения конкуренции. Еще одна часто упоминаемая причина сохранения финансовых ограничений заключается в том, что реализация неограниченных обязательств повысит эксплуатационные расходы судовладельцев¹⁷¹. Однако ограничения на компенсацию позволяют морской отрасли компенсировать лишь часть причиненного ею ущерба¹⁷². Кроме того, с другой стороны, существует относительное преимущество неограниченной ответственности (в то время как страхование ответственности ограничивается определенной суммой), поскольку она является стимулом для предотвращения такого ущерба¹⁷³.

Как отмечалось уже при рассмотрении определения ущерба от загрязнения в главе 1, в целом Конвенцией CLC 1992 г. охватываются требования, касающиеся материального ущерба, косвенных убытков, чисто экономических потерь и ущерба окружающей среде, включая стоимость предупредительных мер и другие убытки или ущерб, возникшие в результате предупредительных мер. CLC 1992 г., и Bunker 2001 г. определяют ущерб от загрязнения как потери или повреждения, причиненные внешней стороне судна в результате загрязнения. Следовательно, ущерб, возмещаемый в соответствии с международным режимом, должен быть вызван загрязнением. Таким образом, другие формы ущерба, понесенного в результате инцидента, такие, как ущерб, причиненный пожаром или взрывом, не подпадают под действие международных конвенций¹⁷⁴.

Теоретически ущерб от загрязнения включает материальный ущерб (например, поврежденные лодки, рыболовные снасти, пляжи и набережные), гибель людей и вред здоровью. Как правило, в случае загрязнения нефтью, речь идет об ответственности за причинение материального ущерба. Напротив, гибель людей или вред здоровью относительно редки в контексте загрязнения нефтью.

¹⁷¹ Eyer W. Shipowners' Limitation of Liability – New Directions for an Old Doctrine. Stanford Law Review, 1964. P. 389.

¹⁷² Wetterstein P. Damage from the International Disasters in the Light of Tort and Insurance Law // 8th World Congress of the International Association for Insurance Law (AIDA). Copenhagen. 1990. P. 8.

¹⁷³ Wetterstein P. The Principles of Limitation and Sharing of Liability // Legislative Approaches in Maritime Law. Proceedings from the European Colloquium on Maritime Law, Oslo, 2000. P. 98–99.

¹⁷⁴ Abecassis D. The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships. Butterworth & Co (Publishers) Ltd, London, 1978. P. 208. According to Abecassis contamination by oil following a fire would, however, be covered.

Что касается материального ущерба, компенсация может быть предоставлена в размере разумной стоимости очистки, ремонта или замены имущества, которое было загрязнено нефтью¹⁷⁵. Косвенные убытки, защищаемые Конвенциями, могут включать потерю доходов, понесенную владельцами имущества, пострадавшего от разлива нефти в результате разлива, например, рыбаками, чьи сети были пропитаны нефтью и требуют очистки или замены, что не позволяет им заниматься рыбной ловлей¹⁷⁶.

Компенсация только экономического вреда может в некоторых случаях предоставляться за потерю доходов, вызванную загрязнением нефтью, для тех лиц, чье имущество не было загрязнено¹⁷⁷. Например, рыбаки, которые не могут ловить рыбу в определенном районе моря из-за разлива нефти, даже если их сети не повреждены, могут иметь право на компенсацию. Также претензии могут быть у отельеров, которые несут убытки из-за снижения посетителей из-за загрязнения общественных пляжей. Кроме того, может быть возмещена компенсация затрат на разумные меры, предпринятые для предотвращения или сокращения чисто экономических потерь после возникновения выбросов, например, затраты на маркетинговые кампании.¹⁷⁸

Также, следует остановиться на описании понятия «экологический ущерб». Термин «экологический ущерб как таковой» используется для описания физического ущерба окружающей среде, в отличие от понятия экономического ущерба или ущерба имуществу¹⁷⁹. Ущерб окружающей среде сам по себе в первую очередь касается ущерба, причиненного природным ресурсам, включая, например, ущерб экосистемам и пищевым цепям в окружающей среде.¹⁸⁰ Ущерб окружающей

¹⁷⁵ International Oil Pollution Compensation Funds. 1992 Fund Claims Manual. 2019 edition. P. 13 [Электронный ресурс]. URL: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2019-Claims-Manual_e-1.pdf (дата обращения: 17.01.2024).

¹⁷⁶ Там же.

¹⁷⁷ Там же.

¹⁷⁸ Там же. For example, following the Erika incident, Total SA, the French oil company, established a publicity campaign to restore the image of the Atlantic coast.

¹⁷⁹ Wilkinson D. Moving the Boundaries of Compensable Environmental Damage caused by Marine Oil Spills: The Effect of Two New International Protocols // Journal of Environmental Law. 1993. Vol. 5. P. 83.

¹⁸⁰ См. например: Wetterstein, P. Trends in Maritime Environmental Impairment Liability // Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. 1994. P. 234; Jacobsson M., Trotz N. The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the Fund Convention 1971 // Journal of Maritime Law and Commerce. 1986. Vol. 17. P. 481.

среде будет возмещаться только в той степени, в которой это разумно, и только в тех случаях, когда он фактически был нанесен. Однако объем экологического ущерба в соответствии с международным режимом определить не так просто. Представляется, что только конкретные меры, принимаемые для активизации естественного процесса, ускорения темпов естественной скорости восстановления после разлива нефти, будут иметь право на существование. Эти шаги по восстановлению должны быть разумными и направлены на восстановление поврежденного участка до первоначального экологического состояния, как если бы разлива нефти не было.

В понятие «ущерб от загрязнения» CLC 1992 г. и Bunker 2001 г. добавляют «компенсацию за ухудшение состояния окружающей среды». Этот аспект предусматривает, что любая требуемая компенсация, кроме упущенной выгоды, ограничивается затратами на разумные меры, принятыми для восстановления окружающей среды от ее первоначального состояния. Такие меры по восстановлению должны быть направлены на ускорение естественного восстановления экологического ущерба. Например, взносы могут быть внесены в счет расходов на исследования после разлива, включая исследования по установлению характера и масштабов экологического ущерба, причиненного разливом нефти, и по определению необходимости и целесообразности восстановительных мер. Однако критерии «разумного» восстановления в Конвенциях не разъясняются, и, следовательно, это может привести к некоторым трудностям на практике, в основном при работе со значительными разливами, наносящими «непоправимый ущерб окружающей среде»¹⁸¹.

Следует отметить, что общие требования о возмещении ущерба водной экосистеме недопустимы, поскольку компенсация не может быть присуждена по искам неэкономического характера. Это должно быть противопоставлено искам о возмещении экономических последствий такого ущерба, как ущерб, нанесенный

¹⁸¹ Wilkinson D. Moving the Boundaries of Compensable Environmental Damage Caused by Marine Oil Spill: The Effect of Two New International Protocols // Journal of Environmental Law. 1993. Vol. 5. P. 84–85.

рыболовству и другим отраслям, описанным выше, которые подлежат компенсации.

Таким образом, концепция двух конвенций предписывает, чтобы определение ущерба от загрязнения отличало чистые экономические потери от других форм потерь. Признание ответственности за упущенную выгоду в результате ухудшения состояния окружающей среды является общепризнанным. Однако суды сталкиваются с трудностями при определении размера ответственности за чистый экономический ущерб, в том числе при принятии решения, когда понесенный ущерб слишком далек от ущерба и размера причиненного ущерба.

Кроме того, определение ущерба от загрязнения также включает «затраты на устранение угрозы». Таким образом, применимость этого понятия зависит от того, были ли уже приняты «превентивные меры» и, следовательно, его следует толковать в сочетании с определением «превентивных мер». Под мерами предосторожности можно понимать любые разумные меры, принимаемые любым лицом после того, как произошел инцидент, для предотвращения или минимизации ущерба, причиняемого загрязнением. При условии, что произошел инцидент, расходы на профилактические меры будут покрыты до тех пор, пока реализация мер является разумной. С другой стороны, возникает вопрос о том, что представляет собой «инцидент». Определение «инцидент» в CLC 1992 г. и Bunker 2001 г. расширено по сравнению с CLC 1969 г. Серьезная и непосредственная угроза причинения такого ущерба также закрепляется. Иногда может случиться так, что профилактические меры оказываются настолько эффективными, что нефть в море практически не разливается. Тем не менее, возможно, были понесены затраты на предотвращение загрязнения нефтью. Итак, как же национальные суды будут интерпретировать «реальные и неизбежные угрозы» в пограничных случаях, когда утечка нефти невозможна?

Во Вьетнаме нет конкретных правил, как понимать «реальные и неминуемые угрозы»; однако возмещаемый ущерб может быть рассчитан на основе общих положений. Как упоминалось в главе 1, в целом, вьетнамские положения о

возмещаемых убытках по гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью соответствуют международному режиму (например, CLC 1992 г., Bunker 2001 г.), включая имущественный ущерб, косвенные убытки, чистые экономические потери и ущерб окружающей среде.

Определение размера ущерба, причиненного актами загрязнения окружающей среды, – это деятельность компетентных органов, организаций и граждан по использованию орудий, средств и т.п. в соответствии с определенным порядком процедур, в целях выявления пораженной территории, объекта ущерба и определения размера такого ущерба, для обеспечения основы для определения ответственности за ущерб, способствующий охране окружающей среды. Ущерб бывает двух видов: один суммируется в деньгах, другой не поддается исчислению, поэтому для оценки ущерба крайне важно рассчитать его в денежных средствах.

Ущерб от загрязнения должен представлять собой размер причиненного ущерба окружающей среде (из-за нарушения экологических норм и норм по отходам), здоровью людей, живым существам, эстетическим ценностям и зависеть от продолжительности воздействия.

Расходы оценивают ущерб от загрязнения воды, воздуха и почвы, чтобы сделать окружающую среду/газ/почву/воду такими же чистыми, какими они были до загрязнения. Это все расходы, связанные с очистными мероприятиями и другие.

Ущерб, причиненный здоровью человека: это денежные средства, потраченные на лечение, компенсацию за травмы и все другие медицинские услуги (включая компенсацию в случае смерти). Иногда из-за того, что зараженные продукты потребляются в другом месте, такой вред сложно определить. В этом случае необходимо производить оценку исходя из объема изготовленного продукта и количества людей, использующих этот продукт.

Ущерб, причиненный отдельным видам деятельности: это ущерб, вызванный загрязнением, причиненный особо уязвимым видам деятельности, таким как рыболовство, аквакультура, туристические услуги, производство соли и т. д.

Существует также *ущерб из-за потери доверия потребителей*. Этот вид ущерба рассчитывается по количеству непроданных продуктов, культур в год и стоимости их производства.

Повреждения из-за кумулятивного воздействия и длительного действия. Это предполагаемая потеря естественного или искусственного восстановления окружающей среды и экосистем. В зависимости от конкретного вида экосистемы оценивается ущерб.

Ущерб, причиненный организации, осуществляющей обследование, и определение ущерба: это затраты труда, времени, машин, химикатов, отчетность и т. д. На самом деле причиненный ущерб всегда более значителен, чем тот, которые можно рассчитать, поэтому определить реальный ущерб, причиненный загрязнением окружающей среды, сложно.

В большинстве стран и на международном уровне для покрытия потенциальных рисков ответственности судовладельцу требуется обязательное страхование или финансовое обеспечение. Морское страхование играет особенно важную роль в мореплавании как для судовладельцев, так и государств. «Это средство для тех, кто владеет морским имуществом или заинтересован в нем, или несет ответственность за него, защитить себя в случае его утраты или повреждения и от обязательств перед другими сторонами, вытекающих из их права собственности, интереса или ответственности»¹⁸².

И CLC 1992 г., и Bunker 2001 г. требуют обязательного страхования или какой-либо формы финансового обеспечения у судовладельцев. Согласно положениям данных конвенций ущерб можно взыскать напрямую с этих лиц (страховщиков или финансовых гарантов). Статья VII.1 CLC 1992 г. предусматривает, что судовладелец должен иметь страховку или другое финансовое обеспечение, если судно зарегистрировано в Договаривающемся государстве и перевозит в качестве груза более 2000 тонн нефти наливом. Однако на военные корабли или суда государственной службы и маломерные суда,

¹⁸² Hurd Howard B. *The Law and Practice of Marine Insurance relating to Collision Damages and Other Liabilities to Third Parties*. 2 edition. I. Pitman, 1952. XXI p. Introduction.

перевозящие менее 2000 тонн нефти, положение об обязательном страховании ответственности за ущерб, причиненный загрязнением нефтью, не распространяется. Тем не менее эти суда все же могут нанести ущерб морской среде от загрязнения нефтью. Признавая этот недостаток CLC 1992 г., некоторые страны-члены предприняли односторонние действия, включив специальные положения в национальное законодательство, чтобы решить эту проблему. В частности, некоторые страны разработали свои правила страхования ответственности за загрязнение нефтью для судов, которые отличаются от положений CLC 1992 г.

Статья 7 Конвенции Bunker 2001 г. года предусматривает обязательное страхование или другое финансовое обеспечение почти так же, как это делает CLC 1992 г. Данная обязанность предусмотрена только для зарегистрированных владельцев судов валовой вместимостью более 1000 тонн¹⁸³. В соответствии со статьей 7 (1) только зарегистрированный владелец должен иметь страховое покрытие. В то время как любые стороны, подпадающие под определение судовладельца, могут быть привлечены к ответственности в соответствии с конвенцией, однако только зарегистрированный судовладелец должен иметь страховку.¹⁸⁴

Согласно положениям конвенции CLC 1992 г., страхование покрывает ответственность судовладельца за ущерб, причиненный в результате загрязнения моря. BUNKER 2001 г. также предусматривает страхование или другое финансовое обеспечение, которое должно быть достаточным для возмещения ответственности зарегистрированного владельца за ущерб от загрязнения, в пределах, установленных в LLMC 1976 г. Страховая сумма ограничена лимитами, установленными LLMC 1976 г. с поправками; однако она примерно вдвое превышает сумму в отношении любых других требований. Однако положения о минимальном размере страхования ответственности не предусмотрено, поскольку

¹⁸³ Art. 1 (11) – Gross Tonnage. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 [Электронный ресурс] // International Maritime Organization. URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx> (дата обращения: 17.12.2020).

¹⁸⁴ Konstantinos B. The Bunker Pollution Convention 2001. Reed Smith LLP. Litigation department. Shipping group Admiralty & Casualty Department. 2009. P. 11.

это оставлено на усмотрение «применимого национального или международного режима» государства-участника. Следовательно, это может привести к ситуации, когда два судна (во всех отношениях идентичных) имеют разные размеры страхового покрытия, но, тем не менее, оба соответствуют правилам Bunker 2001 г.

Конвенция CLC 1992 г. в статье VII.1, а Конвенция Bunker 2001 г. в статье 7.1 предусматривают, что формой финансового обеспечения может быть банковская гарантия или сертификат, выданный международным компенсационным фондом.

Bunker 2001 г. следует схеме сертификации CLC 1992 г., соответственно, «сертификат, удостоверяющий страхование или финансовое обеспечение в соответствии с положениями Конвенции, должен быть выдан каждому судну соответствующим органом Договаривающегося государства». Государства-участники будут выдавать сертификаты судам, зарегистрированным в их государстве, а также судам, зарегистрированным в государствах, не являющихся участниками Конвенций, после подачи заявки.

Обе Конвенции предусматривают, что государство-участник не должно разрешать судну под своим флагом выходить в море, если не был выдан сертификат или свидетельство о страховании. Фактически это означает, что судам без страховки, не зарегистрированным в государстве-участнике, не разрешается пользоваться портами или морскими сооружениями в территориальном море государства-участника, а судам, зарегистрированным в государстве-участнике, вообще не разрешается выходить в море. Это положение распространяется только на территориальные воды, а не на ИЭЗ (исключительную экономическую зону). Однако нет конкретного положения о том, как запретить таким судам выходить в море и как следствие, эта санкция не так полезна на практике.

Статья VII.8 CLC 1992 г.¹⁸⁵ предусматривает право действовать немедленно, т.е. любой иск о возмещении ущерба от загрязнения необязательно должен проходить через судовладельца, но может быть предъявлен непосредственно

¹⁸⁵ Статья VII.8. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992 [Электронный ресурс] URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) (дата обращения: 17.02.2024).

страховой компании или другому лицу, обеспечивающему финансовое обеспечение ответственности судовладельца за ущерб, причиненный загрязнением.

Прямой иск против страховщика является фундаментальной защитой для истца. Это право на иск позволяет истцу получить возмещение, даже если судовладелец не в состоянии в финансовом отношении урегулировать претензии, например, если судовладелец стал банкротом или неплатежеспособным. Ответственность страховщика всегда ограничивается теми же суммами ограничения, которые имеются у судовладельца. Страховщик может также ссылаться на те же средства защиты, которыми располагает судовладелец в соответствии с Конвенцией. Соответственно, страховщик не будет нести ответственность, если ответственность судовладельца исключена в соответствии с Конвенцией.

Кроме того, страховая компания, как правило, может возложить ответственность на судовладельца, если докажет, что ущерб от загрязнения был причинен в результате умышленных действий судовладельца. Однако страховщик не может воспользоваться никакими другими средствами защиты, которые могут быть обычно доступны, такими как расторжение договора страхования из-за нарушения гарантии, введения в заблуждение или нарушения обязанности действовать добросовестно.

Вьетнамское законодательство в целом в достаточной степени интернализовано международными договорами, участником которых является Вьетнам. Для обеспечения адекватной и своевременной компенсации потерпевшему, суда, перевозящие нефть, нефтепродукты или опасные вещества, должны застраховать гражданскую ответственность.

Морской кодекс Вьетнама предусматривает обязанность судовладельцев приобретать морскую страховку. Суда, специально спроектированные для перевозки нефти и нефтепродуктов или других опасных грузов, должны иметь приобретенное судовладельцем страхование гражданской ответственности от загрязнения окружающей среды при движении в акватории и водах вьетнамского

порта¹⁸⁶. Объектом страхования является гражданско-правовая ответственность судовладельца перед третьими лицами. Гражданско-правовая ответственность судовладельца заключается в возмещении убытков, причиненных при использовании судна, если судовладелец не докажет, что его вина отсутствует. В исключительных случаях при экологической катастрофе ответственность наступает без вины. Страховщик возмещает застрахованному лицу убытки, вытекающие из его гражданско-правовой ответственности на случай болезни, смерти или увечья; столкновения застрахованного судна с другим судном; аварии судна с другими объектами; загрязнения окружающей среды и др.

Кроме того, в соответствии с положениями статьи 300 Морского кодекса Вьетнама 2015 г.¹⁸⁷ об ограничении гражданской ответственности по морским искам, можно сделать вывод, что иски о возмещении ущерба от загрязнения нефтью не включены в перечень требований о морской компенсации с ограниченной гражданско-правовой ответственностью. Это вполне понятно, поскольку ущерб от загрязнения нефтью часто бывает значительным. Если к этим искам применяется ограничение гражданской ответственности, потерпевший не получит возмещения, соответствующего реальному ущербу, за исключением случаев, когда такой фактический ущерб меньше или равен ограничению. Таким образом, эти иски будут рассматриваться в соответствии с Конвенцией CLC 1992 г., к которой присоединился Вьетнам. Однако CLC 1992 г. применяется только к небольшому количеству нерастворимых масел в случае загрязнения ими моря. Поэтому другие масла, такие как бензин и нефтепродукты, не подпадают под действие CLC 1992 г. и в соответствии с положениями Морского кодекса Вьетнама 2015 года, компенсация в таких случаях будет производиться в соответствии с фактическим ущербом.

На основании положений Конвенции CLC 1992 г. и Конвенции Bunker 2001 г., участником которых является Вьетнам, министр транспорта издал

¹⁸⁶ Пункт 4 статьи 105. Vietnam Maritime Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/vnm_e/wtaccvnm43_leg_9.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

¹⁸⁷ Article 300, Vietnam Maritime Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/vnm_e/wtaccvnm43_leg_9.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

циркуляры, предусматривающие выдачу и отзыв сертификатов страхования или финансового обеспечения в соответствии с CLC 1992 г. и Bunker 2001 г.

В частности, выдача и аннулирование сертификатов страхования или финансового обеспечения подразделяются на следующие случаи:

1. *Для нефти, перевозимой на борту.* Согласно вьетнамскому законодательству, страхование и финансовая ответственность гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением нефтью, для вьетнамских и иностранных судов, перевозящих более 2000 тонн сырой нефти в ведрах, являются обязательными. Осуществляют государственное управление, обеспечивают законность выданных страховых свидетельств или предоставляют финансовые гарантии гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением нефтью, компетентные органы.

2. *Для нефти, используемой в качестве топлива для эксплуатации судов.* Вьетнамские суда общим тоннажем более 1000 GT, курсирующие по международным маршрутам, обязаны иметь страховку или финансовые гарантии ответственности за ущерб, причиненный загрязнением мазутом. При необходимости вьетнамским судам общим тоннажем более 1000 GT должны быть предоставлены страховые сертификаты или финансовые гарантии гражданской ответственности за ущерб от загрязнения мазутом. Эти сертификаты выдаются судовым реестром и должны храниться в оригинале на судне во время его эксплуатации с целью подтверждения того, что транспортные средства застрахованы или имеют финансовое обеспечение на случай ущерба от загрязнения нефтью / или ущерба от загрязнения мазутом в соответствии с CLC 1992 г. и Bunker 2001 г. В случае отсутствия данного сертификата к владельцу транспортного средства будут применены административные санкции в соответствии с нормативными актами.

