

Экономическая оценка и компенсации при морских разливах нефти

Методическое руководство для персонала,
отвечающего за управление и ликвидацию
чрезвычайных ситуаций



IPIECA

Международная ассоциация представителей нефтегазовой отрасли по охране окружающей среды и социальным вопросам

14th Floor, City Tower, 40 Basinghall Street, London EC2V 5DE, United Kingdom
(Великобритания) Тел.: +44 (0)20 7633 2388 Факс: +44 (0)20 7633 2389
Эл. почта: info@ipieca.org Веб-сайт: www.ipieca.org



Международная ассоциация производителей нефти и газа

Юридический адрес

14th Floor, City Tower, 40 Basinghall Street, London EC2V 5DE, United Kingdom (Великобритания)
Тел.: +44 (0)20 3763 9700 Факс: +44 (0)20 3763 9701
Эл. почта: reception@iogp.org Веб-сайт: www.iogp.org

Офис в Брюсселе

Boulevard du Souverain 165, 4th Floor, B-1160 Brussels, Belgium (Бельгия)
Тел.: +32 (0) 2 566 9150 Факс: +32 (0) 2 566 9159
Эл. почта: reception@iogp.org

Офис в Хьюстоне

10777 Westheimer Road, Suite 1100, Houston, Texas 77042, United States (Соединенные Штаты Америки)
Тел.: +1 (713) 470 0315 Эл. почта: reception@iogp.org

Отчет IOGP № 524

Дата публикации: 2015

© IPIECA-IOGP 2015. Все права защищены.

Воспроизведение, сохранение в системах поиска или передача любой части данной публикации, в любой форме или с использованием любого рода средств связи, в том числе, электронных, механических, копировальных, записывающих или других, без предварительного письменного разрешения IPIECA запрещается.

Заявление об ограничении ответственности

Несмотря на все усилия, предпринятые для обеспечения точности информации, содержащейся в данной публикации, ни IPIECA, ни IOGP, ни их прошлые, настоящие или будущие члены не гарантируют ее точность и не несут ответственности за любое предполагаемое или не предполагаемое использование данной публикации, вне зависимости от возможных случаев небрежности. Следовательно, получатель может использовать эту публикацию на свой собственный риск на основании того, что такое использование предполагает согласие с условиями данного отказа от ответственности. Информация, приведенная в этой публикации, не является профессиональной консультацией, и ни IPIECA, ни IOGP, ни их члены не несут никакой ответственности за последствия правильного или неправильного использования данной документации. Этот документ может служить руководством, дополняющим местное законодательство. Тем не менее, никакая часть этого документа не может заменить, изменить или отменить вышеупомянутые требования или каким-либо другим образом отступить от них. При любых конфликтах или противоречиях между положениями настоящего документа и местным законодательством преимущественную силу имеет действующее законодательство.

Экономическая оценка и компенсации при морских разливах нефти

Методическое руководство для персонала,
отвечающего за управление и ликвидацию
чрезвычайных ситуаций

Предисловие

Данная публикация является частью серии методических руководств IPIECA-IOGP, в которой обобщаются текущие представления о действующих подходах к обеспечению готовности к разливам и их ликвидации. Серия методических руководств содействует объединению и согласованию имеющихся в отрасли практических подходов и процессов, информированию заинтересованных сторон и является средством повышения осведомленности и знаний.

Серия методических руководств представляет собой обновленный вариант известной «Серии отчетов по разливам нефти» IPIECA, издаваемой в 1990–2008 годах. В ней рассматриваются вопросы, которые широко применяются как в поисково-разведочных работах, так и на производстве, а также при отгрузке и транспортировании.

Изменения внесены в рамках совместный отраслевой проект по вопросам реагирования на разливы нефти IOGP и IPIECA (JIP). Проект JIP был разработан в 2011 году в связи с появлением возможности изучения вопросов обеспечения готовности к разливам нефти и их ликвидации по итогам ликвидации инцидента в Мексиканском заливе в апреле 2010 года.

Примечание о методических руководствах

«Методическое руководство» в этом контексте является изложением признанных международным сообществом руководящих принципов, подходов и процедур, которые позволят нефтегазовой промышленности обеспечить надлежащий уровень здоровья персонала, безопасности и экологической эффективности.

Методические руководства в конкретной области изменяются по мере появления новых достижений в технологиях, практическом опыте и научном понимании, а также по мере изменений в политической и социальной среде.