Компенсационный фонд

FUND 1992 г.¹⁸⁸ создал Фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью в ситуациях, когда защита CLC 1992 г. недостаточна.

FUND 1992 г. вмешивается: (а) когда не возникает ответственность по CLC 1992 г., (b) судовладелец и его финансовый гарант неплатежеспособны и (с) компенсация по CLC 1992 г. недостаточна¹⁸⁹. Однако Фонд не несет ответственности, если ущерб от загрязнения возник в результате военных действий или государственным судном, находящимся в некоммерческой эксплуатации, или заявитель не может доказать, что ущерб возник в результате инцидента с участием одного или нескольких судов¹⁹⁰.

Случаи вмешательства FUND 1992 г.:

- в основном существуют две ситуации, когда ответственность по CLC 1992 г. отсутствует: когда источник загрязнения не может быть идентифицирован, и когда судовладелец освобождается от ответственности по CLC 1992 г. Если судно, ответственное за сброс нефти, не может быть идентифицировано в первой ситуации, FUND 1992 г. не выплачивает компенсацию. Это в основном связано с трудностями в доказывании того, что ущерб явился результатом инцидента с участием одного или нескольких судов¹⁹¹. До сих пор не было случая, чтобы Фонд выплатил компенсацию за ущерб от загрязнения, причиненный неопознанным судном¹⁹²;

- вторая ситуация, когда судовладелец не несет ответственности по CLC 1992 г., – то есть освобождается от ответственности. За исключением военных действий, ущерба, вызванного обстоятельствами непреодолимой силы, либо действием или бездействием третьего лица, совершенным с намерением причинить ущерб или когда ущерб был полностью вызван небрежностью или неправомерными

¹⁸⁸ Liability and compensation for oil pollution damage 1992 [Электронный ресурс]. URL: https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁸⁹ Статья 4.1, Liability and compensation for oil pollution damage 1992 [Электронный ресурс]. URL: https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁹⁰ Статья 4.2, Liability and compensation for oil pollution damage 1992 [Электронный ресурс]. URL: https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁹¹ Там же.

¹⁹² De la Rue C., Anderson C. Shipping and the Environment Law and Practice. LLP, 1998. P. 136.

действиями правительства или других властей, отвечающих за содержание в порядке огней или других навигационных средств, при исполнении этой функции¹⁹³.

Хотя в соответствии с CLC 1992 г. существует требование обязательного страхования, чтобы избежать финансовой неплатежеспособности судовладельца, все же может случиться так, что судовладелец финансово не в состоянии выполнить свои обязательства, потому что его судно перевозит менее 2000 тонн нефти и, следовательно, не связано требованием обязательного страхования¹⁹⁴, или страховое покрытие и другие активы недостаточны¹⁹⁵. На сегодняшний день наиболее распространенной причиной претензий к FUND 1992 г. является то, что судовладелец имеет право ограничить свою ответственность по CLC 1992 г., если ущерб превышает пределы, установленные в CLC 1992 г.¹⁹⁶ В таком случае Фонд оплатит превышение установленных требований над лимитами CLC 1992 г. до максимальной суммы, возмещаемой в соответствии с Конвенцией о Фонде.

Статья 10.1 Конвенции о FUND 1992 г. предусматривает, что взносы в отношении каждого договаривающегося государства уплачиваются получателями нефти, в общем объеме более 150 000 тонн ввозимой нефти. Под поставляемой нефтью понимается нефть, доставляемая морем в порты или на терминалы на территории договаривающегося государства; и нефть, полученная в установках на территории договаривающегося государства после перевозки морем и слива в порту или на терминале недоговаривающегося государства, при условии, что поступившая нефть будет учитываться только при первом получении в договаривающемся государстве после ее сброса в этом недоговаривающемся государстве.

CLC 1992 г. регулирует ответственность судовладельца за компенсацию за загрязнение нефтью, но в то же время ограничивает эту ответственность. Таким

¹⁹³ Article III.2, Liability and compensation for oil pollution damage 1992 года [Электронный ресурс]. URL: https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf (дата обращения: 17.02.2024).

¹⁹⁴ For study on cases where the ships carrying less than 2000 tons of oil caused damage and compensated by the Fund, see: De la Rue C., Anderson C. Shipping and the Environment Law and Practice. LLP. P. 138–139.

¹⁹⁵ Там же. P. 139–140.

¹⁹⁶ Там же. P. 135, 140–141.

образом, фактически ущерб, причиненный небольшими случаями загрязнения, всегда возмещается в полном объеме, тогда как ущерб, причиненный более экстремальными случаями, имеет тяжелые последствия; большинство из них не получают адекватной компенсации. В этом случае Международный фонд (IOPCF), учрежденный в соответствии с конвенцией FUND 1992 года, возмещает ущерб, причиненный загрязнением нефтью морской акватории Договаривающегося государства, не получившего полного возмещения в соответствии с Конвенцией CLC 1992 г. Положения CLC 1992 г. и FUND 1992 г. придерживаются одной компенсационной политики.

Сочетание положений CLC 1992 г. и FUND 1992 г. привели к успешной реализации международного режима компенсации за ущерб от загрязнения судов нефтью. В FUND 1992 года есть четкие и подробные положения о возмещаемом ущербе, такие как меры по очистке и предотвращению, ущерб окружающей среде, материальный ущерб, чистый экономический ущерб и изменение уровня предела компенсации. FUND 1992 г. является правовой основой для радикального возмещения ущерба от загрязнения судов нефтью, поскольку уровень возмещения более соответствует действительности.

В настоящее время Вьетнам является членом CLC 1992 г. и выполнил требования для вступления в FUND 1992 г., однако пока в нем не участвует.

Создание Компенсационного фонда упоминается в тексте Морского кодекса Вьетнама 2015 года¹⁹⁷, в котором закрепляется, что любое лицо, имеющее право на ограничение ответственности в соответствии с настоящим Кодексом, может создать фонд ограничения требований, имеющий возмещение в соответствии с исковой давностью. Фонд формируется из суммы таких сумм, вместе с процентами на них с даты возникновения обязательства до даты учреждения Фонда. Таким образом, можно прийти к выводу, что судовладелец или фрахтователь или лицо, несущее гражданско-правовую ответственность, «может создать фонд», но создание фонда не является обязательным.

¹⁹⁷ Пункт 1 статьи 302. Vietnam Maritime Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/vnm_e/wtaccvnm43_leg_9.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

3.2. Гражданская ответственность за загрязнение моря: возможность адаптации мировой практики к законодательству Социалистической Республики Вьетнам

Обращаясь к двум классическим примерам ущерба от разлива нефти в каньоне Торри и разлива нефти на платформе Deepwater Horizon, можно сделать вывод, что это две катастрофы, связанные с разливами нефти с кораблей и разливами нефти с морских платформ соответственно. Результатом катастрофы в каньоне Торри стало загрязнение более 290 километров (180 миль) побережья Англии и Франции токсичной сырой нефтью¹⁹⁸. Нефть, вытекшая из скважины Deepwater Horizon до того, как она была закрыта, образовала пятно, простирающееся на площадь более 149 000 квадратных километров (57 500 квадратных миль) Мексиканского залива¹⁹⁹.

При участии в ликвидации разливов нефти в целом и урегулировании требований о возмещении ущерба от разливов нефти, в частности, важную роль играет расследование такого рода морских происшествий с целью установления их причин. Честное и правильное расследование играет решающую роль в исходе процесса компенсации. В случае сомнения в выводах расследования заинтересованные лица вправе потребовать проведения повторной экспертизы. Кроме того, в процессе расследования возможен временный арест судна или приостановка работы объекта для проведения расследования и установления причины разлива нефти.

Определение ущерба, причиненного разливом нефти, осуществляется как в процессе ликвидации экологического происшествия, так и после него. По сравнению с ущербом в других секторах народного хозяйства, ущерб в экологическом секторе, особенно ущерб от разливов нефти, часто имеет свои характерные признаки, а именно: ущерб часто имеет большую стоимость, и его

¹⁹⁸ Oil spills: Legacy of the Torrey Canyon [Электронный ресурс] // The Guardian. 24 June 2010 URL: <https://www.theguardian.com/environment/2010/jun/24/torrey-canyon-oil-spill-deepwater-bp> (дата обращения: 17.8.2023).

¹⁹⁹ Deepwater Horizon – BP Gulf of Mexico Oil Spill, United States Environmental Protection Agency [Электронный ресурс]. URL: <https://www.epa.gov/enforcement/deepwater-horizon-bp-gulf-mexico-oil-spill#:~:text=> (дата обращения: 17.8.2023).

сложно оценить (в том числе косвенный ущерб, необратимые последствия и т. д., поэтому невозможно легко определить величину ущерба в конкретный момент времени.); а также его трудно устранить, даже в тех случаях, когда ремонт невозможен, или носит крупномасштабный, возможен трансграничный характер происшествия. Поэтому теоретическое и практическое значение имеют принципы определения ущерба. Правовые нормы по охране окружающей среды лишь закрепляют принцип определения ущерба на основе формулы расчета уровня ущерба и возникающих издержек.

В частности, Закон об охране окружающей среды 2020 года предусматривает определение ущерба в качестве основания для требования компенсации от сторон²⁰⁰. Статья 118 Постановления 08/2022/ND-CP²⁰¹ регулирует расчет убытков на основе затрат на устранение последствий загрязнения и восстановление окружающей среды; и в то же время необходимо привести конкретную формулу для расчета ущерба водной среде от загрязнения, который рассчитывается.

Расчет ущерба определяется на основе собранных, оцененных и проверенных данных и доказательств. Для определения загрязнённого уровня водной среды необходимы данные и свидетельства, которые собирают и оценивают для расчета ущерба, а именно²⁰²:

- а) информация и данные о состоянии окружающей среды на территории до ее загрязнения или повреждения;
- б) решение(я), лицензия(и) или документ(ы), выданные компетентным органом, предписывающие использование или разрешение(я) на планирование использования компонентов воды в загрязненной или поврежденной зоне;
- в) результаты мониторинга; изучение; аудиторская проверка; инспекция воды компетентным органом в загрязненной или поврежденной зоне;

²⁰⁰ Article 134. Vietnam Law on protection environment 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://english.luatvietnam.vn/law-on-environmental-protection-no-72-2020-qh14-dated-november-17-2020-of-the-national-assembly-195564-Doc1.html> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁰¹ Decree № 08/2022/ND-CP dated June 1, 2015, of the Government detailing a number of articles of the law on environmental protection [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Nghi-dinh-08-2022-ND-CP-huong-dan-Luat-Bao-ve-moi-truong-479457.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁰² Clause 2 Article 116. Decree № 08/2022/ND-CP dated June 1, 2015, of the Government detailing a number of articles of the law on environmental protection [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Nghi-dinh-08-2022-ND-CP-huong-dan-Luat-Bao-ve-moi-truong-479457.aspx> (дата обращения: 17.10.2024).

- г) площадь водного зеркала и объем загрязненной воды;
- д) загрязняющие вещества и содержание загрязняющих веществ в воде;
- е) другие данные и доказательства, связанные с инцидентом.

Расходы, связанные с экологическим и иным ущербом как основание для возмещения, указаны в п. 1 ст. 134 Закона об охране окружающей среды 2002 г., в том числе: затраты на краткосрочный и долгосрочный ущерб, вызванный нарушением экологической функции или полезности; затраты на улучшение и восстановление окружающей среды; затраты на минимизацию или ликвидацию причиняющих ущерб источников или на организацию реагирования в чрезвычайных экологических ситуациях; затраты на оценку ущерба и соблюдение процедур, связанных с требованием о компенсации за ущерб окружающей среде. В зависимости от конкретных условий упомянутые выше затраты могут применяться для расчета стоимости ущерба окружающей среде и служить основанием для требования о компенсации и урегулирования требований о компенсации.

С учетом действующих правовых норм в определении ущерба от загрязнения морской среды судовой нефтью можно выделить следующие особенности.

Во-первых, основы и принципы расчета ущерба от загрязнения морской или водной среды изначально были указаны в Постановлении № 08/2022/ND-CP. Однако в настоящее время отсутствуют конкретные нормативы определения размера оценки ущерба, стоимости очистки на единицу площади, объемы загрязненной воды или почвы, соответствующие техническим регламентам по охране окружающей среды по качеству водной среды, нормы затрат на восстановление единицы площади поврежденной экосистемы, при расчете ущерба окружающей среде.

Во-вторых, загрязнение моря может быть вызвано многими причинами, одной из которых является загрязнение моря нефтью. Однако в настоящее время отсутствует конкретное регулирование основ и принципов исчисления ущерба, причиненного загрязнением моря нефтью для определения его размера.

На практике применение закона для определения ущерба, причиненного загрязнением моря вообще и загрязнением моря разливом нефти, в частности,

представляет собой непростую задачу. В процессе рассмотрения требований о возмещении ущерба вьетнамские власти сталкиваются со следующими трудностями:

во-первых, потенциальный ущерб от загрязнения морской среды (например, утечка или сброс нефти с судна во время сброса воды с судна или других судовых операций);

во-вторых, большинство судей Вьетнама располагают только юридической экспертизой и не разбираются в экологической инженерии при рассмотрении таких дел.

Определение ущерба является сложной и трудной задачей, особенно в контексте растущих экологических споров. Обеспечение полного соблюдения установленных принципов, а также наличие надлежащего научного обоснования является основополагающим требованием определения экологического ущерба для качественного решения требований, предъявляемых при разрешении экологических споров, обеспечения прав и законных интересов сторон.

Требование о компенсации осуществляется в соответствии с соглашением между двумя сторонами. В случае, если стороны не могут прийти к соглашению о компенсации, они должны обратиться в компетентный суд.

Требование о компенсации основано на соглашении между двумя сторонами. В случае, если стороны не могут прийти к соглашению о выплате компенсации, они должны подать иск в компетентный суд. Это соответствует положениям Части III .1. в Циркуляра 2262²⁰³ Министерства науки, технологий и окружающей среды по ликвидации разливов нефти и статье IX.1 Конвенции CLC 1992 г., в соответствии с которыми суды Вьетнама являются компетентными судами по разрешению таких споров. Спор о возмещении ущерба от загрязнения нефтью подпадает под юрисдикцию Народного суда провинции в соответствии с Гражданским процессуальным кодексом Вьетнама²⁰⁴. Однако как показывает

²⁰³ Circular 2262/TT-MTg instructions of the ministry of science, technology and environment on oil spray accessories [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Thong-tu-2262-TT-MTg-khac-phuc-su-co-tran-dau-39459.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

²⁰⁴ Vietnam Civil Procedure Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thu-tuc-To-tung/Bo-luat-to-tung-dan-su-2015-296861.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

правоприменительная практика в большинстве споров потерпевшей стороне не удается получить возмещение всех убытков, так как эта сумма значительно выше установленного предела ответственности.

В принципе судовладелец несет ответственность только за ущерб до определенного предела в соответствии с положениями Конвенции CLC 1992 г. Однако компенсация за загрязнение морской среды в целом и загрязнение нефтью в частности зачастую очень велика и часто превышает предел ответственности, которую должен нести судовладелец. Поскольку он не является стороной Конвенции FUND 1992 года, в случае инцидента, вызванного загрязнением нефтью в водах Вьетнама, если ущерб возникнет за пределами ответственности судовладельца, Вьетнам не будет пользоваться финансовыми ресурсами Международной компенсационной организации для ликвидации последствий загрязнения морской среды Вьетнама. При этом экономическая нагрузка ляжет на государственный бюджет.

Во Вьетнаме нет инструкций по осуществлению мер финансовой безопасности (например, использование банковской гарантии или любой другой), до сих пор вьетнамские власти часто заставляют иностранных судовладельцев вносить наличные в качестве основания для обеспечения возмещения ущерба. Такое положение не соответствует международной практике, согласно которой иностранные суды в обеспечение указанной цели часто принимают банковские или страховые гарантии. Процесс организации ликвидации последствий аварии, связанной с разливом нефти, является сложным; каждая участвующая сторона играет важную роль в этой «цепочке».

Взыскание возмещения экологического ущерба в результате разливов нефти является сложным юридическим вопросом, поэтому очень важно иметь подробные положения о порядке и процедурах возмещения ущерба. В настоящее время у Вьетнама есть два официальных документа по этому вопросу, а именно циркуляр 2262/ТТ-Mtg Министра науки, технологий и окружающей среды от 29 декабря

1995 г.²⁰⁵, который регулирует руководящие принципы и правила реагирования на разливы нефти и порядок деятельности по ликвидации разливов нефти, и Постановление Премьер-министра № 12/2021/QĐ-TTg от 24.03.2021 «Об утверждении Положения о мероприятиях по ликвидации разливов нефти»²⁰⁶. Сочетание этих двух документов послужило руководством для Агентств по координации реагирования на разливы нефти и их ликвидации²⁰⁷. Однако этих документов по-прежнему недостаточно.

1) Правовым основанием для возмещения ущерба окружающей среде, вызванного разливом нефти, который вводится Циркуляром 2262/TT-Mtg, является Закон об охране окружающей среды со ссылкой на другие соответствующие законы Вьетнама и соответствующие международные конвенции. Хотя в Законе об охране окружающей среды указано, что они до сих пор не очень ясны, в частности, в отношении оснований и принципов определения ущерба, методов разрешения споров и компенсации для регулирования общего загрязнения окружающей среды, а также загрязнения морской среды нефтью с судов. Что касается соответствующих международных конвенций, то Вьетнам присоединился к CLC 1992 г. и Bunker 2001 г., но не присоединился к FUND 1992 г. Поэтому Вьетнам столкнулся со многими трудностями при получении компенсации, особенно в случае загрязнения нефтью, превышающего пределы гражданской ответственности судовладельцев по Конвенции CLC 1992 г.;

2) Циркуляр 2262/TT-Mtg предписывает Департаменту природных ресурсов и окружающей среды²⁰⁸ представлять истца в иске против ответчика, который является загрязнителем, в случае разлива, произошедшего в провинции. Таким образом, в связи с крупным разливом нефти, возглавляемым Национальным

²⁰⁵ Circular 2262/TT-MTg instructions of the ministry of science, technology and environment on oil spray accessories [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Thong-tu-2262-TT-MTg-khac-phuc-su-co-tran-dau-39459.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

²⁰⁶ Prime Minister's Resolution № 12/2021/QĐ-TTg dated March 24, 2021. On approval of the Regulations on measures to eliminate oil spills. URL: <https://english.luatvietnam.vn/cong-nghiep/decision-12-2021-qd-ttg-regulation-on-oil-spill-response-200289-d1.html> (дата обращения: 24.10.2024).

²⁰⁷ Nguyen Huy Trong – Oil spill preparedness and response in Vietnam: current status and recommendations. URL: http://www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/2014/5_Mr_Nguyen_Huy_Trong_word_E.pdf (дата обращения: 24.10.2024).

²⁰⁸ Ministry of Natural Resources and Environment of Vietnam <https://www.ctc-n.org/about-ctcn/national-designated-entities/ministry-natural-resources-and-environment-vietnam>.

комитетом поисково-спасательных работ, инцидент произошел в масштабах многих провинций, какое агентство будет нести ответственность за представление интересов истца для проведения судебного процесса. Постановление № 12/2021 и Циркуляр 2262/ТТ-Mtg не затрагивают этот вопрос.

Стороны ответственности

При применении принципа «загрязнитель платит», возникает вопрос: кого следует идентифицировать как загрязнителя в связи с растущим загрязнением моря нефтью с нефтяных платформ и нефтяных работ? Поскольку в морских нефтяных операциях обычно участвуют разные стороны: лицензиат, оператор, подрядчик и субподрядчик, причина разлива нефти может быть связана с ответственностью оператора, бурового подрядчика, производителя оборудования или их комбинации.

Во вьетнамском законодательстве регламентируется, что организации и лица, осуществляющие нефтегазовую деятельность, несут ответственность за преодоление последствий, вызванных случаями загрязнения окружающей среды²⁰⁹. Организации и лица, осуществляющие нефтегазовую деятельность, определяются как организации и лица, осуществляющие поиск, разведку, разработку месторождений и добычу нефти и газа, включая деятельность, непосредственно обслуживающую эту деятельность, - полагаем, такие организации и лица могут быть определены как оператор нефтегазовой деятельности. Однако согласно статье 7 Закона о нефти 2022 г.²¹⁰, нефтяные операции осуществляются на основании заключенного нефтяного контракта в отношении нефтяных блоков по перечню, утверждаемому Премьер-министром. Поэтому только те, с кем Правительство заключило контракт, имеют право осуществлять нефтегазовую деятельность и обязаны нести ответственность при возникновении инцидента.

Обоснованно, что в законах большинства стран можно перечислить ответственных лиц, включая владельцев, лицензиатов, арендаторов и операторов.

²⁰⁹ Article 6, Vietnam Law on petroleum 2022 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Luat-Dau-khi-2022-505749.aspx> (дата обращения: 17.8.2023).

²¹⁰ Article 7, Vietnam Law on petroleum 2022 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Luat-Dau-khi-2022-505749.aspx> (дата обращения: 17.8.2023).

Эти люди непосредственно вовлечены в деятельность, которая может привести к нефтяным инцидентам из-за нефтяных вышек и нефтегазовой деятельности.

Деликтная ответственность

Основываясь на целях предупреждения, компенсации и справедливого возмещения, режимы гражданской ответственности используют либо небрежность (на основе вины), либо деликтную ответственность (на основе причинно-следственной связи)²¹¹. Однако в морской нефтяной промышленности режим такой ответственности лучше подходит для достижения этих целей по нескольким причинам:

Во-первых, для поощрения оптимального сдерживания ответственность должна быть возложена на ту сторону, которая находится в более сильном положении, чтобы оценить стоимость несчастных случаев и затраты на их предупреждение²¹².

В рискованной и сложной деятельности, такой как деятельность в морской нефтегазовой промышленности²¹³, эта сторона является эксплуатирующей компанией, которая владеет информацией, необходимой для оценки несчастных случаев и затрат на их предотвращение²¹⁴. Если операционные компании несут ответственность за ущерб на принципе наличия ответственности, у них будет экономическая мотивация для принятия экономически эффективных мер предупреждения²¹⁵. При небрежном отношении операционные компании будут

²¹¹ См. например: Rosenberg D.. The Judicial Posner on Negligence Versus Strict Liability: Indiana Harbor Belt Railroad Co. v. American Cyanamid Co // HARV. L. REV. 1210. № 120. P. 1212–2007. (Critically presenting Judge Posner's opinion regarding "the centuries-old question of negligence versus strict liability"); Shavell S.. Liability for Accidents 2-13 // The Harvard John M. Olin Discussion Paper Series Discussion Paper. 2005. № 530 [Электронный ресурс]. URL: http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/Shavell_530.pdf (дата обращения: 17.12.2020) (comparing different types of accidents and injurers' behavior under strict liability and negligence regime without one regime always superior on the other).

²¹² As "the minimization of the sum of accident costs and accident prevention costs" (Guido Calabresi). Calabresi G. Optimal Deterrence and Accidents To Fleming James Jr. // YALE L. J. 1975. № 84. P. 666.

²¹³ Kip Viscusi. W, Zeckhauser R. J.. Deterring and Compensating Oil–Spill Catastrophes: The Need for Strict and Two-Tier Liability // Vand. L. Rev 1725. № 64. P. 2011 (detailing the risky nature of current offshore oil and gas drilling and concluding that oil-drilling operations are extremely complex and require considerable specialized expertise).

²¹⁴ This information includes technological knowledge, available precaution measures, their costs, and expected benefits. Kip Viscusi. W, Richard J. Zeckhauser. Deterring and Compensating Oil–Spill Catastrophes: The Need for Strict and Two-Tier Liability Zeckhauser // Vand. L. Rev. 2011. № 64. P. 1725.

²¹⁵ Cohen M. A., Gottlieb M., Linn J., Richardson N. Deepwater Drilling: Law, Policy, and Economics of Firm Organization and Safety // Vand. L. Rev. 2011. № 64 (1854–1916). P.1887 [Электронный ресурс]. URL: <https://scholarship.law.vanderbilt.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1404&context=vlr> (дата обращения: 17.01.2024).

учитывать только затраты на несчастные случаи, которые они вызвали, без должной осторожности²¹⁶.

Во-вторых, наличие возможной ответственности также побуждает операционные компании выполнять оптимальные требования разумности в своей деятельности²¹⁷. В системном проявлении небрежности лицо, потенциально способное причинить вред, не имеет стимула проявлять должную осмотрительность до тех пор, пока его поведение не является небрежным, повышение уровня активности не приведет к соответствующему увеличению уровня риска. Напротив, увеличение активности приводит к повышенному риску ответственности в рамках режима применения и возникновения ответственности. Таким образом, операционные компании учитывают масштабы своей деятельности в своих анализах в рамках режимов полной ответственности, но не режимов небрежности.

В-третьих, возможная ответственность за ущерб повышает вероятность того, что операционные компании будут включать стоимость ожидаемой ответственности в цены на конечную продукцию. Это распределяет компенсационные расходы между потребителями и, таким образом, обеспечивает операционные компании денежным фондом для очистки и восстановления окружающей среды. При проявлении небрежности экологический ущерб операционных компаний, признанных невиновными, может остаться неустранимым из-за нехватки финансовых ресурсов²¹⁸.

Представляется, что в случае разливов нефти на море административные расходы, как ожидается, будут ниже при возникновении полной ответственности, чем при проявлении небрежности. При наличии института ответственности претензии, как правило, проще и быстрее поддаются оценке, поскольку нет необходимости доказывать, что рассматриваемое поведение было небрежным.

²¹⁶ Shavell S. Liability for Accidents 2-13 // The Harvard John M. Olin Discussion Paper Series Discussion Paper. 2005. № 530 [Электронный ресурс]. URL: http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/Shavell_530.pdf (дата обращения: 17.01.2024).

²¹⁷ Там же.

²¹⁸ Krupnick A., Campbell S., Cohen M. A., Parry I. W. H.. Understanding the Costs and Benefits of Deepwater Oil Drilling Regulation Future // Discussion Paper. 2011. № 10 (62). P. 21–23 [Электронный ресурс]. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1744203 (дата обращения: 17.01.2024).

Хотя трудность доказывания небрежности может привести к тому, что в первую очередь будет подано меньшее количество исков, сомнительно, что административные затраты на иски, связанные с авариями на морском бурении, действительно будут ниже при небрежном отношении.

В статье 587 Гражданского кодекса Вьетнама, в отношении возмещения ущерба, причиненного совместно несколькими лицами, закреплено следующее правило: «Если несколько лиц совместно причиняют ущерб, они должны совместно возместить любому потерпевшему. Ответственность за возмещение ущерба, совместно причинившему вред, лицам определяется пропорционально степени вины каждого лица. Если степень вины установить невозможно, лица, причинившие ущерб, должны возместить ущерб в равных долях»²¹⁹.

По статистике Вьетнамского центра реагирования на экологические инциденты с 1992 года по настоящее время во Вьетнаме произошло 190 разливов нефти²²⁰. Кроме того, согласно статистике Международной федерации владельцев танкеров (ITOPF), среди 39 стран, перечисленных в статистике, Вьетнам входит в тройку государств (наряду с Китаем и США) с наибольшим количеством разливов нефти с числом инцидентов 10 и более в период с 2005 по 2014 гг.²²¹. Причины возникновения некоторых из них до сих пор не установлены. Типичные разливы нефти, вызывающие серьезное загрязнение окружающей среды во Вьетнаме, и размер компенсации перечислены ниже.

Суда Neptune Aries (Сингапур) врезались в пристань Кат Лай – HCMC в 1994 году, разлили 1584 тонны дизельного топлива и более 150 тонн нефти всех видов из нефтепровода пристани. Ущерб от разлива нефти оценили в 28 миллионов долларов, однако судовладелец возместил только 4,2 миллиона долларов²²².

Formosa One (дедвейт 31 362 тонны), перевозивший около 21 000 тонн нефти, врезался в судно PETROLIMEX 01 (дедвейт 26 651 тонн), перевозившее около 20

²¹⁹ Article 587, Vietnam Civil Code 2015 [Электронный ресурс]. URL: https://www.economica.vn/Content/files/LAW%20%26%20REG/91_2015_QH13%20Civil%20Code.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

²²⁰ Vietnamese SOS Center. Statistics from Vietnam Center for Environmental Incident Response. 2019.

²²¹ Musk S. Trends in oil spills from tankers and ITOPF non-tanker attended incidents // AMOP 2012. Vancouver, British Columbia, Canada, 2012.

²²² Vietnam Maritime Administration. Report on the implementation of the Convention on Civil Liability for Environmental Pollution Damage caused by Oil from Ships in Vietnam. 2008.

231 тонны дизельного топлива и керосина, когда это судно было пришвартовано у буя BT13 7 сентября 2001 года. PETROLIMEX 01 был пробит и вылил более 900 м³ дизельного топлива в море в районе Вунгтау. По делу было возмещено 4 744 000 долларов, а сумма компенсации по оценке составляет 14,2 миллиона долларов²²³.

Нефтяная баржа Hong Anh 06 потерпела крушение у буя № 7 канала Вунгтау – Сайгон 20 марта 2003 г., разлив 40 тонн безвозвратной нефти. Владелец судна, компания Trong Nghia, Binh Duong, понес ответственность только на 500 миллионов донгов, в то время как стоимость спасения баржи и предотвращения и контроля разливов нефти обошлась более чем в 2 миллиарда донгов. Хотя судовладелец должен нести уголовную ответственность, государство также теряет огромные денежные средства, не говоря уже о вредном воздействии на окружающую среду, которое трудно преодолеть в короткие сроки²²⁴.

16 октября 2008 г. разлив нефти произошел на складе и в бензобаке Lien Chieu, в результате чего большое количество нефти и бензина вылилось в дамбу (для предотвращения возгорания складов) и распространилось на морскую территорию Lien Chieu. В частности, в цистерне находилось более 2000 м³ и 3100 м³ бензина. Разлив нефти на складе Lien Chieu и в заправочном порту спасательные работы обошлись почти 800 миллионов донгов (приблизительно 34 400 долларов США), а ущерб рыболовству составил 122 миллиона донгов (примерно 4 800 долларов США), не говоря уже о компенсации за загрязнение окружающей среды²²⁵.

В частности, в период с 2006 по 2007 годы в южных и центральных провинциях имели место разливы нефти неизвестного происхождения. В период с января 2006 г. по июнь 2007 г. разливы нефти дрейфовали вдоль береговой линии 20 провинций от острова Бах Лонг Ви до мыса Камау. Неустановленный разлив

²²³ Там же.

²²⁴ Vietnam administration of seas and islands [Электронный ресурс] // So that there are no “dead seas” in the future [сайт]. 2021. URL: <http://vasi.gov.vn/pages/de-khong-co-nhung-vung-bien-chet-trong-tuong-lai-8f27.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

²²⁵ Lan Anh. Ứng phó sự cố tràn dầu: Kinh nghiệm từ Đà Nẵng = Реагирование на разливы нефти: опыт Дананга [Электронный ресурс] // Electronic newspaper of the Ministry of Natural Resources and Environment. 2020. URL: <https://baotainguyenmoitruong.vn/ung-pho-su-co-tran-dau-kinh-nghiem-tu-da-nang-247552.html> (дата обращения: 01.05.2022).

нефти над прибрежной полосой 20 провинций в 2007 году был признан самым крупным за всю историю: в море вылилось 14 нефтяных пятен, содержащих значительное количество нефти, оцениваемое в 21620–51400 тонн нефти²²⁶. Вышеупомянутые разливы нефти привели к тому, что содержание нефти в морях Вьетнама превысило допустимый предел²²⁷ Вьетнама (0,3 мг/л)²²⁸, и далеко за пределом по стандартам ASEAN (0,16 мг/л)²²⁹. В частности, было время, когда количество нефти в водах порта Кайлан составляло 1,75 мг/л; в шесть раз превышает допустимый предел, этот показатель в бухте Халонг, составляющей 1/3 площади моря, составляет от 1 до 1,73 мг/л²³⁰. Из приведенной выше статистики видно, что количество морских экологических происшествий в морских портах Вьетнама увеличивается вместе с развитием морской торговли. Последствия этих аварий для окружающей среды огромны и труднопреодолимы.

Требование о возмещении ущерба, причиненного разливом нефти во Вьетнаме, очень скромное; 77% ущерба не возмещено или находится в процессе урегулирования²³¹.

В настоящее время, в соответствии с законодательством Вьетнама, процесс компенсации за загрязнение нефтью осуществляется в соответствии с указанными ниже правилами:

– в случае происшествия (или инцидента с разливом нефти), вызванного в результате загрязнения нефтью, власти занимаются обработкой и сбором

²²⁶ Pham Ha Anh, Dao Van Hien. Sự cố tràn dầu và khả năng ứng dụng công nghệ viễn thám, GIS trong giám sát tại Việt Nam = Разливы нефти и применение дистанционного зондирования и ГИС-технологий для мониторинга во Вьетнаме // Environmental Journal. 2017. № 8.

²²⁷ Ministry of Natural Resources and Environment. Dầu thải đe dọa vùng biển ven bờ = Отработанное масло угрожает прибрежным водам [Электронный ресурс] // Specializing in transportation environment – Electronic portal of the Ministry of Transport and Communications. 2015. URL: <https://www.mt.gov.vn/moitruong/tin-tuc/1091/36423/dau-thai-de-doa-vung-bien-ven-bo-hai-phong.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

²²⁸ Vietnamese Standards 08:2008/BTNMT [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/TCVN/Tai-nguyen-Moi-truong/QCVN-08-2008-BTNMT-chat-luong-nuoc-mat-901773.aspx> (дата обращения: 01.05.2022 г)

²²⁹ Secretariat A.S.E.A.N. ASEAN Marine Water Quality Management Guidelines and Monitoring Manual. Australia Marine Science and Technology Ltd. (AMSAT). 2008.

²³⁰ Cao Thi Thu Trang, Vu Thi Luu. Tình hình ô nhiễm dầu trong nước dải ven bờ Việt Nam = Ситуация с нефтяным загрязнением прибрежных вод Вьетнама [Электронный ресурс] // Journal of Marine Science and Technology. 2011. № 2. P. 49–65 URL: https://www.researchgate.net/profile/Cao-Thi-Thu-Trang/publication/259193000_tinh_hinh_o_nhiem_dau_trong_nuoc_dai_ven_bo_viet_nam/links/02e7e52a597eeb37fd000000/tinh-hinh-o-nhiem-dau-trong-nuoc-dai-ven-bo-viet-nam.pdf (дата обращения: 01.05.2022).

²³¹ Pham Thi Gam. Hiện trạng pháp luật về bồi thường thiệt hại do sự cố tràn dầu trên biển = Текущее состояние закона о возмещении ущерба, причиненного разливом нефти в море [Электронный ресурс] // General Administration of Seas and Islands of Vietnam. 2018 URL: <http://www.vasi.gov.vn/709/hien-trang-phap-luat-ve-boi-thuong-thiet-hai-do-su-co-tran-dau-tren-bien/t708/c256/i924> (дата обращения: 01.05.2022).

доказательств для проведения операций, оценивают ущерб. После оценки ущерба вовлеченные стороны (сторона, вызвавшая загрязнение, и сторона, пострадавшая в результате инцидента, связанного с загрязнением нефтью) проведут переговоры и договорятся о возмещении ущерба (метод возмещения и компенсации);

– если заинтересованные стороны добьются успеха в переговорах по всем вопросам, связанным с компенсацией за загрязнение нефтью, между вовлеченными сторонами не возникнет необходимость решать эту проблему другими средствами;

– если переговоры между сторонами не приводят к соглашению, стороны могут передать спор для разрешения в народный суд Вьетнама.

Однако процесс возмещения ущерба от загрязнения нефтью во Вьетнаме на самом деле очень сложен, и, по данным Министерства природных ресурсов и окружающей среды, до 70% требований о возмещении ущерба от загрязнения нефтью не были компенсированы или не были компенсированы в должном объеме²³².

Во Вьетнаме ущерб от загрязнения должен представлять собой сумму ущерба окружающей среде (из-за нарушения экологических норм и норм отходов), вреда здоровью человека, живым существам, эстетическим ценностям и продолжительности воздействия²³³. Ответственная сторона будет нести ответственность за весь ущерб и все расходы по ликвидации разлива нефти и восстановлению окружающей среды на берегу, на море и на островах в районе, пострадавшем от разлива нефти.

Сумма компенсации

Как уже упоминалось, ограничение ответственности является общим механизмом морского права. Одним из важнейших последствий создания и существования этого механизма является ограничение ответственности

²³² Ministry of Natural Resources and Environment. Annual report 2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.monre.gov.vn/Pages/hoi-nghi-tongket-buoc-dau-“de-an-tong-the-ve-dieu-tra-co-ban-va-quan-ly-tai-nguyen;-moitruong-bien-den-nam-2010;-tam-nhin-den-2020”.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

²³³ Article 130, Vietnam Law on protection environment 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://english.luatvietnam.vn/law-on-environmental-protection-no-72-2020-ql14-dated-november-17-2020-of-the-national-assembly-195564-Doc1.html> (дата обращения: 17.10.2024).

лицензиатов и операторов деятельности по добыче для поощрения развития морской нефтяной промышленности.

Во Вьетнаме ограничение ответственности не распространяется на требования о возмещении ущерба от загрязнения нефтью. Это можно объяснить следующим образом, что ущерб, вызванный загрязнением нефтью, обычно наносит значительный урон. Если на эти претензии распространяются ограничения гражданской ответственности, тем, кто понес ущерб во Вьетнаме, полная компенсация не будет предоставлена²³⁴.

Правительство Социалистической Республики Вьетнам объединило управление окружающей средой (включая морскую среду) и возложило на Министерство природных ресурсов и окружающей среды выполнение функции государственного управления окружающей средой во Вьетнаме. Кроме того, министерства и народные комитеты всех уровней обязаны участвовать в управлении окружающей средой и природными ресурсами. Эти министерства и ведомства в соответствии со своими обязанностями, полномочиями и задачами сотрудничают с Министерством природных ресурсов и экологии в управлении рациональным использованием охраны окружающей среды и природных ресурсов. Народные комитеты провинций и городов центрального правительства выполняют функции надзора за состоянием окружающей среды в своих местностях. Департамент природных ресурсов и окружающей среды несет ответственность перед народными комитетами провинций и городов центрального правительства за контроль за охраной окружающей среды и природных ресурсов на местах.

Во Вьетнаме, когда происходит разлив нефти, процесс их ликвидации осуществляется в два развернутых этапа: реагирование на разливы нефти, их устранение и ликвидация последствий. Эти шаги регулируются Циркуляром № 2262/ТТ-МТг от 29 декабря 1995 г. Министра науки, технологий и окружающей

²³⁴ Dinh Thi My Linh. Civil Liability for Ship-Source Oil Pollution: Russian Legislation and Reference to Vietnam [Электронный ресурс]. // Advances in Social Science, Education and Humanities Research. Vol. 498. Proceedings of the XIV European-Asian Law Congress "The Value of Law" (EAC-LAW 2020). 2020 URL: <https://www.atlantispress.com/article/125947673.pdf> (дата обращения: 17.01.2024).

среды «Руководство по ликвидации разливов нефти»²³⁵ и Постановление Премьер-министра № 12/2021/QD-TTg от 24.03.2021 г. «Об утверждении Положения о мероприятиях по ликвидации разливов нефти»²³⁶.

В соответствии со статьей 3 Постановления № 12/2021/QD-TTg об утверждении правил проведения мероприятий по ликвидации разливов нефти, ликвидация разливов нефти означает действия, в которых используются силы, транспортные средства, оборудование и материалы для оперативной обработки, ликвидации или сведения к минимуму разливов нефти в окружающую среду. В соответствии со статьей 52 Закона о ресурсах морей и островов (Law on Sea and Islands Resources 2015)²³⁷: реагирование на разливы нефти является обязанностью учреждений, организаций и отдельных лиц. Ликвидация разливов нефти должна обеспечивать максимально быструю мобилизацию всех ресурсов для проведения мероприятий по устранению этих последствий. Необходимо единообразно и эффективно управлять, координировать силы, средства и технику, привлекаемые к ликвидации разливов нефти в море, отдавая приоритет действиям, направленным на спасение людей, терпящих бедствие.

Когда происходит разлив нефти, первое, что нужно сделать, не допустить большее загрязнение; разрабатывать и осуществлять конкретные профилактические мероприятия, быть готовыми к быстрому и эффективному реагированию на разливы нефти, минимизировать вредное воздействие загрязнения окружающей среды. В качестве основы для компенсации выступают мероприятия по реагированию на инциденты и восстановление окружающей среды.

²³⁵ Circular 2262/TT-MTg instructions of the ministry of science, technology and environment on oil spray accessories [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Thong-tu-2262-TT-MTg-khac-phuc-su-co-tran-dau-39459.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

²³⁶ Decision 12/2021 QD-TTg on issuing regulations on oil spill response [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Quy-dinh-12-2021-QD-TTg-Quy-che-hoat-dong-ung-pho-su-co-tran-dau-468861.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

²³⁷ Law on Natural Resources and Environment of Sea and Islands 2015 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Luat-tai-nguyen-moi-truong-bien-va-hai-dao-2015-282375.aspx> (дата обращения: 01.05.2022).

Согласно пункту 1 статьи 53 Закона о природных ресурсах и окружающей среде морей и островов²³⁸, для того, чтобы реагирование на инциденты было эффективным, ответственность за ликвидацию разливов нефти на море разделена на 3 уровня в зависимости от масштабов разлива: внутренний уровень, уровень провинции и национальный уровень.

Внутренний уровень: когда на объекте происходит разлив нефти, владелец объекта должен направить свои силы, транспортные средства, оборудование и инструменты, указанные в контракте на ликвидацию разлива нефти. Владелец объекта должен взять на себя ответственность за происшествие. При этом владелец должен немедленно уведомить руководящий орган, народный комитет прибрежной провинции или города, где произошло происшествие.

Уровень провинции: когда разлив нефти выходит за пределы объекта, по реагированию или необъяснимый разлив нефти распространяется на берег, народный комитет провинции, где произошел разлив нефти, берет на себя ответственность и назначает командира участка для организации ликвидации последствий в соответствии с планом провинции по устранению последствий, а также может мобилизовать необходимые ресурсы местных учреждений, агентств, министерств и Центра реагирования на разливы нефти.

Национальный уровень: если чрезвычайно серьезный разлив нефти выходит за рамки возможностей правительства провинции, народный комитет провинции, где произошел разлив нефти, должен направить уведомление в Национальный поисково-спасательный комитет для прямого руководства и сотрудничества с соответствующими агентствами об ответных действиях. Если разлив нефти не в состоянии ликвидировать местными силами, Национальный поисково-спасательный комитет должен обратиться к премьер-министру с просьбой рассмотреть вопрос о вызове международной помощи.

Таким образом, при возникновении инцидента низовой уровень (в случае выявления) будет реагировать самостоятельно, если справиться самостоятельно не

²³⁸ Там же.

удастся, он сообщит об этом руководящему органу. То же самое касается национального уровня реагирования на происшествия.

Кроме того, в соответствии с Постановлением № 12/2021/QĐ-TTg, пунктом 1, статьи 6, разливы нефти классифицируются на другие три уровня от малого, среднего до крупного следующим образом:

- малый разлив нефти (незначительный уровень) – разлив нефти объемом менее 20 м³ (тонн);
- разлив нефти среднего размера (умеренный уровень) – разлив нефти объемом от 20 м³ (тонн) до 500 м³ (тонн);
- крупный разлив нефти (большой уровень) – разлив нефти объемом более 500 м³ (тонн).

Эта классификация направлена на разработку плана реагирования и определение уровня инвестиций в оборудование и ресурсы для подготовки и своевременного реагирования на различные уровни угроз. Таким образом, можно видеть, что классификация разливов нефти не связана напрямую с классификацией степени очистки, для того, чтобы ответ был своевременным и эффективным.

Представляется необходимым отметить, что существует очевидная разница между загрязнением нефтью с корабля и морской установки. Загрязнение нефтью с корабля заключается в том, что после остановки корабля загрязнения нет, но, когда буровая установка перестает работать, может произойти загрязнение нефтью. Отсюда возникает вопрос, кто несет ответственность в данном случае.

Статьей 32 Закона о нефти Вьетнама предусмотрено, что в процессе ведения нефтегазовой деятельности после завершения каждого этапа или нефтегазового контракта организации и лица, осуществляющие нефтегазовую деятельность, обязаны произвести вывод из эксплуатации стационарных сооружений, оборудования и средств, обслуживающих нефтегазовую деятельность, и восстановить окружающую среду в соответствии с законом²³⁹.

²³⁹ Article 32, Vietnam Law on petroleum 2022 [Электронный ресурс]. URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Luat-Dau-khi-2022-505749.aspx> (дата обращения: 17.8.2023).

Согласно вьетнамскому законодательству, в статье 7 Закона о нефти говорится: Организации и физические лица, осуществляющие нефтегазовую деятельность, должны застраховать средства и отдельные виды работы, связанные с нефтегазовой деятельностью, осуществить экологическое и другое страхование в соответствии с положениями вьетнамского законодательства, а также с практикой международной нефтегазовой отрасли. Таким образом, Вьетнам также применяет обязательное страхование ущерба окружающей среды.

Считаем разумным провести следующий разбор инцидента, связанного с танкером «Nordana Sophie»²⁴⁰.

Информация о разливе нефти с корабля Nordana Sophie в море Хатинь

Информация о владельце судна:

- судовладелец: Jutha Maritime Public Company Limited;
- судовой агент Нордана Софи: Акционерное общество Blue Sea Shipping.

28 ноября 2019 года в 4 часа утра судно Nordana Sophia (судно водоизмещением около 9000 тонн, тайское гражданство) прибыло из морского порта Гонконга в порт Вунг Анг – Сон Зыонг, город Киань, провинция Хатинь, для погрузки. Вода быстро хлынула в машинное отделение, в двух километрах от мыса Рон и примерно в 10 километрах от порта Вунг Анг – Сон Дуонг, в результате чего судно накренилось и затонуло. К полудню все 18 членов экипажа были сняты с корабля и доставлены на материк. В 13:00 корабль полностью затонул; перед затоплением топливные клапаны необходимо было закрыть, чтобы предотвратить разливы нефти²⁴¹.

Во второй половине дня 29 ноября 2019 года под председательством Национального комитета по ликвидации чрезвычайных ситуаций²⁴², поисково-спасательных работ со следующими участниками: Северный центр реагирования

²⁴⁰ Information of Nordana Sophie [Электронный ресурс] // Cargo Ship, IMO [сайт]. URL: <https://www.vesseltracker.com/en/Ships/Nordana-Sophie-9205562.html>. (дата обращения: 17.02.2024).

²⁴¹ Information of Nordana Sophie [Электронный ресурс] // Cargo Ship, IMO [сайт]. URL: <https://www.vesseltracker.com/en/Ships/Nordana-Sophie-9205562.html>. (дата обращения: 17.02.2024).

²⁴² ADRA in Vietnam. URL: <https://adravietnam.org/impact/emergency/>.

на разливы нефти²⁴³, Морское бюро Вьетнама²⁴⁴, с представителями администрации и пограничной службой, народными комитетами, представителем судоходной компании «Синее море» (представитель судовладельца) осмотрели место происшествия и установили: «Nordana Sophie» полностью затонула. По словам судовладельца, на затонувшем судне было некоторое количество мазута (горючее: 138 тонн; дизельное топливо: 40 тонн). Согласно проведенным исследованиям Администрацией морского порта вдоль побережья деревни Тан Фук Тхань и деревни Донг Йен, коммуны Ки Лой, на берег было выброшено большое количество мазута.

Ответственной стороной в этом инциденте является Jutha Maritime Public Company Limited, которая является судовладельцем Nordana Sophie. Возникает вопрос: какова ответственность экспедитора? Обязанности судового агента изложены в статье 238 Морского кодекса Вьетнама 2015 года, согласно которой: «Судоходный агент обязан предпринять все необходимые действия для защиты законных прав и интересов доверенного лица; должен выполнять требования и указания доверительного управляющего; своевременно уведомлять доверенного лица о событиях, связанных с порученной ему работой; точно подсчитать доходы и расходы, связанные с порученной работой». Экспедитор несет ответственность за возмещение доверительному управляющему ущерб, причиненный по его вине. В частности, поскольку в этом нет вины судового агента, акционерное общество «Синее морское судоходство» не является стороной, ответственной за компенсацию. Более того, в этом случае возникнет деликтная ответственность, а это означает, что даже если судовладелец не виноват, владелец судна также несет ответственность за компенсацию.

После осмотра места и общей оценки разлива инцидент классифицируется как разлив нефти регионального уровня; таким образом, Народный комитет провинции Хатинь несет прямую ответственность за руководство и организацию ликвидации разливов нефти.

²⁴³ Ministry guides oil spill response [Электронный ресурс]. URL: <https://english.vietnamnet.vn/fms/environment/215955/ministry-guides-oil-spill-response.html> (дата обращения: 06.12.2024).

²⁴⁴ Vietnam Maritime Administration. URL: <https://www.vinamarine.gov.vn/en>.

Сразу после инцидента представитель судовладельца Nordana Sophia и страховой компании судовладельца первоначально работали с акционерным обществом Tan Cang Sea Services, чтобы организовать отправку двух специализированных спасательных судов.

Под руководством Народного комитета провинции Хатинь были четко сформулированы задачи, меры, время и силы реагирования на инцидент. Задача ликвидации заключалась в том, чтобы контролировать нефть от продолжающихся разливов; осуществлять сбор разливов нефти; организовать откачку и отсос имеющейся на судне нефти; в достаточной степени обеспечить безопасность морской и прибрежной среды в районе, где произошел инцидент; обеспечить морские перевозки, не затрагивать производство и деятельность портов; обеспечивать общественный порядок и безопасность; управлять информационным обеспечением.

В качестве мер реагирования было принято решение выставить на месте затопления нефтеналивные буи до окончания работы маслососа на судне; путем проведения мероприятий по сбору разливов нефти на поверхности моря и береговой линии (в первую очередь сосредоточить внимание на участке побережья от поселка Тан Фук Тхань до поселка Донг Йен, коммуна Кы Лой); разработать план, нанять водолазов для осмотра судна и обследования морского дна в районе кораблекрушения, на основании которых будет составлен план, обеспечивающий необходимые условия для откачки и поглощения нефти на судне; использовать диспергатор для очистки береговой линии; план спасти корабль. Поскольку мазутный насос все еще хранится на судне, ожидалось, что обработка окружающей среды завершится до 15 декабря 2019 года.

На место происшествия прибыла администрация морского порта Ха Тинь, силы пограничной службы и Военного исполнительного комитета провинции, а также профессиональные подразделения по ликвидации разливов нефти, мобилизованные судовладельцами из Центра реагирования на разливы нефти Северного Вьетнама и Вьетнамского центра реагирования на экологические инциденты.

Установлено, что расходы в процессе устранения неполадок оплачиваются судовладельцем в соответствии с правилами, и профессиональные подразделения, мобилизованные для реагирования, заключают экономический контракт с судовладельцем на выполнение этой задачи.

Народный комитет провинции поручил Департаменту природных ресурсов и окружающей среды отреагировать и ликвидировать разливы нефти во время инцидента. Департамент запросил в процессе ликвидации разливов нефти Jutha Maritime Public Company Limited (судовладелец), акционерное общество Blue Sea Shipping (судовой агент Nordana Sophie) координировать свои действия с функциональными подразделениями для участия в устранении ущерба. Соответственно, судовладельцы работали с поставщиками услуг и мобилизовали их (Вьетнамский центр реагирования на экологические инциденты, Ha Tinh Industrial Waste Processing One Member Company Limited, Ha Tinh Resource и Центр мониторинга окружающей среды) для устранения ущерба. В то же время, мобилизованные силы провинциального военного командования, провинциального пограничного командования, Народного комитета города Кыань, Народного комитета коммуны Кылой организовали человеческие ресурсы для участия в сборе нефти, разлитой на побережье коммуны Ки Лой.

Как указывалось выше, в данном случае возмещаются убытки, включая материальный ущерб, косвенные убытки, чисто экономические убытки и ущерб, нанесенный окружающей среде, следующим образом. Морской район Сон Дуонг имеет выброшенное на берег количество нефти (около 3500 м в длину, 30–50 м в ширину), комковатую, с глубоким залеганием и густой плотностью. По данным Военного исполнительного комитета провинции, за пределами острова Сон Дуонг также в значительной степени течет нефть в овраг на побережье острова вдоль острова проходит участок песчаного пляжа (длиной около 500 м), также пролитого нефтью и песком. Процесс сбора показал, что 60 тонн песка, загрязненного нефтью, необходимо переработать на предприятии Ha Tinh Industrial Waste Processing One Member Co., Ltd.

Благодаря быстрому внедрению процесса реагирования на инцидент заинтересованные стороны срочно уведомили заинтересованных лиц о том, что инцидент не нанес ущерб фермерам, выращивающим морепродукты в этом районе, но некоторые инструменты все еще покрыты маслом после инцидента. Существуют также другие расходы, связанные с очисткой морской воды, пораженной нефтью, расходы на мониторинг и поддержание качества окружающей среды в связи с инцидентами, связанными с затоплением судов, расходы на оплату человеческих ресурсов и материалы для ликвидации и ликвидации разливов нефти.

Кроме того, согласно правилам CLC 1992 г., сумма ограничения рассчитывается исходя из общего тоннажа судна. Nordana Sophie имеет 7659 единиц валовой вместимости; таким образом, ограничение составляет 6 187 829 SDR (эквивалентно 9 миллионам долларов). Хотя точной статистики по фактической сумме ущерба, подлежащего возмещению судовладельцем во время инцидента, не установлено, ее можно оценить по сумме исковой давности.

Порядок возмещения ущерба: в соответствии с положениями пункта 1 статьи 128 Закона об охране окружающей среды, пункта 2 статьи 33 Положения о проведении работ по ликвидации разливов нефти, и Постановлением Премьер-министра № 12/2021/QD-TTg от 24.03.2021 «Об утверждении Положения о мероприятиях по ликвидации разливов нефти», судовладельцы несут ответственность за полную оплату ликвидации последствий разлива нефти. В процессе очистки Департамент природных ресурсов и окружающей среды Хатиня выдал судовладельцу и связанным сторонам документы с просьбой к судовладельцу выполнить свои обязанности по устранению неполадок на корабле Nordana Sophie, потерпевшем крушение²⁴⁵.

Представитель судовладельца будет нести ответственность за весь ущерб и оплачивать все расходы по реагированию, преодолению разливов нефти, обращению с окружающей средой на берегу, в море, а также на островах, в районах, пострадавших от вышеперечисленных кораблекрушений (включая все другие

²⁴⁵ Документ № 4008/STNMT-CCBD от 27.12.2019 Департамента природных ресурсов и окружающей среды провинции Биньдинь; Документ № 581/STNMT-CCBD от 10.03.2020 Департамента природных ресурсов и окружающей среды провинции Биньдинь.

расходы, понесенные в процессе ликвидации разлива нефти) до тех пор, пока экология в районе не будет проверена местными властями. Однако, если возмещение превышает лимит, установленный в CLC 1992 г., судовладелец возместит ущерб в пределах этого лимита. Фактически процесс возмещения убытков по данному инциденту еще не завершен.

Анализируя информацию, собранную и изложенную выше, автор ставит вопрос о том, как соотнести Вьетнамское законодательство о компенсации за загрязнение водного бассейна Вьетнама с нормами действующих международных соглашений.

Было бы ошибочно решить эту проблему изолированно от рассмотрения модернизации вьетнамского гражданского права в целом. Только выходя за пределы узкого понимания вопроса «компенсации», можно решить описанную в предшествующих главах и параграфах диссертации эту острую практически значимую для вьетнамского народа задачу.

Обоснованными представляются следующие рекомендации:

- Гражданский кодекс Вьетнама следует дополнить положениями о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтяными вышками и нефтеработами. Они должны регулироваться преимущественно централизованно в законодательстве, а не многочисленных подзаконных актах, с тем чтобы применение закона могло осуществляться эффективно, быстро и последовательно;

- в целях более точного соблюдения конвенций CLC 1992 г. и Bunker 2001 г., участником которых является Вьетнам, таких как создание ограниченного фонда, нам необходимо детализировать процедуру формирования страховых фондов, более тщательно проработать вопросы ограничения ответственности судовладельцев и положения о прямых претензиях к страховым обществам;

- первоочередное внимание Вьетнам должен уделить модернизации работы государственных органов, в особенности контрольных органов в народном хозяйстве, в целом, и в международное морское судоходство, в частности, чтобы гарантировать, что процедура компенсации будет быстрой и эффективной. В целом правила о загрязнении нефтью с морских объектов во Вьетнаме несколько менее

конкретны и ясны по сравнению с правилами о загрязнении нефтью с судов. Это, вероятно, общая ситуация в странах и в мире, что диктует нам необходимость доработки положений о гражданской ответственности за загрязнение от морских операций.

В настоящее время вьетнамское законодательство регулирует загрязнение окружающей среды нефтью, а также возмещение причиненного им ущерба в соответствии со множеством нормативных документов. Правила не являются единообразными, поэтому существует много пробелов или противоречий между различными законами, которые регулируют одно и то же, например, ответственность за компенсацию за источники загрязнения нефтью. Поэтому для укрепления вьетнамской правовой системы по предотвращению и контролю загрязнения моря нефтью с судов, Вьетнам должен разработать специальное законодательство, регулирующее загрязнение нефтью, четко обозначить загрязнителей и облегчить им выполнение своих обязанностей²⁴⁶. Для этого Вьетнаму необходимо обратиться к международной практике.

Рекомендации по вьетнамскому закону о гражданской ответственности за загрязнение морской среды, вызванное буровыми установками и деятельностью по добыче нефти

Как упоминалось в параграфе 1.2. главы 1, в настоящее время во всем мире не существует единой схемы определения гражданской ответственности за загрязнение в результате морских операций, а во Вьетнаме нет прямого и всеобъемлющего документа, регулирующего этот вопрос. Поэтому мы анализируем положения еще не вступивших в силу международных договоров и национального законодательства отдельных стран об оффшорной деятельности для того, чтобы указать на общие черты, а также на различия в этих правилах²⁴⁷. На основе этого анализа мы предлагаем рекомендации по разработке вьетнамского

²⁴⁶ Mai Thanh Truc Nguyen. A study of national laws of Vietnam on compensation for shipsource oil pollution // World Maritime University. 2019 [Электронный ресурс]. URL: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2226&context=all_dissertations (дата обращения: 17.01.2024).

²⁴⁷ Речь идет о таких соглашениях, как CLEE 1997, Rio Draft 1977, Sydney Draft 1994 (обновленный проект Rio Draft 1994), а также национальных законах стран, которые имеют определенный оффшорный интерес: США, Великобритания, Дания, Норвегия, Канада, Россия. Таким образом, экспертиза может предоставить другим юрисдикциям опыт для разработки собственных систем, таких как Вьетнам.

закона о гражданской ответственности за загрязнение морской среды, вызванное буровыми установками и деятельностью по добыче нефти.

Существуют различные уровни гражданской ответственности за оффшорные операции в отдельных странах, таких как Великобритания и США. В Соединенном Королевстве нет специального законодательства об ответственности за загрязнение морских нефтяных месторождений. Поскольку членство в OPOL²⁴⁸ является обязательным для оффшорных объектов Великобритании, оно де-факто обеспечивает основу правил ответственности. Когда система OPOL не покрывает ущерб или покрытие OPOL является недостаточным, заявители все равно могут обратиться за средствами правовой защиты, такими, как Положение об ущербе окружающей среде 2009 г.²⁴⁹ или подать деликтные иски в соответствии с общим правом. В США на федеральном уровне морские объекты регулируются рядом законодательных актов, таких, как Закон о землях внешнего континентального шельфа²⁵⁰, Закон о чистой воде²⁵¹, Закон о загрязнении нефтью («ОРА») ²⁵², Закон об энергетической политике²⁵³ и другие. Основным законом, касающимся гражданской ответственности в Соединенных Штатах, является ОРА. Тем не менее ОРА не имеет приоритета перед законом штата²⁵⁴; законы отдельных штатов по-

²⁴⁸ The Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL) 1974, The OPOL is a private agreement initially applied to offshore facilities within the jurisdiction of the United Kingdom but has subsequently been extended to apply to such facilities within the jurisdiction of other countries as well. It covers oil discharges from offshore facilities within the jurisdiction of any state that is specified in OPOL, and participating states now require applicants for offshore exploration, exploitation, and pipe-laying licenses to be a party to OPOL. In terms of compensation, the OPOL establishes a current maximum of 250 million USD per incident, subject to a few exceptions, for pollution damage and the cost of remedial measures incurred. Each operator should accept strict liability. Until July 1, 2016, the OPOL applied to the offshore facilities in Denmark, the Federal Republic of Germany, France, the Republic of Ireland, the Netherlands, Norway, the Isle of Man, the Faroe Islands, and Greenland, but excluding such facilities located in the Baltic and Mediterranean Seas. It can be extended to apply to offshore facilities within the jurisdiction of any other state.

²⁴⁹ См. например: 2009 № 153 (Eng.) Environmental Damage (Prevention and Remediation) Regulations 2009 (S.I. No. 153 of 2009); 2009 № 995 (W. 81) (Wales) Environmental protection, Wales; 2009 № 252 (N. Ir.) Environmental Liability (Prevention and Remediation) Regulations (Northern Ireland); 2009 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.fao.org/faolex/results/details/ru/c/LEX-FAOC094059> (дата обращения: 17.10.2024); 2009 № 266 (Scot.) Environmental Liability (Scotland) Regulations 2009 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.fao.org/faolex/results/details/ru/c/LEX-FAOC090918/> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁵⁰ 43 U.S.C. §§ 1331–1356(a). 43 U.S. Code – Outer Continental Shelf Lands Act 1953 [Электронный ресурс]. URL: <https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title43/chapter29/subchapter3&edition=prelim> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁵¹ 33 U.S.C. §§ 1251–1388. 33 U.S. Code – Clean Water Act 1972 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-86/pdf/STATUTE-86-Pg816.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁵² Там же: 33 U.S.C. §§ 2701–2762.

²⁵³ 42 U.S.C. §§ 13201–13574. 42 U.S. Code. 134 – Energy Policy [Электронный ресурс]. URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/42/chapter-134> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁵⁴ 33 U.S.C. § 2718(a)(1). 33 U.S. Code – Clean Water Act 1972 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-86/pdf/STATUTE-86-Pg816.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

прежнему применяются к определению гражданской ответственности за загрязнение моря нефтяными платформами и нефтяными работами.

В других странах ответственность вытекает из относительно легко идентифицируемых законов и подзаконных актов. В Австралии ответственность за морскую деятельность регулируется Законом о морских хранилищах нефти и парниковых газов 2006 года²⁵⁵ и Законом о морских хранилищах нефти и парниковых газов 2006 года с поправками, внесенными в 2022 году²⁵⁶. Положения об ответственности за разливы нефти и газа и обломки²⁵⁷ обеспечивают правовую основу для определения ответственности в Канаде за морскую нефтяную деятельность. Точно так же Норвегия приняла Закон о нефтяной деятельности²⁵⁸. Закон о недрах²⁵⁹ регулирует этот вопрос в Дании. В России Федеральный закон о континентальном шельфе России²⁶⁰ и Федеральный закон об охране окружающей среды²⁶¹ являются основными источниками, которые обеспечивают основные правила определения гражданской ответственности за загрязнение в результате морских операций. Все эти законы и режимы ответственности имеют общие элементы, которые кратко изложены ниже.

В частности, ключевыми элементами, которые будут рассмотрены, являются ответственные стороны (независимо от того, возлагается ли ответственность на определенные стороны и разделение ответственности при наличии нескольких причинителей вреда), наличие лимита ответственности, стандарты ответственности (будь то правила полной ответственности или небрежности) и

²⁵⁵ Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act 2006 [Электронный ресурс]. URL: http://classic.austlii.edu.au/au/legis/cth/consol_act/opaggsa2006446/ (дата обращения: 17.10.2024).

²⁵⁶ Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act 2006 as amended, Compilation № 51 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2022C00131> (дата обращения: 02.03. 2022).

²⁵⁷ Oil and Gas Spills and Debris Liability Regulations 2016 (SOR/87-331) [Электронный ресурс]. URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-87-331/index.html> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁵⁸ Petroleum Activities Act, Act 29 Nov. 1996 № 72, amended by Act 19 June 2009 № 104, and Act 24 June 2011 № 38 (Nor.) [Электронный ресурс]. URL: www.npd.no/en/Regulations/Acts/Petroleum-activities-act/#1-1 (дата обращения: 17.01.2024).

²⁵⁹ Act on Danish Subsoil Exploitation (№ 293/1981) (Den.), revised by Consolidated Act on the Use of Danish Subsoil (№ 960/2011) (Den.), [Электронный ресурс]. URL: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=1386> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁶⁰ Federal Law № 187-FZ of 1995 on the continental shelf of the Russian Federation 1995 [Электронный ресурс]. URL: <https://cis-legislation.com/document.fwx?rgn=1427> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁶¹ Federal Law № 7-FZ on environmental protection 2002 [Электронный ресурс]. URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/rus52751E.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

требование финансового обеспечения для покрытия потенциальной ответственности.

Как правило, ответственность возлагается на держателя лицензии/разрешения арендодателя или на оператора, регулируется законодательством большинства стран и CLEE 1997 г. В CLEE 1997 г. оператор морской установки во время происшествия будет нести ответственность за любой ущерб от загрязнения. В Великобритании по режиму OPOL ответственными сторонами являются операторы морских объектов. В соответствии с норвежским законодательством ответственность за ущерб от загрязнения морской среды возлагается на «лицензиата» или «оператора». Согласно разделу 7-3 Закона о нефтяных операциях, лицо, ответственное за ущерб от загрязнения, является лицензиатом независимо от того, виновен он или нет. Кроме того, в случае, если оператор не является лицензиатом, при исполнительными органами решения об утверждении статуса оператора, тогда последний будет нести ответственность за ущерб, причиненный загрязнением, положения эквивалентны лицензиату. В Дании, согласно разделу 35 Закона о недрах, «лицензиат» обязан возместить убытки за любые убытки, ущерб или вред, причиненные деятельностью, осуществляемой в соответствии с лицензией.

Закон о загрязнении нефтью 1990 года возлагает ответственность на так называемую «ответственную сторону» за оффшорную деятельность в США. Сторона, ответственная за морское сооружение, определяется как арендатор или владелец разрешения на участок, на котором расположен сооружение, или владелец права пользования и сервитута, предоставленного в соответствии с относимым законодательством для участка, на котором расположен сооружение (если владельцем является другое лицо, чем арендатор или владелец разрешения), за исключением федерального агентства, штата, муниципалитета, комиссии или политического подразделения штата или любого межгосударственного органа, который в качестве владельца передает владение и право на использование собственности другому лицу путем аренды, уступки или разрешения. По сути, тот, кому разрешено исследовать территорию и, таким образом, получать выгоду от

объекта, является ответственной стороной. Когда дело доходит до стороны, ответственной за мобильные морские буровые установки, такая установка рассматривается как танкер, указанный в Разделе 2704 (b) (1) ОРА²⁶². Таким образом, ответственной стороной в отношении мобильных морских буровых установок должно быть лицо, «владеющее, эксплуатирующее или фрахтующее» морские мобильные буровые установки. Кроме того, что касается стороны, ответственной за морские инциденты в соответствии с австралийским режимом, правообладатель должен предотвратить утечку нефти, воды, любой смеси воды или бурового раствора²⁶³. Правообладателем является, как указано в Разделе 569(1), «зарегистрированный владелец разрешения на разведку нефти, аренды с удержанием нефти или лицензии на добычу нефти», «зарегистрированный держатель лицензии на инфраструктуру», «зарегистрированный держатель лицензии на трубопровод», или «зарегистрированный владелец специального органа по разведке нефти или органа по доступу к нефти». Закон Канады о нефтегазовых операциях предусматривает ответственность «лица, которому необходимо получить разрешение»²⁶⁴. Российское законодательство возлагает ответственность на лицензиата и оператора²⁶⁵.

Видно, что в законах большинства стран можно перечислить ответственных лиц, включая владельцев, лицензиатов, арендаторов и операторов. Эти лица непосредственно вовлечены в деятельность, которая может привести к нефтяным инцидентам из-за нефтяных вышек и нефтегазовой деятельности. В настоящее время вьетнамское законодательство предусматривает, что ответственной стороной является оператор. Для обеспечения развития нефтегазовой промышленности Вьетнама, а также для повышения эффективности и конкуренции

²⁶² Oil Pollution Act 1990 (OPA). – URL: <https://www.bsee.gov/sites/bsee.gov/files/federal-register-notice/presentations/opa90.pdf> (дата обращения: 17.01.2024).

²⁶³ Раздел 569 (1), Oil Pollution Act 1990 (OPA) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.bsee.gov/sites/bsee.gov/files/federal-register-notice/presentations/opa90.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁶⁴ Section 26 (1). 4. Canada Oil and Gas Operations Act (R.S.C., 1985, c. O-7) [Электронный ресурс]. URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/o-7/> (дата обращения: 17.03.2022).

²⁶⁵ The Federal Continental Shelf Law uses the term ‘operating organisation’, which is defined as the organisation that conducts exploitation, utilisation of artificial islands, installations, construction, and subsea pipelines, as well as realises drilling operations in the course of regional geological studies, geological studies, and exploration and production of hydrocarbon crude. The term also applies to transportation and storage of oil and oil products on the continental shelf.

в нефтегазовой промышленности Вьетнама необходимо внедрить лицензирование нефтегазовой деятельности.

Отмечается, что согласно положениям CLEE 1997 г., оператор объекта на момент происшествия несет ответственность за весь ущерб, причиненный загрязнением, за исключением случаев, когда оператор может продемонстрировать следующее:

- ущерб, причиненный войной, военными действиями, гражданской войной, восстанием или природным явлением особого, неизбежного и непреодолимого характера;

- событие, причинившее ущерб, произошло более чем через пять лет после даты ликвидации скважины в соответствии с юрисдикцией и требованиями Контролирующего государства; в случае ликвидации скважины без разрешения или требования национального законодательства ответственность оператора будет регулироваться применимым национальным законодательством;

- ущерб от загрязнения, причиненный полностью или частично или в результате всех действий или бездействия, совершенных с намерением причинить ущерб лицом, потерпевшим ущерб, или по неосторожности потерпевшего лица. В этой ситуации оператор может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед лицом, причинившим такой ущерб.

Такие страны, как Россия, Великобритания, Норвегия, Дания, США, Австралия и Канада, также применяют институт ответственности, за некоторыми исключениями.

Очевидно, что правила разных стран относительно применения ответственности схожи. Вьетнамское законодательство предусматривает наличие ответственности за причинение ущерба окружающей среде, но в случае причинения вреда людям и имуществу конкретных правил не существует. Таким образом, предложение несет ответственность за весь ущерб, причиненный загрязнением.

Ущерб – возмещение: согласно CLEE 1997²⁶⁶ г., повреждение определяется как потеря или повреждение вне установки, вызванное утечкой или сливом масла из установки и рассчитывается исходя из стоимости предупредительных мер и ущерба, вызванных предупредительными мерами. Понятно, что превентивные меры – это разумные меры, принимаемые любым лицом во время конкретного происшествия для предотвращения или сведения к минимуму ущерба, причиняемого загрязнением, за исключением мер по контролю нефтяных скважин, защиты, ремонта или замены установки.

В Великобритании определение ущерба, покрываемого OPOL, включает две категории: «ущерб от загрязнения» и «меры по устранению». Корректирующие меры имеют тот же характер, что и превентивные меры в CLC 1997 г. Однако, с точки зрения затрат, OPOL предлагает более подробный расчет, связанный с устранением ущерба от загрязнения после сброса нефти, удаления и нейтрализации нефти, связанной с таким сбросом. Однако стоит отметить, что OPOL не распространяется на телесные повреждения, вред, причиненный здоровью и жизни человека.²⁶⁷ По этой причине определение «прямого ущерба» в OPOL подверглось критике за неясность. По мнению некоторых ученых, действующее английское законодательство рассматривает упущенную выгоду как «прямой» убыток. На практике в контрактах часто определяется термин «косвенный убыток», в котором конкретно рассматриваются определенные виды косвенных убытков, которые с точки зрения закона считаются прямыми. В соответствии с соглашением о совместной деятельности косвенный убыток включает убыток, связанный с задержкой или прекращением добычи нефти; потери возможности использования, прибыли, дохода, сделки или повреждение резервуара. Кроме того, в Положениях об экологическом ущербе (предотвращении и восстановлении) 2009 г. экологический ущерб представляет собой ущерб «(а) охраняемым видам или естественным местам обитания, или участку, представляющему особый научный

²⁶⁶ Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources (CLEE) 1977 [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/dumping.shtml (дата обращения: 17.01.2024).

²⁶⁷ Clause I.13. 20, The Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL) 1974 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=131776> (дата обращения: 17.10.2024).

интерес, (б) поверхностным водам или подземным водам, или (в) земле.»²⁶⁸
Правила применяются к предотвращению и устранению экологического ущерба.

Согласно норвежскому законодательству, ущерб или убытки от загрязнения в результате хозяйственной деятельности или выброса нефти из объекта, включая скважину, а также затраты на принятие разумных мер по предотвращению или ограничению такого ущерба или таких потерь, а также ущерб или утрата вследствие таких мер считаются ущербом от загрязнения²⁶⁹. Этот ущерб будет включать «ущерб и неудобства, вызванные загрязнением и отходами в результате движения судов, снабжаемых и поддерживаемых судами, а также во время перемещения объектов на соответствующее месторождение или с него»²⁷⁰.

Напротив, в Дании ответственность за ущерб включает как телесные повреждения, так и материальный ущерб²⁷¹. В США ущерб, покрываемый ОРА, включает: «расходы на удаление» и «ущерб». «Ущерб» включает природные ресурсы, ущерб недвижимому или личному имуществу; доходы; прибыль и способность зарабатывать, а также общественные услуги. В соответствии с ОРА «удаление» определяется как локализация и удаление нефти или опасного вещества из воды и береговой линии или выполнение других действий для сведения к минимуму или смягчения ущерба²⁷². Это определение показывает, что удаление является первым шагом, предпринятым после загрязнения нефтью для очистки.

Стоимость «удаления» также является частью ущерба, наносимого природным ресурсам. Тем не менее США относятся к затратам на удаление иначе, чем к другим видам ущерба. Национальный орган (Национальное управление по безопасности морских нефтяных месторождений и управлению окружающей

²⁶⁸ Regulation 4. (S.I. No. 153 of 2009) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ecolex.org/details/legislation/environmental-damage-prevention-and-remediation-regulations-2009-si-no-153-of-2009-lex-faoc086272/> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁶⁹ Section 7-1 Definition of the Petroleum Activities Act, and Section 8-3 has similar provision. Act 29 November 1996 № 72 relating to petroleum activities [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/109390/135689/F21296686/№R109390.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁷⁰ Section 8–3, Petroleum Activities Act, Regulations relating to conducting petroleum activities 2019 [Электронный ресурс]. URL: https://www.ptil.№/contentassets/810559624bcc442692712f244da54365/aktivitetsforskriften_e.pdf (дата обращения: 17.10.2024); Там же. Section 8–3 Pollution and waste of the Petroleum Activities Act.

²⁷¹ Act on Danish Subsoil Exploitation (№ 293/1981) (Den.), revised by Consolidated Act on the Use of Danish Subsoil (№ 960/2011) (Den.) [Электронный ресурс]. URL: https://ens.dk/sites/ens.dk/files/OlieGas/consolidated_act_№_1190_of_21_september_2018_in_the_use_of_the_danish_subsoil.pdf (дата обращения: 17.10.2024).

²⁷² 33 U.S.C. §2701 (30) 33 U.S. Code Clean Water Act 1972 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-86/pdf/STATUTE-86-Pg816.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

средой (NOPSEMA)²⁷³ или ответственный министр) может решить, нарушает ли зарегистрированный правообладатель их распоряжение. Таким образом, расходы, понесенные государственными органами, подлежат компенсации в соответствии с Законом о морской нефти 2006 года. Однако могут быть и частные лица, которые также пострадают от морского инцидента. Положения о компенсации по частным искам не предусмотрены.

Закон Канады о нефтегазовых операциях предусматривает, что ответственная сторона, являющаяся «лицом, от которого требуется получить разрешение», несет ответственность за:

«(1) все фактические убытки или ущерб, понесенные любым лицом в результате разлива или разрешенного сброса, выброса или утечки нефти, или газа, и

(2) расходы и издержки, обоснованно понесенные Ее Величеством Королевой Канады, провинцией или любым другим лицом при принятии каких-либо мер в связи с разливом или разрешенным сбросом, выбросом или утечкой нефти или газа»²⁷⁴.

Во Вьетнаме ответственная сторона будет нести ответственность за весь ущерб и все расходы по ликвидации разлива нефти и управлению окружающей средой на берегу, на море и на островах в районе, пострадавшем от разлива нефти. Стоимость реагирования на разлив нефти имеет аналогичную природу со стоимостью восстановительных мер в английском праве, поэтому вьетнамское законодательство может предоставить более подробные расчеты, связанные с устранением ущерба от загрязнения после сброса нефти, и удаление и нейтрализация нефти, связанной с таким сбросом.

Сумма компенсации: в CLEE 1997 г. также есть право ограничить ответственность оператора. Однако она была введена в 1977 году, но до сих пор не реализована. Общие принципы законодательства Великобритании не налагают законодательного ограничения ответственности оффшорного оператора. Ограничение ответственности в Великобритании по-прежнему регулируется

²⁷³ The National Offshore Petroleum Safety and Environmental Management Authority.

²⁷⁴ Section 26 (1) (a), Canada Oil and Gas Operations Act (R.S.C., 1985, c. O-7) [Электронный ресурс]. URL: А (дата обращения: 17.10.2024).

международными договорами, стороной которых является Великобритания, в частности, Положение 7 об экологическом ущербе (предотвращение и устранение) 2009 г. предусматривает, что положения Постановления не влияют на право оператора на ограничение ответственности в соответствии с LLMC 1976 г. Однако LLMC 1976 г. года распространяется только на ответственность судов и не распространяется на морские объекты. В результате операторы объектов, находящихся под юрисдикцией Великобритании, несут неограниченную ответственность сверх своего лимита в 250 миллионов долларов по соглашению с OPOL. Лимит ответственности OPOL несколько раз пересматривался, с 1 октября 2010 года лимит ответственности был увеличен до 250 миллионов долларов США в результате инцидента с *Deerwater Horizon*. Общая сумма за инцидент составляет 250 миллионов долларов США, в том числе максимум 125 миллионов долларов США на «меры по исправлению положения», понесенные государственными органами, и еще максимум 125 миллионов долларов США на «ущерб от загрязнения».

Ответственность стороны за оффшорный объект ограничена «всеми затратами на удаление плюс 75 миллионов долларов» США²⁷⁵. Для сравнения, ответственность ответственного лица за береговые сооружения и глубоководные порты по ОРА ограничена общей суммой в 350 миллионов долларов. Чтобы гарантировать справедливую ответственность, право на ограничение ответственности будет утрачено, если будет доказано, что инцидент произошел в результате грубой небрежности, умышленного неправомерного поведения.²⁷⁶ После инцидента с *Deerwater Horizon* поступили предложения увеличить лимит ответственности или снять его вообще. Однако пока никаких изменений в законодательстве по этому поводу не произошло. На сумму ущерба, превышающую предел ответственности ответственных за ущерб сторон, истец может потребовать возмещения от OSLTF (The

²⁷⁵ 33 U.S.C. § 2704(a) (3). As far as mobile offshore drilling units are concerned, as mentioned above, for “purposes of determining the responsible party”, they shall be treated as “a tank vessel”. However, when it comes to the liability limit for such a facility, it remains subject to the same amount of liability as an offshore facility. 33 U.S.Code Clean Water Act 1972 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-86/pdf/STATUTE-86-Pg816.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁷⁶ Там же. 33 U.S.C. §2704 (c) (1).

Oil Spill Liability Trust Fund) в пределах до 1 миллиарда долларов за происшествие. Если ущерб по-прежнему остается некомпенсированным, пострадавшая сторона может возместить ущерб в соответствии с законами штата. Каждый штат имеет свое собственное законодательство, которое может предусматривать дополнительную компенсацию в дополнение к тем, которые предусмотрены федеральным законом, в том числе ОРА.

В Норвегии и Австралии не существует финансового предела суммы компенсации в случае инцидента с загрязнением. Операционные компании несут неограниченную ответственность за инциденты, связанные с загрязнением морского побережья. В Дании раздел 38 типовой лицензии предусматривает, что лицензиат «обязуется возместить государству ущерб от любых претензий, которые любая третья сторона может предъявить государству в результате деятельности лицензиата». Таким образом, ответственность лицензиата должна охватывать фактическую сумму, вытекающую из «всех требований», и, таким образом, должна быть неограниченной.

Во Вьетнаме ограничение ответственности не распространяется на требования о возмещении ущерба от загрязнения нефтью. Такие правила необходимы для достижения компенсации, соответствующей реальному ущербу.

Ответственность за брошенную установку

Согласно CLEE 1997 г., инцидент, причинивший ущерб, произошедший более чем через 5 лет после того, как скважина была заброшена, не влечет ответственности оператора за причиненный ущерб окружающей среде²⁷⁷.

В Великобритании OPOL не распространяется на заброшенные установки. Программа вывода из эксплуатации, управление ими осуществляется Управлением по нефти и газу (OGA) после того, как скважины были возвращены в OGA²⁷⁸.

В США эти «колодцы» могут представлять серьезную опасность для здоровья и качества воды для близлежащих населенных пунктов, а когда операторы

²⁷⁷ Convention On Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for And Exploitation of Seabed Mineral Resources 1977 [Электронный ресурс]. URL: <https://iea.uoregon.edu/treaty-text/2865> (дата обращения: 17.01.2024).

²⁷⁸ Stark R. Can Liability Really Be Perpetual? [Электронный ресурс]. // The future of offshore energy & technology. 2019 URL: <https://www.oedigital.com/news/471730-can-liability-really-be-perpetual> (дата обращения: 17.01.2024).

оставляют их, ответственность за них должно взять на себя правительство штата и местные органы власти²⁷⁹. Как отмечают Итан Элкинд и Тед Ламм в своем отчете *Legal Grounds*, в Колорадо и Техасе законодательные органы штатов решают эту огромную надвигающуюся экологическую ответственность, устанавливая первый в штате налог на добычу полезных ископаемых. Калифорния не облагает налогом добычу нефти и газа, поэтому средства, которые поступают от операторов, часто недостаточны для покрытия расходов на герметизацию скважины²⁸⁰.

В частности, в Австралии в соответствии с Законом о морских хранилищах нефти и парниковых газов 2006 г. (Закон OPGGS) правообладатель (обычно оператор) должен удалить все конструкции, оборудование и «другое имущество» с его земельного участка, который больше не используется для этой деятельности. Таким образом, полное удаление является требованием для вывода из эксплуатации. Эта позиция по умолчанию соответствует международным обязательствам Австралии перед Организацией Объединенных Наций.

Закон OPGGS также требует от правообладателей наличия достаточных финансовых гарантий для покрытия затрат, расходов и обязательств, возникающих в связи или в результате осуществления нефтяной деятельности, и соблюдения требований закона, в соответствии с указаниями NOPSEMA (Национальное управление по безопасности морских нефтяных месторождений и охране окружающей среды), касающихся восстановительных действий, таких как закупорка и закрытие скважин²⁸¹. В соответствии с Законом OPGGS с поправками, вступившими в силу в марте 2022 года, лица, которые могут быть «привлечены» к устранению последствий, включают не только бывших правообладателей и связанных с ними юридических лиц, но также любое лицо, которое, по мнению NOPSEMA или соответствующего федерального министра, получило или могло получить значительную (финансовую) выгоду от операций или имело возможность

²⁷⁹ Lamm T. The Looming liability of Orphaned Oil Wells [Электронный ресурс // Berkeley Law. 2020. URL: <https://legal-planet.org/2020/05/05/the-looming-liability-of-orphaned-oil-wells/> (дата обращения: 17.01.2024).

²⁸⁰ Там же.

²⁸¹ Horne G., Shiffman S. Decommissioning in Australia – is the insurance market prepared? [Электронный ресурс] // Clyde&Co. URL: <https://www.clydeco.com/en/insights/2020/03/decommissioning-in-australia-is-the-insurance-mark> (дата обращения: 17.01.2024).

влиять на степень соблюдения другим лицом своих обязательств в соответствии с Законом, или действовал совместно с правообладателем в отношении операций²⁸².

В Норвегии Закон о борьбе с загрязнением 1972 года, раздел 50 Закона о нефтяной деятельности 1958 года требует, чтобы лицензиат представил план вывода из эксплуатации, когда производство ведется на месторождении, а использование объектов должно быть прекращено навсегда. Лицензиат должен составить комплексный план, в котором указаны соответствующие варианты утилизации.

Очевидно, что эти страны имеют схожие правила ответственности за заброшенные скважины, возвращаемые государству после того, как операторы и лицензиаты выполняют все требования по закрытию.

Механизм компенсации

Статья 8 CLEE 1997 г. предусматривает, что оператор должен иметь страховку или другое финансовое обеспечение для покрытия ответственности оператора²⁸³.

В правилах лицензирования в Великобритании финансовые возможности и членство в OPOL являются предварительным условием для выдачи лицензии оффшорному оператору²⁸⁴. Это дополнительно подкрепляется включением стандартного пункта OPOL во все соглашения о совместной деятельности. Оператор должен установить и поддерживать свои финансовые возможности для удовлетворения претензий, возникающих в соответствии с OPOL, путем заключения договоров страхования, перестрахования или принятия других мер, распределенных по контракту между оператором и другими лицами в соответствии

²⁸² Rose P., Antonas N., Neovius A., Barrett T.. Australia's revamped offshore oil & gas laws go live [Электронный ресурс]. Johnsons Winter & Slattery, 2022. URL: <https://jws.com.au/en/insights/articles/2022-articles/australia%E2%80%99s-revamped-offshore-oil-gas-laws-go-live> (дата обращения: 26.03.2022).

²⁸³ Convention On Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for And Exploitation of Seabed Mineral Resources 1977 [Электронный ресурс]. URL: <https://iea.uoregon.edu/treaty-text/2865> (дата обращения: 17.01.2024).

²⁸⁴ Petroleum (Production) (Seaward Areas) Regulations 2008, Clause 23(9). It provides that: "The Licensee shall comply with any reasonable instructions from time to time given by the Minister with a view to ensuring that funds are available to discharge any liability for damage attributable to the release or escape of Petroleum in the course of activities connected with the exercise of rights granted by this license; but where the Minister proposes to give such instructions he shall before giving them – (a) give the Licensee particulars of the proposal and an opportunity to make representations to the Minister about the proposal; and (b) consider any representations then made to him by the Licensee about the proposal".

с соглашением о совместной эксплуатации²⁸⁵. Таким образом, в правовом режиме Великобритании финансовые возможности (потенциальных) оффшорных операторов являются условием для выдачи лицензий, а соблюдение нормативных требований не освобождает операторов от принятия на себя ответственности за ущерб от загрязнения.

В США Свод федеральных правил в разделе 553 содержит подробные положения о размере финансовой ответственности. Кроме того, с 1986 года в США существует Трестовый фонд ответственности за разливы нефти (OSLTF). Но до инцидента с Exxon Valdez в 1989 году и принятия OPA в 1990 году не было законодательства, разрешающего использование этого OSLTF²⁸⁶, OSLTF может оплатить расходы по «удалению», понесенные федеральным правительством или правительством штата; затраты правительства на оценку ущерба природным ресурсам, разработку и реализацию планов восстановления; некомпенсированные расходы на удаление и некомпенсированные убытки; и административные расходы, связанные с разливом нефти²⁸⁷.

В Австралии все владельцы нефтяных месторождений на шельфе Австралии обязаны иметь страховку соответствующего уровня до начала любых сейсмических, буровых или других разведочных работ. Эта страховка должна быть достаточной, чтобы покрыть стоимость любого возможного восстановления²⁸⁸.

В некоторых странах, например, в Великобритании, финансовые возможности, подтвержденные OPOL, являются предварительным условием для выдачи лицензии. Сумма такой финансовой гарантии в большинстве юрисдикций (за исключением США) не указывается в правилах, а оценивается в каждом

²⁸⁵ Offshore Pollution Liability Limited, Offshore Pollution Liability Association Limited Rules, [Электронный ресурс]. URL: www.opol.org.uk/rules-2.htm (дата обращения: 17.01.2024).

²⁸⁶ См. например: Prior to the enactment of OPA, there have been debates on the compensation mechanisms and on the hurdles faced by private parties when recovering damages resulting from an oil spill. To address this and some other concerns (including e.g., the immediate accessible funds for federal agencies to conduct oil spill response activities), Congress established the OSLTF.; US Congress Committee on Merchant Marine and Fisheries, Report accompanying H.R. 1465, Oil Pollution Prevention, Removal, Liability, and Compensation Act of 1989, 1989, House of Representatives Report 101-242, Part 2, 101st Congress, first session. P. 35.

²⁸⁷ 33 U.S.C. § 2712 (a). Uses of Fund 33 U.S. Code Clean Water Act 1972 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-86/pdf/STATUTE-86-Pg816.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).

²⁸⁸ Government of South Australia. DMITRE [Электронный ресурс]. URL: http://www.pir.sa.gov.au/petroleum/prospectivity/basin_and_province_information/prospectivity_bight/grant_of_petroleum_exploration_permits_to_bp_exploration_alpha_ltd_faq (дата обращения: 17.01.2024).

конкретном случае национальным органом, ответственным за выдачу лицензий. Система США предусматривает подробные требования к финансовой гарантии, которую должна взять на себя ответственная сторона. Это основано на так называемом худшем сценарии. Формы финансовой гарантии могут быть различными.

В России компании, эксплуатирующие огнеопасные, взрывоопасные или химически опасные объекты, должны иметь страховку для возмещения ущерба, причиненного в случае аварии. Это страхование является обязательным для нефтегазовых компаний, так как большинство их объектов для этой цели отнесены к опасным объектам. Страхование должно покрывать гражданскую ответственность перед физическими и юридическими лицами, но не перед окружающей средой. Это приводит к тому, что предприятия и частные лица несут исключительную ответственность за причинение ущерба окружающей среде, а также связанные с этим расходы на очистку и восстановление окружающей среды, не используя страховые фонды. Федеральный закон от 10 января 2001 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» включает положение о «плате за загрязнение», которое требует от компаний получения разрешений на различные виды загрязнения (или единого экологического разрешения, если применимо) и уплаты соответствующих тарифов за негативное воздействие на окружающую среду, вызванное их деятельностью. Загрязнение или выбросы сверх разрешенного количества влекут за собой более высокие затраты.

Страховые взносы и условия страхования будут стимулировать стороны к снижению рисков, обеспечивая при этом источник компенсации. Однако обязательное страхование сопряжено с практическими трудностями. Страхование ответственности без надлежащего надзора создает моральные риски: фирма, купившая страховку, имеет стимул уклоняться от мер безопасности, потому что теперь она финансово защищена в случае разлива нефти. Таким образом, этот моральный риск снижает сдерживание.²⁸⁹ Страхование ответственности также

²⁸⁹ Shavell S. Minimum Assets Requirements and Compulsory Liability Insurances as Solutions to the Judgment–Proof Problem // Rand J. ECON. 2005. № 36 (63). P. 70–71.

является неполным решением проблемы возмещения ущерба, поскольку оно покрывает только процент от возможных убытков.²⁹⁰ Более того, крупные нефтяные компании могут быть застрахованы самостоятельно и могут неточно оценивать риски²⁹¹.

Международная группа P&I Clubs разработала стандартную отраслевую формулировку для страхования дополнительных расходов оператора и ответственности за загрязнение окружающей среды. Доступные данные и статистика страховой отрасли, поддерживаемые международной группой P&I Clubs и крупными глобальными брокерскими конторами, анализируются специалистами для оценки сумм страхового покрытия ответственности, которые, в соответствии с условиями политики, применяются для реагирования на любое загрязнение морской среды, возникающее из морских объектов.

Хотя во вьетнамском законодательстве есть ряд юридических документов по борьбе с загрязнением окружающей среды, загрязнением нефтью и положениями об ущербе от загрязнения нефтью, правовые документы, связанные с этим вопросом, все еще имеют целый ряд недостатков. В особенности это касается подзаконных актов.

Чтобы иметь основу для ответственности и расчета ущерба в случае загрязнения нефтью, во вьетнамском законодательстве, используя международный опыт, необходимо четко указать ряд положений, а именно: определение функций, обязанностей и полномочий организаций и отдельных лиц, участвующих в случае загрязнения нефтью; предписание общих мер по предотвращению загрязнения моря, установление морских экологических стандартов для каждого морского бассейна; разработка плана управления населенными пунктами для защиты морской среды, правил в отношении разливов нефти, опасных жидкостей или

²⁹⁰ Kenneth S. Abraham Catastrophic Oil Spills and the Problem of Insurance // VAND. L. Rev. 2011. № 64. P. 1769, 1789–1791; Kenneth S. Abraham notes that the largest enterprises buy liability insurance that covers only a small percentage of their potential liability for catastrophic oil spills, and he also states that standard form liability excludes coverage of liability for damage caused by pollution. Abraham suggests that the insurance industry actually eliminated pollution insurance from its standard form liability insurance policies after the enactment of CERCLA, and there is no reason therefore to expect a different development in the case of offshore oil spill insurance.

²⁹¹ McLannahan B., Gray A.. Big US Banks Reveal Oil Price Damage, Fin. 2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ft.com/cms/s/0/bc7dca78-bb9e-11e5-a7cc-280dfe875e28.html> (дата обращения: 17.01.2024).

отходов с судов; и положения об оборудовании для предотвращения разливов нефти в море, положения о порядке оценки потерь и т. д. Параллельно с завершением разработки юридических документов по загрязнению нефтью с судов Вьетнаму необходимо разработать общую стратегию и план борьбы с загрязнением нефтью, чтобы быть в состоянии справиться с особо серьезными разливами нефти, которые могут произойти на побережье Вьетнама.

Не излишним видится представление краткого обзора опыта Японии, Кореи и Китая по судопроизводству в рассматриваемой области, анализ которого говорит о необходимости создания во Вьетнаме специализированного суда/арбитражного суда для рассмотрения споров, связанных с загрязнением нефтью.

Законодательство Китая предусматривает, что морские суды обладают юрисдикцией для рассмотрения дел, связанных с возмещением ущерба, причиненного загрязнением моря, споров, вытекающих из договоров морской перевозки грузов, и других споров, связанных с морскими операциями.²⁹²

В Японии нет специализированных морских судов. Претензии по таким делам рассматриваются гражданским судом. Судебное разбирательство начинается с подачи истцом иска, а разбирательство в первой инстанции занимает примерно один-два года. Проигравшая сторона может подать апелляцию в суд более высокой инстанции в течение двух недель, при этом разбирательство в суде более высокой инстанции занимает от шести месяцев до одного года на каждом уровне. Японская биржа судоходства является единственной организацией, осуществляющей морской арбитраж в Японии. Время, необходимое для вынесения арбитражного решения, зависит от конкретного случая. Арбитражное решение не может быть обжаловано в суде и имеет ту же юридическую силу, что и решение суда²⁹³.

В Корее нет специализированного морского суда, который рассматривает исключительно морские дела. В общей судебной системе гражданский иск возбуждается путем подачи иска в суд, обладающий юрисдикцией по данному делу. Корейский коммерческий арбитражный совет занимается общими

²⁹² Article 4, special maritime procedure law of the people's republic of China, 1999.

²⁹³ Shipping Laws and Regulations Japan 2023. URL: <https://iclg.com/practice-areas/shipping-laws-and-regulations/japan>.

коммерческими вопросами, включая морские дела. Азиатско-Тихоокеанский морской арбитражный центр является органом Корейского коммерческого арбитражного совета, отвечающим исключительно за морской арбитраж. Существует также Ассоциация морских арбитров Сеула. В соответствии с Законом о судебном примирении гражданских споров, а также Законом о гражданском процессе Кореи, стороны могут обратиться в суд за посредничеством/судебным примирением до или после подачи жалобы на судебное разбирательство. Также суд может передать дело на медиацию по своему усмотрению до или во время судебного процесса. В ходе процедуры медиации медиатор, назначенный судом, заслушивает позиции сторон. Если стороны достигнут соглашения в ходе процедуры медиации, протокол медиации будет иметь ту же силу, что и окончательное и окончательное решение, вынесенное судом. Даже если сторонам не удастся преодолеть разногласия между своими позициями в ходе процедуры медиации, медиатор может вынести принудительное решение о медиации, если медиатор считает, что дело будет лучше разрешено с помощью медиации. Решение о принудительной медиации станет окончательным и неоспоримым, если ни одна из сторон не заявит возражений против решения медиатора в течение двух недель. Если какая-либо из сторон в течение двух недель подаст возражение, решение о принудительной медиации аннулируется и дело будет передано на исковое производство в суд²⁹⁴.

В случае, если Вьетнам учредит специализированный суд / арбитражный суд для разрешения дел, связанных с морскими спорами, представляется, что истцам будет удобно требовать возмещения убытков; а также проводить расследования, собирать доказательства и оценивать потери после разлива нефти. Поскольку морская среда имеет множество специфических характеристик с точки зрения природной среды, среды обитания, природных ресурсов, морской биологии, морской экосистемы, морской экономики и загрязнения морской среды, ущерб, причиняемый загрязнением нефтью с судов, часто велик и требует много времени,

²⁹⁴ Shipping Laws and Regulations Korea 2023. URL: <https://iclg.com/practice-areas/shipping-laws-and-regulations/korea>.

средств и усилий для предотвращения, ограничения и преодоления последствий от подобных инцидентов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенный в настоящем диссертационном исследовании правовой анализ регулирования гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью в зоне юрисдикции Вьетнама показывает, что, несмотря на усилия руководства страны, резерв совершенствования такого регулирования еще далеко не исчерпан.

По мнению диссертанта такой резерв существует прежде всего и главным образом внутри правовой системы государства, но также и в международной сфере – в сфере совершенствования международных стандартов сотрудничества государств и в особенности налаживания четкого механизма компенсации ущерба потерпевшей от разлива нефти стороне.

Кроме вьетнамских территориальных вод и прибрежной экономической зоны в мире нет иного места, где бы в сутки не проплывало до 150 и более судов с опасным для экологии грузом.

Необходима правовая разработка и учет в международном плане особой правосубъектности Вьетнама в сфере борьбы с загрязнением его обширных морских вод.

Гражданская ответственность за загрязнение моря нефтью в зоне юрисдикции Вьетнама имеет критическое значение для защиты морской среды, поддержания биологического разнообразия и сохранения экономической стабильности региона. Вьетнамская акватория включает множество уникальных экосистем, которые оказываются под угрозой в случае разливов нефти. Разливы нефти наносят серьёзный урон коралловым рифам, морским растениям, рыбе и другим видам, обитающим в этих водах.

Ответственность за такие происшествия является важной частью экологической политики, поскольку она стимулирует компании к более строгому соблюдению экологических стандартов и применению надёжных мер предосторожности для предотвращения утечек. Система гражданской ответственности позволяет налагать штрафы и санкции на компании, виновные в загрязнении, что компенсирует затраты на очистку и восстановление экосистем.

Кроме экологических последствий, загрязнение нефтью также негативно сказывается на экономике, особенно на рыбной промышленности и туризме, которые являются важными источниками доходов для Вьетнама. Гражданская ответственность помогает обеспечить справедливость, стимулируя бизнес соблюдать экологические нормы и возмещать ущерб, причинённый природе и экономике.

В ходе исследования были выявлены ключевые проблемы правового регулирования гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью. Анализ действующего законодательства и практики его применения показал, что существующие механизмы не всегда обеспечивают адекватный уровень защиты морской экосистемы, компенсации экологического ущерба и предотвращения подобных инцидентов в будущем.

В современных условиях, когда объём морских перевозок нефти и нефтепродуктов продолжает расти, совершенствование института гражданско-правовой ответственности становится необходимым элементом экологической политики. Усиление ответственности должно быть направлено на введение более строгих требований к владельцам судов, обеспечение прозрачности механизмов возмещения ущерба, а также гармонизацию международных и национальных норм.

Таким образом, совершенствование гражданско-правовой ответственности за загрязнение моря нефтью является неотъемлемой частью борьбы за экологическую безопасность и требует дальнейших научных исследований и законодательных инициатив.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

ИЭЗ – исключительная экономическая зона = exclusive economic zone

МКУБ – Международный кодекс управления безопасностью = The International Oil Pollution Compensation Funds

ASEAN – The Association of Southeast Asian Nations = Ассоциация государств Юго-Восточной Азии

Bunker 2001 г. – International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 = Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г.

CDEM – construction, design, equipment, and manning = строительство, проектирование, оборудование и укомплектование персоналом

CLC 1969 г. – International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 = Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года

CLC 1992 г. – International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992 = Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года

CLEE 1997 г. – Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources 1977 = Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна 1997 г.

CMI – Comité Marine International = Международный морской комитет

FUND 1972 г. – International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1972 = Международная конвенция о создании Международного Фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1972 года

FUND 1992 г. – International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992 = Международная конвенция о создании Международного Фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года

HNS 1996 г. – International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea = Международная конвенция об ответственности и возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ 1996 г.

IMO – International Marine Organization = Международная морская организация

IOPCF – The International Oil Pollution Compensation Funds = Международный фонд

LLMC 1976 г. – Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 = Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.

LLMC 1996г. – Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1996 = Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1996 г.

MARPOL 73/78 – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships = Конвенция по предотвращению загрязнения с судов

NOPSEMA – The National Offshore Petroleum Safety and Environmental Management Authority = Национальное управление по безопасности морских нефтяных месторождений и управлению окружающей средой

OGA – Oil and gas administration = Управление по нефти и газу

OPA – Oil Pollution Act = Закон о загрязнении нефтью

OPGGS – Offshore Oil and Greenhouse Gas Storage Act 2006 = Закон о морских хранилищах нефти и парниковых газов 2006 г.

OPOL – The Offshore Pollution Liability Agreement = Соглашение об ответственности за загрязнение морской среды

OPRC – International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation 1990 = Международная конвенция о готовности к защите от загрязнения нефтью, реагированию на него и сотрудничеству 1990 г.

OSLTF – The Oil Spill Liability Trust Fund = Целевой фонд ответственности за разливы нефти

Rio проект 1977 – Draft Convention on offshore mobile Craft = Конвенция о морских подвижных судах 1977 г.

SDR – Special Drawing Rights: supplementary foreign exchange reserve assets defined and maintained by the International Monetary Fund = СПЗ: Специальные права заимствования искусственное резервное и платёжное средство, эмитируемое Международным валютным фондом

SF 2003 – The 2003 Protocol establishing an International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund = Протокол об учреждении Международного дополнительного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 2003 г.

SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 = Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года

STCW – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers = Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.

STCW 1978 г. – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers = Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.

UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea = Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву или морская конвенция

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

І. ДОКУМЕНТЫ

Международные договоры на английском языке

1. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) 1976. – URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx) (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

2. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) 1996. – URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx) (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

3. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) 73/78. – URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

4. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. – URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

5. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER) 2001. – URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

6. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992. – URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

7. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and noxious Substances by Sea (HNS) 1996.

– Текст : электронный. – URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-noxious-.aspx> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

8. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation 1990. – URL: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/93349/109093/F578688552/International> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

9. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978. – URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Conv-LINK.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

10. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND) 1992. – URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx) (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

11. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969. International Maritime Organization. – URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

12. Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007. – URL: [imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx) (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

13. The 2003 Protocol establishing an International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund. – URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx) (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

14. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. – URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

Документы международных организаций на английском языке

15. Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources (CLEE) 1977. – URL: <https://www.ecolex.org/details/treaty/convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-resulting-from-exploration-for-and-exploitation-of-seabed-mineral-resources-tre-000434/> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

16. Convention on Offshore Mobile Craft, 1977 (Rio Draft). – URL: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1977-DOCUMENTATION-I-RIO-DE-JANEIRO.pdf> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

17. Convention on Offshore Mobile Craft, Sidney Draft 1994 (update of the Rio Draft).

18. Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures Used in the Exploration for and the Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Resources 2001. – URL: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2004-1.pdf> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

19. Ministry of Industry and Commerce Vietnam. Vietnam Export-Import Report. – 2016. – URL: <http://wtocenter.vn/tin-tuc/13730-vietnam-import-export-report-2018> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

20. Ministry of Industry and Commerce Vietnam. Vietnam Export-Import Report. – 2017. – URL: <http://wtocenter.vn/tin-tuc/13730-vietnam-import-export-report-2018> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

21. Ministry of Industry and Commerce Vietnam. Vietnam Export-Import Report. – 2018. – URL: <http://wtocenter.vn/tin-tuc/13730-vietnam-import-export-report-2018> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

22. Ministry of Industry and Commerce Vietnam. Vietnam Export-Import Report. – 2019. – URL: <http://wtocenter.vn/tin-tuc/13730-vietnam-import-export-report-2018> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

23. Ministry of Natural Resources and Environment. Annual report 2015. – 2015. – URL: <http://www.monre.gov.vn/Pages/hoi-nghi-tongket-buoc-dau-“de-an-tong-the-ve-dieu-tra-co-ban-va-quan-ly-tai-nguyen;-moitruong-bien-den-nam-2010;-tam-nhin-den-2020”.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

24. ASEAN Marine Water Quality Management Guidelines and Monitoring Manual / Secretariat A.S.E.A.N. – Australia Marine Science and Technology Ltd. (AMSAT), Australia, 2008.

Нормативные правовые акты, положения, указы на английском языке
Австралийские законы

25. Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act 2006. – URL: http://classic.austlii.edu.au/au/legis/cth/consol_act/opaggsa2006446/ (дата обращения: 17.1.2024). – Текст : электронный.

26. Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act 2006 as amended, Compilation № 51. – URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2022C00131> (дата обращения: 2.02.2024). – Текст : электронный.

Канадские законы

27. Canada Oil and Gas Operations Act (R.S.C., 1985, с. O-7). – URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/o-7/> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

28. Oil and Gas Spills and Debris Liability Regulations 2016 (SOR/87-331). – URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-87-331/index.html> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

Датские законы

29. Act on Danish Subsoil Exploitation (№ 293/1981) (Den.) : revised by Consolidated Act on the Use of Danish Subsoil (№ 960/2011) (Den.). – URL: https://ens.dk/sites/ens.dk/files/OlieGas/consolidated_act_№_1190_of_21_september_2018_in_the_use_of_the_danish_subsoil.pdf (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

Норвежские законы

30. Act 29 November 1996 № 72 relating to petroleum activities. – URL: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/109390/135689/F21296686/№R109390.pdf> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

31. Regulations relating to conducting petroleum activities 2019. – URL: https://www.ptil.no/contentassets/810559624bcc442692712f244da54365/aktivitetsforskriften_e.pdf (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

Российские законы

32. Federal Law № 187-FZ of 1995 on the continental shelf of the Russian Federation 1995. – URL: <https://cis-legislation.com/document.fwx?rgn=1427> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

33. Federal Law № 7-FZ on environmental protection 2002. – URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/rus52751E.pdf> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

Английские законы

34. The Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL) 1974. – URL: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=131776> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

35. Environmental Damage (Prevention and Remediation) Regulations 2009 (S.I. No. 153 of 2009). – URL: <https://www.ecolex.org/details/legislation/environmental-damage-prevention-and-remediation-regulations-2009-si-no-153-of-2009-lex-faoc086272/> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

36. Environmental protection, Wales. – URL: https://www.legislation.gov.uk/wsi/2009/995/pdfs/wsi_20090995_mi.pdf (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

37. Environmental Liability (Prevention and Remediation) Regulations (Northern Ireland) 2009. – URL: <https://www.fao.org/faolex/results/details/ru/c/LEX-FAOC094059> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

38. Environmental Liability (Scotland) Regulations 2009. – URL: <https://www.fao.org/>

faolex/results/details/ru/c/LEX-FAOC090918/ (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

Законы США

39. 16 U.S. Code Energy Policy Act 1992. – URL: <https://afdc.energy.gov/files/pdfs/2527.pdf> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный .

40. 33 U.S. Code Clean Water Act 1972. – URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-86/pdf/STATUTE-86-Pg816.pdf> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

41. 42 U.S.C. §§ 13201–13574. 42 U.S. Code. 134 – Energy Policy. – URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/42/chapter-134> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

42. 43 U.S. Code Outer Continental Shelf Lands Act 1953. – URL: <https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title43/chapter29/subchapter3&edition=prelim> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

43. Oil Pollution Act 1990 (OPA). – URL: <https://www.bsee.gov/sites/bsee.gov/files/federal-register-notice/presentations/opa90.pdf> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

44. 30 C.F.R. 553: Title 30 Mineral Resources, Part 553 Oil Spill Financial Responsibility for Offshore Facilities. – URL: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/30/part-553> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

Вьетнамские законы

45. Bộ luật dân sự Nam kỳ = Южный гражданский кодекс. – URL: <https://hethongphapluat.com/thuat-ngu-phap-ly/bo-luat-dan-su-nam-ky.html> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

46. Bộ luật dân sự trung kỳ = Гражданский кодекс Чынгки. – URL: <https://hethongphapluat.com/thuat-ngu-phap-ly/bo-luat-dan-su-trung-ky.html> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

47. Circular 2262/TT-MTg instructions of the ministry of science, technology and environment on oil spray accessories. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai->

nguyen-Moi-truong/Thong-tu-2262-TT-MTg-khac-phuc-su-co-tran-dau-39459.aspx (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

48. Constitution of the Socialist Republic of Vietnam 2013. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bo-may-hanh-chinh/Hien-phap-nam-2013-215627.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

49. Công văn số 4008/ STNMT – CCBĐ = Документ № 4008/STNMT-CCBĐ от 27.12.2019 Департамента природных ресурсов и окружающей среды провинции Биньдинь.

50. Công văn số 581/ STNMT – CCBĐ = Документ № 581/STNMT-CCBĐ от 10.03.2020 Департамента природных ресурсов и окружающей среды провинции Биньдинь.

51. Decision 12/2021 QD-TTg on issuing regulations on oil spill response. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Quy-dinh-12-2021-QD-TTg-Quy-che-hoat-dong-ung-pho-su-co-tran-dau-468861.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

52. Decree № 08/2022/ND-CP dated June 1, 2015, of the Government detailing a number of articles of the law on environmental protection. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Nghi-dinh-08-2022-ND-CP-huong-dan-Luat-Bao-ve-moi-truong-479457.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

53. Hoàng Việt Luật Lệ = Правила Хоанг Вьет // Translated by Nguyen Quyet Thang, Nguyen Van Tai. – Publishing Company Tổng hợp thành phố Hồ Chí Minh, 1994.

54. Law on Natural Resources and Environment of Sea and Islands 2015. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Luat-tai-nguyen-moi-truong-bien-va-hai-dao-2015-282375.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

55. Law on Treaties 2016. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Linh-vuc-khac/Luat-dieu-uoc-quoc-te-2016-303284.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

56. Luật đất đai 1987 = Закон о земле 1987 года. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bat-dong-san/Luat-Dat-dai-1987-3-LCT-HDNN8-37467.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

57. Luật đất đai 1993 = Земельный закон 1993 года. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bat-dong-san/Luat-Dat-dai-1993-24-L-CTN-38481.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

58. Luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam 1987 = Закон об иностранных инвестициях во Вьетнаме 1987. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Doanh-nghiep/Luat-dau-tu-nuoc-ngoai-tai-Viet-Nam-1987-4-HDNN8-37468.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

59. Luật hàng hải 1990 = Морской кодекс Вьетнама 1990. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Doanh-nghiep/Luat-Hang-hai-1990-42-LCT-HDNN8-37893.aspx> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

60. Luật Hình Triều Lê = Уголовный закон династии Ле / Translated by Nguyen Ngoc Nhuan. Nguyen Ta Nhi. – Publishing Company Quốc gia sự thật, 1991.

61. Luật hôn nhân và gia đình 1986 = Закон о браке и семье 1986. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Luat-Hon-nhan-va-gia-dinh-1986-21-LCT-HDNN7-37246.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

62. Luật Quốc tịch Việt Nam 1988 = Закон о гражданстве 1988 года. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Luat-Quoc-tich-viet-Nam-1988-8-LCT-HDNN8-37475.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

63. Nghị quyết 03/2015 về quy trình lựa chọn công bố và áp dụng án lệ của hội đồng thẩm phán tòa án nhân dân tối cao = Постановление 03/2015/NQ-HDTP о порядке отбора, опубликования и применения прецедентов дел Судебного совета Верховного народного суда 2015. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thu-tuc-To-tung/Nghi-quyet-03-2015-NQ-HDTP-quy-trinh-lua-chon-cong-bo-va-ap-dung-an-le-294198.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

64. Pháp lệnh bảo hộ quyền tác giả 1994 = Постановление о защите авторских прав 1994. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/So-huu-tri-tue/Phap-lenh-Bao>

ho-Quyen-Tac-gia-1994-38-L-CTN-38903.aspx (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

65. Pháp lệnh hợp đồng dân sự 1991 = Постановление о жилищном строительстве и Постановление о гражданско-правовом договоре 1991 года. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Phap-lenh-Hop-dong-dan-su-1991-52-LCT-HDNN8-38061.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

66. Pháp lệnh về hợp đồng kinh tế 1989 = Постановление об экономических контрактах 1989 года. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thuong-mai/Phap-lenh-Hop-dong-kinh-te-1989-24-LCT-HDNN8-37695.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

67. Pháp lệnh về thừa kế 1990 = Постановление о наследовании 1990 года. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Lenh-44-LCT-HDNN8-cong-bo-Phap-lenh-Thua-ke-1990-37902.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

68. Sắc lệnh số 47 năm 1945 = Указ № 47 от 10 октября 1945 г. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bo-may-hanh-chinh/Sac-lenh-so-47-giu-tam-thoi-luat-le-hien-hanh-Bac-Trung-Nam-bo-ban-hanh-nhung-bo-luat-phap-duy-nhat-toan-quoc-35893.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

69. Sắc lệnh số 97 = Постановление № 97 от 22.05.1950. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Sac-lenh-97-SL-sua-doi-quy-le-che-dinh-dan-luat-36573.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

70. Thông tư số 03 hướng dẫn giải quyết bồi thường thiệt hại tai nạn ô tô 1983 = Циркуляр № 03, регулирующий выплату компенсации за автомобильную аварию 1983. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Thong-tu-03-TATC-huong-dan-giai-quyet-boi-thuong-thiet-hai-tai-nan-oto-42187.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

71. Thông tư số 173 về xét xử bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng 1972 = Циркуляр № 173 о вынесении решения о компенсации внедоговорного ущерба 1972 года. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thu-tuc-To-tung/Thong-tu-173->

TANDTC-xet-xu-boi-thuong-thiet-hai-ngoai-hop-dong-44353.aspx (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

72. Thông tư số 2262 về khắc phục sự cố tràn dầu 1995 – Циркуляр № 2262/TT-MTg от 29 декабря 1995 г. – о преодолении переполнения Министерства науки и техники и окружающей среды. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Thong-tu-2262-TT-MTg-khac-phuc-su-co-tran-dau-39459.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

73. Vietnam Civil Code 2015. – URL: https://www.economica.vn/Content/files/LAW%20%26%20REG/91_2015_QH13%20Civil%20Code.pdf (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

74. Vietnam Civil Code 1995. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Quyen-dan-su/Bo-luat-Dan-su-1995-44-L-CTN-39391.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

75. Vietnam Civil Procedure Code 2015. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thu-tuc-To-tung/Bo-luat-to-tung-dan-su-2015-296861.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

76. Vietnam Law on petroleum 2022. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Luat-Dau-khi-2022-505749.aspx> (дата обращения: 17.8.2023). – Текст : электронный.

77. Vietnam Law on protection environment 2020. – URL: <https://english.luatvietnam.vn/law-on-environmental-protection-№72-2020-qh14-dated-November-17-2020-of-the-national-assembly-195564-Doc1.html> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

78. Vietnam Maritime Code 2015. – URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/vnm_e/wtaccvnm43_leg_9.pdf (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

79. Vietnamese Standards 08:2008/BTNMT. – URL: <https://thuvienphapluat.vn/TCVN/Tai-nguyen-Moi-truong/QCVN-08-2008-BTNMT-chat-luong-nuoc-mat-901773.aspx> (дата обращения: 01.05.2022). – Текст : электронный.

Судебные решения

80. 1994 Extra LEXIS 23; 1995 WL 360309 (Bernalillo County, N.M. Dist. Ct. 1994). – URL: <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/131585> (дата обращения: 01.05.2022). – Текст : электронный.

II. ЛИТЕРАТУРА

Учебники, учебные пособия, монографии и научные статьи на русском языке

81. Абрамов, Н. С. Международно-правовой режим гражданской ответственности за ущерб, причинённый в результате аварий на морских нефтедобывающих платформах / Н. С. Абрамов // Международное публичное и частное право. – 2018. – № 4. – С. 19–22.

82. Агарков, М. М. Обязательства из причинения вреда и проект ГК СССР / М. М. Агарков // Проблемы гражданского права. – 1939. – № 1.

83. Белякова, А. М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда: Теория и практика / А. М. Белякова. – М. : Изд-во МГУ, 1986.

84. Братусь, С. Н. Юридическая ответственность и законность / С. Н. Братусь. – М., 1978. – С. 85, 94.

85. Гражданское право : в 4 томах. Том 1: Общая часть / отв. ред. Е. А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М., 2010. – 431 с.

86. Динь, Т. М. Л. Интернализация Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью во Вьетнаме / Т. М. Л. Динь // Eurasian Law Journal. – 2020. – № 3 (142). – С. 81–83.

87. Иоффе, О. С. Избранные труды : в 4 томах. Том 3: Обязательственное право / О. С. Иоффе. – СПб., 2010. – 197 с.

88. Михайлова, А. С. Гражданско-правовая ответственность : учебное пособие / А. С. Михайлова ; М-во образования Московской обл., ГОУ ВО МО "Гос. социально-гуманитарный ун-т". – Коломна, Московская обл. : Гос. социально-гуманитарный ун-т, 2016. – Текст : непосредственный.

89. Покровский, И. А. Основные проблемы гражданского права / И. А. Покровский. – М. : Статут, 1998.

90. Пчелкина, Л. А. К вопросу о дефиниции понятия "моральный вред" и сущности компенсации морального вреда / Л. А. Пчелкина // Modern Science. – 2019. – № 12–3. – С. 261–265.

91. Рыбаков, В. А. Проблемы формирования гражданско-правовой активности. Вопросы теории и практики : монография / В. А. Рыбаков. – Уфа : Изд-во Уфим. ВШ МВД РФ. – 1993.

92. Сухарев, А. Я. Большой юридический словарь / А. Я. Сухарев, В. Е. Крутских, А. Я. Сухарева. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ИНФРА-М, 2003.

93. Тархов, В. А. Гражданское право. Общая часть. Курс лекций / В. А. Тархов. – Чебоксары : Чув. кн. изд-во, 1997. – 331 с.

94. Чурюкина, Е. М. Понятие гражданско-правовой ответственности / Е. М. Чурюкина // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Юридические науки. – 2014. – № 1 (16). – С. 120.

95. Эрделевский, А. М. Критерии и метод оценки размера компенсации морального вреда // Государство и право. 1997. № 4. С. 5–12.

на английском языке

96. Abecassis, D. The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships / D. Abecassis. – London : Butterworth & Co (Publishers) Ltd, 1978. – 208 p.

97. Abraham, K. S. Catastrophic Oil Spills and the Problem of Insurance / K. S. Abraham // VAND. L. Rev. – 2011. – № 64 (1769). – P. 1789–1791.

98. Agyebeng, K. Disappearing Acts – Toward a Global Civil Liability Regime for Pollution Damage Resulting from Offshore Oil and Gas Exploration / K. Agyebeng // Cornell Law School Graduate Student Papers. – 2016. – P. 11.

99. Anderson, C. Persistent Vs non-Persistent Oils: What You Need To Know / C. Anderson // Skuld Newsletter. – The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF). “Beacon”, 2001.

100. Bachxevanis. K. The Bunker Pollution Convention 2001 / K. Bachxevanis // Reed Smith LLP. Litigation department. Shipping group Admiralty & Casualty Department. – 2009. – P. 11.

101. Barkham, P. Oil Spills: Legacy of the Torrey Canyon / P. Barkham // The Guardian. – 2010.
102. Bergkamp, L. Liability and Environment: Private and Public Law Aspects of Civil Liability for Environmental Harm in an International Context / L. Bergkamp. – 1st edition. – Springer, 2001.
103. Bigano, A. The External Cost of European Crude Oil Imports / A. Bigano, M. Cassinelli, F. Sferra [et al.] // Fondazione Eni Enrico Mattei Working Papers. – 2019. – P. 273.
104. Bosma, S. The Regulation of Marine Pollution Arising from Offshore Oil and Gas Facilities – An Evaluation of The Adequacy of Current Regulatory Regimes And The Responsibility Of States To Implement A New Liability Regime / S. Bosma // Australian and New Zealand Maritime Law Journal. – 2012. – № 89.
105. Calabresi, G. Optimal Deterrence and Accidents: To Fleming James Jr / G. Calabresi. – 84 YALE L.J 666, 1975.
106. Calabresi, G. The Costs of Accidents: A Legal and Economic analysis / G. Calabresi. – Yale University Press, 1970.
107. Civil liability, financial security and compensation claims for offshore oil and gas activities in the European Economic Area : Final Report prepared for European Commission / BIO by Deloitte, Stevens, Bolton LLP. – DG Energy, 2014.
108. Cohen, M A. Deepwater Drilling: Law, Policy, and Economics of Film Organization and Safety / M. A. Cohen, M. Gottlieb, J. Linn, N. Richardson // Vand. L. Rev.1887. – 2011. – № 64 – P. 1854–1916.
109. Corley, R. N. The Legal Environment of Business / R. N. Corley, O. L. Reed, P. J. Shedd. – McGraw-Hill Publishing Company, 1990.
110. Danish Energy Agency. Oil and Gas Production in Denmark, 2011.
111. De la Rue, C. Shipping and the Environment Law and Practice / C. De la Rue, C. Anderson. – LLP, 1998.
112. Deleveaux, R. Liability for oil spills emanating from ships in Bahamian waters / R. Deleveaux. – McKinney, Bancroft & Hughes, 2018.

113. Department of Ecology State of Washington. Focus on: Environmental Harm from Oil Spills. – Spill Prevention, Preparedness, and Response Program, 2019.

114. Dieu Thuy. Vietnam's marine environment - section 1: Increasing pollution and degradation / Dieu Thuy. – 2019.

115. Dinh Thi My Linh. Civil Liability for Ship-Source Oil Pollution: Russian Legislation and Reference to Vietnam / Dinh Thi My Linh // Advances in Social Science, Education and Humanities Research. Vol. 498. Proceedings of the XIV European-Asian Law Congress "The Value of Law" (EAC-LAW 2020), 2020.

116. European Maritime Safety Agency. Liability and Compensation in Relation to Accommodation of Ships in Places of Refuge : Technical Report.

117. Eyer, W. Shipowners' Limitation of Liability. – New Directions for an Old Doctrine / W. Eyer. – Stanford Law Review, 1964. – P. 389.

118. Faure, M. A Multilayered Approach to Cover Damage Caused by Offshore Facilities / M. Faure, L. Jing, W. Hui // Virginia Environmental Law Journal. – 2015. – Vol. 33, № 3. – P. 356–422.

119. Faure, M. Civil liability and financial security for offshore oil and gas activities / ed. M. Faure. – Cambridge University Press, 2016.

120. Faure, M. G. Civil Liability and Compensation for Marine Pollution – Lessons to Be Learned for Offshore Oil Spills / M. G. Faure, H. Wang // Oil, Gas & Energy Law Intelligence (OGEL). – 2002. – Vol. 8, № 3, supra note 82. – P. 243.

121. Gaskell, N. Marine pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003 / N. Gaskell, G. Forrest // The University of Queensland Law Journal. – 2008. – Vol. 2, № 2. – P. 103–165.

122. Gauci, G. M. Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage / G. M. Gauci. – Chichester : John Wiley, 1997.

123. Griggs, P. Limitation of Liability for Maritime Claims / P. Griggs, R. Williams. – 2nd edition. – 1986.

124. Hall, G. Torrey Canyon alerted the world to the dangers that lay ahead / G. Hall // Professional Mariner. – 2007. – Vol. 3.

125. Horne, G. Decommissioning in Australia – is the insurance market prepared? / G. Horne, S. Shiffman. – Clyde&Co, 2020.

126. Hurd Howard, B. The Law and Practice of Marine Insurance relating to Collision Damages and Other Liabilities to Third Parties / B. Hurd Howard. – 2 ed. – I. Pitman, 1952.

127. International Oil Pollution Compensation Funds. 1992 Fund Claims Manual. – 2019 edition.

128. Jacobsson, M. The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the Fund Convention 1971 / M. Jacobsson, N. Trotz. – Journal of Maritime Law and Commerce. – 1986. – Vol. 17. – P. 481.

129. Kim, I. A comparison between the international and US regimes regulating oil pollution liability and compensation / I. Kim // Marine Policy. – 2003. – Vol. 27– P. 265–279.

130. Kindt, J. W. The Law of the Sea: Offshore Installations and Marine Pollution / J. W. Kindt // Pepperdine Law Review. – 1985. – Vol. 12, iss. 2.

131. Krupnick, A. Understanding the Costs and Benefits of Deepwater Oil Drilling Regulation / A. Krupnick, S. Campbell, M. A. Cohen, I. W. H. Parry // Future, Discussion Paper. – 2011. – № 10–62. – P. 21–23.

132. Lamm, T. The Looming liability of Orphaned Oil Wells / T. Lamm. – Berkeley Law. – 2020.

133. Le Minh Truong. Historical development of Vietnam's civil law through the periods ? / Le Minh Truong. – Minh Khue Law, 2021.

134. Li, K. X. Legal system of compensation for marine oil pollution in China / K. X. Li, B. Dong, L. Zhu. – DOI. 10.1080/03088839.2013.797117 // Maritime Policy & Management. – 2013. – Vol. 40, № 5. – P. 404–416.

135. Lord Mustill. Ships are different – or are they? / Lord Mustill // Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly – 1993. – P. 493.

136. Lotner Lev, T. Liability for Environmental Damages from the Offshore Petroleum Industry: Strict Liability Justifications and the Judgment-Proof Problem / T.

Lotner Lev // University of California, Berkeley. Ecology Law Quarterly. – 2016. – Vol. 43, № 2. – P. 483–494.

137. McLannahan, B. Big US Banks Reveal Oil Price Damage, Fin / B. McLannahan, A. Gray. – 2016.

138. Mousourakis, G. Roman Law and the Origins of the Civil Law Tradition / G. Mousourakis. – Springer Cham, 2015. – 74 p.

139. Musk, S. Trends in oil spills from tankers and ITOPF non-tanker attended incidents / S. Musk // AMOP 2012. – Vancouver, British Columbia, Canada, 2012.

140. Pallardy, R. Deepwater Horizon oil spill, environmental disaster / R. Pallardy // Gulf of Mexico, Encyclopædia Britannica, 2019.

141. Pham Van Tan. Civil liability for oil pollution damage caused by ships: Chinese legal system and reference to Vietnam / Pham Van Tan // Cogent Business & Management. – 2019. – Vol. 6, № 1. – P. 1699285.

142. Polinsky, A. M. Punitive Damage: An Economic Analysis / A. M. Polinsky, S. Shavell // Harvard Law Review. – 1998. – Vol. 111, № 4. – P. 869–962.

143. Regina, A. Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers / A. Regina, L. Jennifer // United Nations conference on trade and development. Studies in transport Law and Policy – 2012. – 2012. – № 1.

144. Rochetee, J. Towards an international regulation of offshore oil exploitation / J. Rochetee // Report of the experts' workshop held at the Paris Oceanographic Institute on 30 March 2012. – 2012.

145. Rose, P. Australia's revamped offshore oil & gas laws go live / P. Rose, N. Antonas, A. Neovius, T. Barrett. – Johnsons Winter & Slattery, 2022.

146. Rosenberg, D. The Judicial Posner on Negligence Versus Strict Liability: Indiana Harbor Belt Railroad Co. v. American Cyanamid Co / D. Rosenberg. – 120 HARV. L. REV. – 2007. – P. 1210–1212.

147. Schoenbaum, T. J. Liability for Damages in Oil Spill Accidents: Evaluating the USA and International Law Regimes in the Light of Deepwater Horizon / T. J. Schoenbaum // Journal of Environmental Law. – 2012. – № 24. – P. 3.

148. Seward, R. C. The Insurance Viewpoint / R. C. Seward // The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law / Sweet & Maxwell Institute of Maritime Law. – 1986. – P. 161–186.

149. Shavell, S. Liability for Accidents 2-13 / S. Shavell // The Harvard John M. Olin Discussion Paper Series Discussion Paper. – 2005. – № 530.

150. Shavell, S. Minimum Assets Requirements and Compulsory Liability Insurances as Solutions to the Judgment-Proof Problem / S. Shavell // Rand J. ECON. – 2005. – № 63. – P. 70–71.

151. Shaw, R. Offshore Craft and Structures: Report of the Legal Committee of the International Maritime Organisation / R. Shaw ; The International Subcommittee of the Comité Maritime International // CMI Yearbook. – 1998. – P. 145.

152. Shaw, R. Regulation of Offshore Activity-Pollution Liability and Other Aspects / R. Shaw // Comité mar. Int'l, yearbook 2011–2012 annuaire: beijing i documents for the conference 302. – 2012.

153. Smith, J. E. Torrey canyon's pollution and marine life : A report by the Plymouth laboratory of the marine biological association of the United Kingdom / J. E. Smith. – Cambridge University Press, 1968.

154. Stark, R. Can Liability Really Be Perpetual? / R. Stark. – The future of offshore energy & technology, 2019.

155. Svendsen, K. Civil Liability for Exploration and Exploitation of Offshore Oil and Gas in the Arctic: the situation in the Barents Sea / K. Svendsen, P. Chaumette // Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders Richesses et misères des océans: Conservation, Ressources et Frontières, GOMILEX. Chapter 9. – 2019.

156. The Babcock Law Firm LLC. Tort Law vs. Civil Law: How to Judge the Difference.

157. The International Oil Pollution Compensation Funds (2015, 2016, 2017, 2018, 2019) : International Oil Pollution Compensation Funds Annual Report. – URL: <https://iopcfunds.org/publications/iopc-funds-publications/> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

158. The International Oil Pollution Compensation Funds : Annual Report the Fund considered the possibility of an action in recourse against the ship management company. – 1995. – 68 p.

159. Tipton, S. What is a Strict Liability Tort? / S. Tipton. – Текст : электронный // LegalMatch. – 2018. – URL: <https://www.legalmatch.com/law-library/article/what-is-a-strict-liability-tort.html> (дата обращения: 17.01.2024).

160. Tsimplis. M. N. The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships? / M. N. Tsimplis // *Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly, LLP*, Part 1. – 2005. – P. 83–100.

161. US Congress Committee on Merchant Marine and Fisheries, Report accompanying H.R. 1465, Oil Pollution Prevention, Removal, Liability, and Compensation Act of 1989, 1989, House of Representatives Report 101–242, Part 2, 101st Congress, first session. – P. 35.

162. van Niejenhuis-Rensen, N. Legal Definition of the OTEC offshore installation / N. van Niejenhuis-Rensen. – Erasmus School of Law, 2014.

163. Viscusi, W. K. Deterring and Compensating Oil Spill Catastrophes: The Need for Strict and Two-Tier Liability / W. K. Viscusi, R. J. Zeckhauser // *Vand. L. Rev.* – 2011. – Vol 64. – P. 172.

164. Viscusi, W. K. Deterring and Compensating Oil-Spill Catastrophes: The Need for Strict and Two-Tier Liability / W. K. Viscusi, R. J. Zeckhauser // *Vand. L. Rev.* – 2011. – № 64 – P. 1725.

165. Wang, H. Civil Liability and Compensation for Marine Pollution – Lessons to be Learned for Offshore Oil Spills / H. Wang, M. Faure. – Maastricht University, 2010.

166. Wells, P. G. The iconic Torrey Canyon oil spill of 1967 – Marking its legacy / P. G. Wells // *Marine Pollution Bulletin*. – 2017. – № 1–2 (115). – P. 1–2.

167. Wetterstein, P. Damage from the International Disasters in the Light of Tort and Insurance Law / P. Wetterstein // 8th World Congress of the International Association for Insurance Law (AIDA). Copenhagen. – 1990. – P. 8.

168. Wetterstein, P. The Principles of Limitation and Sharing of Liability / P. Wetterstein. – Legislative Approaches in Maritime Law. Proceedings from the European Colloquium on Maritime Law, Oslo. – 2000. – P. 98–99.

169. Wetterstein, P. Trends in Maritime Environmental Impairment Liability / P. Wetterstein // Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. – 1994. – P. 234.

170. White, M. Offshore craft and structures: A proposed international convention / M. White, QC // 18 AMPLJ. – 1999. – P. 21–27.

171. Wilkinson, D. Moving the Boundaries of Compensable Environmental Damage Caused by Marine Oil Spill: The Effect of Two New International Protocols / D. Wilkinson // Journal of Environmental Law. – 1993. – Vol. 5. – P. 83–85.

172. Wilson, G. Murky Waters: Ambiguous International Law for Ocean Fertilization and Other Geoengineering / G. Wilson // Texas International Law Journal – 2014. – Vol. 49, № 3. – P. 507.

173. World ocean review. Oil pollution of marine habitats. – URL: <https://worldoceanreview.com/en/wor-1/pollution/oil/> (дата обращения: 17.10.2020). – Текст : электронный.

на вьетнамском языке

174. Cao Thi Thu Trang. Tình hình ô nhiễm dầu trong nước dải ven bờ Việt Nam = Ситуация с нефтяным загрязнением прибрежных вод Вьетнама / Cao Thi Thu Trang, Vu Thi Luu // Journal of Marine Science and Technology. – 2011. – № 2. – P. 49–65.

175. Hoang Thi Kim Que. Curriculum of state theory and law / Hoang Thi Kim Que. – Publishing House. Hana National University, 2015. P. 397 p.

176. Le Dinh Nghi. Giáo trình Luật dân sự Việt Nam Tập 1 = Учебник вьетнамского гражданского права. Том 1) / ed. Le Dinh Nghi. – Publishing Company giáo dục Việt Nam, 2011.

177. Le Van Huu. (1272– 1697). Đại Việt sử ký toàn thư Quyển VII = Книга истории Дай Вьет. Том 7) / Le Van Huu, Phan Phi Tien, Ngo Si Lien ; translated by Vietnam Academy of Social Sciences (1985–1992). – Publishing Company Khoa học xã hội, 1993.

178. Le Van Huu. (1272–1697). Đại Việt sử ký toàn thư Quyển II = Книга истории Дай Вьет. Том 2) / Le Van Huu, Phan Phi Tien, Ngo Si Lien ; translated by Vietnam Academy of Social Sciences (1985–1992). – Publishing Company Khoa học xã hội, 1993.

179. Le Van Huu. (1272–1697). Đại Việt sử ký toàn thư Quyển VIII = Книга истории Дай Вьет. Том 8) / Le Van Huu, Phan Phi Tien, Ngo Si Lien ; translated by Vietnam Academy of Social Sciences (1985–1992). – Publishing Company Khoa học xã hội, 1993.

180. Le Van Huu. (1272–1697). Đại Việt sử ký toàn thư Quyển XIII = Книга истории Дай Вьет. Том 13 / Le Van Huu, Phan Phi Tien, Ngo Si Lien ; translated by Vietnam Academy of Social Sciences (1985–1992). – Publishing Company Khoa học xã hội, 1993.

181. Ngo Huy Cuong. Trách nhiệm dân sự- So sánh và phê phán = Гражданская ответственность – Сравнение и критика / Ngo Huy Cuong // Journal of Legislative Studies. – 2009 – P. 45.

182. Nguyen Anh Dung. Một số vấn đề về trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại Điều 599 Bộ luật Dân sự = Некоторые вопросы ответственности за возмещение вреда указаны в статье 599 ГК РФ / Nguyen Anh Dung, Nguyen The Tung // Vietnam lawyer journal. – 2022. – № 1.

183. Nguyen Minh Tuan. Bình luận khoa học Bộ luật Dân sự 2015 = Научный комментарий к Гражданскому кодексу 2015 / ed. Nguyen Minh Tuan // Publishing Company Tư pháp, 2016.

184. Nguyen Quyet Thang. Lược khảo Hoàng Việt Luật lệ = Краткое изложение Правила Хоанг Вьет) / Nguyen Quyet Thang. – Publishing Company van hoa thông tin, 2002.

185. Pham Ha Anh. Sự cố tràn dầu và khả năng ứng dụng công nghệ viễn thám, GIS trong giám sát tại Việt Nam = Разливы нефти и применение дистанционного зондирования и ГИС-технологий для мониторинга во Вьетнаме / Pham Ha Anh, Dao Van Hien / Environmental Journal. – 2017. – № 8.

186. Tran Quoc Vuong. History of Vietnamese feudalism / Tran Quoc Vuong, Ha Van Tan. – Hanoi Education Publishing House, 1960. – Vol. 1.

187. Vu Van Mau. Việt Nam dân luật lược khảo quyền 2 = Краткое изложение гражданского права Вьетнама. Том 2 / Vu Van Mau. – Publishing Company Bộ quốc gia giáo dục, 1963.

Диссертации

на русском языке

188. Османов, М. Х. Гражданско-правовая ответственность за экологические правонарушения : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Османов Муслим Халидович. – Краснодар, 2010.

на английском языке

189. Zong, Aili. Liability Regime Concerning the Oil Pollution Rising from Offshore Facilities / Aili Zong. – University of Oslo Faculty of Law, 2013.

190. Hui, Wang. Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage – A comparative and economic study of the international, US and the Chinese compensation regime / Wang Hui. – Erasmus Universiteit Rotterdam, 2011.

191. Wang, Hanling. The new international regime of liability and compensation for oil pollution damage: status and trends / Wang Hanling. – World Maritime University Dissertations, 2000.

на вьетнамском языке

192. Doan Thi Van. The law on prevention and control of oil pollution from ships / Doan Thi Van. – Faculty of Law. Hanoi National University, 2009.

193. Mai Thanh Truc Nguyen. A study of national laws of Vietnam on compensation for shipsource oil pollution / Mai Thanh Truc Nguyen. – World Maritime University, 2019.

194. Nguyen Song Ha. Compensation for damage caused by oil pollution at sea according to international law and foreign law / Nguyen Song Ha. – Faculty of Law. Hanoi National University, 2011.

195. Nguyen Thi Anh Nguyet. Vietnamese law on compensation for losses due to oil pollution in comparison with Australian law / Nguyen Thi Anh Nguyet. – Faculty of Law. Hanoi National University, 2011.

196. Nguyen Thi Khanh Huyen. Đặc trưng cơ bản của bộ Dân luật Bắc Kỳ 1931 = Основные черты Гражданского кодекса Тонкина 1931 : магистерская работа / Nguyen Thi Khanh Huyen. – Ханойский национальный университет, 2016.

197. Pham Kim Anh. Trách nhiệm dân sự liên đới bồi thường thiệt hại trong pháp luật dân sự Việt Nam = Совместная гражданско-правовая ответственность за возмещение ущерба во вьетнамском гражданском праве : докторская диссертация по юриспруденции / Pham Kim Anh. – Ханойский юридический университет, 2008.

198. Doan Thi Ngoc Hai. Chế định bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng theo pháp luật dân sự = Положение о возмещении внедоговорного вреда по гражданскому законодательству / Doan Thi Ngoc Hai. – Ministry of justice, 2019.

199. Lan Anh. Ứng phó sự cố tràn dầu: Kinh nghiệm từ Đà Nẵng = Реагирование на разливы нефти: опыт Дананга) / Lan Anh // Electronic newspaper of the Ministry of Natural Resources and Environment. – 2020.

200. Ministry of Natural Resources and Environment. Dầu thải đe dọa vùng biển ven bờ = Отработанное масло угрожает прибрежным водам // Electronic portal of the Ministry of Transport and Communications | Specializing in transportation environment. – 2015.

201. Seaport system development: Seen from the perspective of protecting the marine environment 2010. – Ministry of Transport, 2010.

202. Nguyen Ba Dien. Building and scientific and legal bases for assessing and claiming damages caused by oil pollution on Vietnam' sea areas / Nguyen Ba Dien. – Center for the Law of the Sea and International Maritime, 2009.

203. Nguyen Dinh Duong Oil pollution in Vietnam and adjacent waters / Nguyen Dinh Duong, Ho Le Thu, Le Van Anh, Nguyen Kim Anh. – Institute of Geography. Vietnam Academy of Science and Technology, 2013.

204. Nguyen Dinh Duong. Oil pollution in the waters of Vietnam and the East Sea / Nguyen Dinh Duong. – Vietnam Academy of Science and Technology, 2011.

205. Nguyen Minh Oanh. Khái niệm chung về trách nhiệm bồi thường thiệt hại và phân loại trách nhiệm bồi thường thiệt hại = Общее понятие ответственности за ущерб и классификация ответственности за ущерб / Nguyen Minh Oanh // Научно-

исследовательская тема ханойского юридического университета «Гражданская ответственность по имуществу гражданское – теоретические и практические вопросы» – Hanoi Law University, 2009.

206. Pham Kim Anh. Lược sử quy định của pháp luật về trách nhiệm dân sự do tài sản gây thiệt hại = Краткая история законодательства о гражданско-правовой ответственности за причинение имущественного вреда / Pham Kim Anh // Научно-исследовательская тема ханойского юридического университета «Гражданская ответственность по имуществу гражданское – теоретические и практические вопросы» – Hanoi Law University, 2009.

207. Pham Ngoc Minh. Lịch sử phát triển của pháp luật dân sự Việt Nam qua các thời kỳ = История развития вьетнамского гражданского права по периодам) / Pham Ngoc Minh. – Vietnam institute of applied law, 2020.

208. Pham Thi Gam. Hiện trạng pháp luật về bồi thường thiệt hại do sự cố tràn dầu trên biển = Текущее состояние закона о возмещении ущерба, причиненного разливом нефти в море) / Pham Thi Gam. – General Administration of Seas and Islands of Vietnam, 2018.

209. Pham Van Tan. Assessment Of Implementation of Bunker Convention 2001 On Compensation for Bunker Oil Pollution Damage Caused by Ships in The Member States / Pham Van Tan // Journal of Transportation Science and Technology. – 2019. – Vol. 34.

210. Pham Van Tan. Oil pollution Act of USA and reference to Vietnam situations / Pham Van Tan // Journal of marine science. – 2019. – № 11 (60).

211. Propaganda Department of Khanh Hoa Provincial Party Committee. Propaganda materials for sea and islands in 2018. – 2018.

212. Vietnam Maritime Administration. Report on the implementation of the Convention on Civil Liability for Environmental Pollution Damage caused by Oil from Ships in Vietnam. – 2008.

213. Doan Thi Ngoc Hai. Regulations on compensation for non-contractual damage according to civil law / Doanh Thi Ngoc Hai. – Vietnamese Ministry of Justice, 2019.

Электронные ресурсы

214. За 50.000 месяцев через морской порт прошло более 6 тысяч судов = Hơn 50.000 lượt tàu thông qua cảng biển trong 6 tháng. – URL: <https://www.vietnam.vn/hon-50-000-luot-tau-thong-qua-cang-bien-trong-6-thang/> (дата обращения: 10.10.2024). – Текст : электронный.

215. Министерство транспорта Вьетнама. – URL: [https://mt.gov.vn/moitruong/tin-tuc/1091/21976/nghi-dinh-thu-1992-sua-doi-cong-uoc-quoc-te-ve-gioi-han-trach-nhiem-dan-su-doi-voi-cac-thiet-hai-do-o-nhiem-dau-1969-\(clc-92\).aspx](https://mt.gov.vn/moitruong/tin-tuc/1091/21976/nghi-dinh-thu-1992-sua-doi-cong-uoc-quoc-te-ve-gioi-han-trach-nhiem-dan-su-doi-voi-cac-thiet-hai-do-o-nhiem-dau-1969-(clc-92).aspx) (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

216. Adam Hayes. Tort Law? – URL: <https://www.investopedia.com/terms/t/tort-law> (дата обращения: 17.3.2022). – Текст : электронный.

217. ADRA in Vietnam. – URL: <https://adravietnam.org/impact/emergency> (дата обращения: 06.12.2024). – Текст : электронный.

218. Cambridge Dictionary. Civil liability. – URL: <https://dictionary.cambridge.org/vietnamese/dictionary/english/civil-liability> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

219. Global Marine Oil Pollution Information Gateway. Accidental discharges of oil. – URL: <http://oils.gpa.unep.org/facts/oilspills.htm#pipelines> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

220. Information of Nordana Sophie – Cargo Ship, IMO. – URL: <https://www.vesseltracker.com/en/Ships/Nordana-Sophie-9205562.html> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

221. Legal dictionary. Tort. – URL: <https://dictionary.law.com/Default.aspx?selected=2137> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

222. Mar McMahon. What is Tort Law? – URL: <https://www.wisegEEK.com/what-is-tort-law.htm> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

223. Marine insight. – URL: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-ship-management/> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

224. Ministry guides oil spill response. – URL: <https://english.vietnamnet.vn/fms/environment/215955/ministry-guides-oil-spill-response.html> (дата обращения: 06.12.2024). – Текст : электронный.

225. Ministry of Natural Resources and Environment of Vietnam. – URL: <https://www.ctc-n.org/about-ctcn/national-designated-entities/ministry-natural-resources-and-environment-vietnam> (дата обращения: 06.12.2024). – Текст : электронный.

226. Nguyen Huy Trong – Oil spill preparedness and response in Vietnam: current status and recommendations. – URL: http://www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/2014/5_Mr_Nguyen_Huy_Trong_word_E.pdf (дата обращения: 24.10.2024).

227. Prime Minister's Resolution № 12/2021/QĐ-TTg dated March 24, 2021. On approval of the Regulations on measures to eliminate oil spills. – URL: <https://english.luatvietnam.vn/cong-nghiep/decision-12-2021-qd-ttg-regulation-on-oil-spill-response-200289-d1.html> (дата обращения: 24.10.2024).

228. The Editors of Encyclopaedia Britannica. – URL: <https://www.britannica.com/topic/delict> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

229. The free Dictionary. Civil liability. – URL: <https://www.thefreedictionary.com/Civil+liability> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

230. The free dictionary. Pro hac vice Latin: "for this occasion". – URL: <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Pro+Hac+Vice> (дата обращения: 17.02.2024). – Текст : электронный.

231. The International Oil Pollution Compensation Funds. Parties to the international liability and compensation Conventions. – URL: <https://iopcfunds.org/about-us/membership/a-z-listing/> (дата обращения: 17.12.2020). – Текст : электронный.

232. Vietnam administration maritime. – URL: <https://www.vinamarine.gov.vn> (дата обращения: 06.12.2024). – Текст : электронный.

233. Vietnam administration of seas and islands (2021). So that there are no “dead seas” in the future. – URL: <http://vasi.gov.vn/pages/de-khong-co-nhung-vung-bien-chet-trong-tuong-lai-8f27.aspx> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

234. Vietnam Law & Legal Forum. Vietnam's exports surge in four months despite pandemic. – URL: <https://vietnamlawmagazine.vn/vietnams-exports-surge-in-four->

months-despite-pandemic-27161.html (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.

235. Vietnamese Supreme People's Court. Website about case law. – URL: <https://anle.toaan.gov.vn/webcenter/portal/anle/home> (дата обращения: 17.01.2024). – Текст : электронный.