Содержание

Введение	4		
Влияние нефти на экономическую деятельность	5		
Рыболовство и аквакультура	5		
Туризм	10		
Прочие виды деятельности	11		
Аквариумы и места отдыха	11		
Суда	12		
Порты, гавани, причалы и терминалы	12		
Прибрежное гражданское строительство	13		
Промышленный водозабор	14		
Производство соли	14		
Сельское хозяйство	14		
Ответственность и компенсации	15		
Основание для компенсаций при разливах с судов	15		
Коммерческие танкера	16		
Международные конвенции	16		
• Стойкая нефть	17		
• Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью	17		
• Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью	19		
• STORIA и TORIA	22		
• Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ	22		
• Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом	23		
Национальное и региональное законодательство	24		
• США — Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью от 1990 года и Специальный фонд финансирования работ по очистке от разливов нефти	24		
• Канада — Фонд финансирования работ по очистке от разливов нефти с судов	26		
• Китай — Фонд компенсаций за ущерб от загрязнения нефтью	27		
От Коммерческих судов, не являющихся нефтяным танкером	27		
Международные конвенции	28		
• Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом	28		
• Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям (LLMC)	29		
		• Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ	29
		Национальное и региональное законодательство	29
		При возникновении инцидента с участием морского судна	30
		Основание для компенсаций при разливах нефти из стационарных и морских источников	30
		• Соглашение об ответственности за загрязнение в открытом море	31
		• США — Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью от 1990 года	32
		При возникновении инцидента из стационарного источника или источника в море	32
		Расчет потерь и подготовка претензии	33
		Реагирование	35
		Международные конвенции	36
		США — Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью от 1990 года	37
		Ущерб собственности	38
		Экономические потери	40
		Международные конвенции	40
		Рыболовство	41
		Туризм	43
		США — Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью от 1990 года	43
		Мониторинг состояния окружающей среды, оценка ущерба и восстановление	44
		Международные конвенции	44
		Национальное и региональное законодательство	45
		US OPA '90 — оценка ущерба, нанесенного природным ресурсам	45
		Европейский союз — Директива об ответственности за загрязнение окружающей среды	47
		Выводы	49
		Приложение 1. Схема ответственности за ущерб от нефтяных загрязнений и компенсации	50
		Приложение 2. Сокращения	51
		Приложение 3. Контактные сведения для получения дополнительной информации	52
		Приложение 4. Дополнительная литература	53
		От авторов	54

Введение

Рост потребностей населения земли ведет к тому, что море и побережье все больше используются для интенсивной экономической и коммерческой деятельности, выступая источником питания, способом торговли и проведения досуга. Несмотря на большие усилия групп реагирования, нефтяные разливы несут опасность приостановления этой деятельности и убытков множеству компаний и физических лиц. В зависимости от условий и факторов, включая источник разлива и законодательство, действующее в стране, где произошло загрязнение и нанесение ущерба, возможны различные варианты компенсаций.

В этом документе рассматриваются различные виды экологического и экономического ущерба, которые могут возникнуть при разливах нефти. Здесь описывается влияние разлива нефти на рыболовство и туризм, а также на другие виды коммерческой деятельности. Рассматриваются источники финансирования для выплаты компенсаций за такой ущерб, а также соответствующее законодательство и схемы компенсаций. Также здесь в общих чертах обрисованы методы количественной оценки различных типов экономического ущерба согласно определенным схемам и процедурам, необходимым для подачи претензий за ущерб имуществу, включая претензии на затраты по устранению чрезвычайной ситуации, а также за ущерб собственности и экономические потери.

В завершающей части этого документа приводится информация об ответственности в части компенсаций за ущерб окружающей среде в нескольких юрисдикциях. В некоторых правовых режимах такая ответственность ограничивается стоимостью восстановления окружающей среды. В других условиях ответственность расширяется до компенсаций за утрату возможности использования человеком и истощение природных ресурсов, которые оцениваются различными экономическими методами.

Скалистая
береговая линия
с сильным
загрязнением после
нефтяного разлива.



IOGP

Влияние нефти на экономическую деятельность

Разлитая нефть может оказывать влияние на морскую среду. При этом влияние на деятельность человека на море или на побережье может быть как прямым, так и косвенным, связанным с операцией очистки или налагаемыми ограничениями. Может останавливаться деятельность физических лиц, предприятий и организаций, занимающихся коммерческим или туристическим рыболовством, оказывающих услуги аквакультуры или туризма. Возможен ущерб и многим другим секторам, включая порты и судоходство, электростанции, опреснительные установки и предприятия по производству соли. В этом разделе документа рассматриваются различные виды ущерба, который может быть нанесен этим видам деятельности и сферам промышленности.

Рыболовство и аквакультура

Влияние нефтяных разливов на рыболовство проявляется в следующем:

- физическое загрязнение;
- токсикологическое воздействие;
- нарушение деятельности туристических и коммерческих организаций в случае прекращения рыбной ловли.

Характер и степень ущерба зависит от многочисленных факторов, среди которых физические и химические свойства разлитой нефти, обстоятельства инцидента и тип рыболовной деятельности или предприятия. Приостановление деятельности в сфере спортивного и коммерческого рыболовства и аквакультуры, а также связанный с ним экономический ущерб, могут являться основными финансовыми последствиями нефтяного разлива. В этом разделе документа кратко описываются типы рыболовства и возможные последствия, связанные с разливом нефти.

Существует огромное количество форм рыбной ловли и видов рыбы. Из примеров можно привести крупномасштабный, механизированный и промышленный кошельковый лов видов, включая анчоусы, сельдь и сардины, лов тунца шнурами, маломасштабная ловля большого числа креветок траловыми сетями, а также ловля омаров и крабов в ловушки. Моллюски, такие как морские ушки, двусторчатые, мидии, осьминоги, гребешки и кальмары, также могут отлавливаться и собираться различными методами, в том числе вручную. Хотя по существу это не рыбная ловля, сбор морских растений, таких как фенхель, морские водоросли (например, нори, используемые в суши) и ламинарии, также могут иметь важное значение в рассматриваемом контексте.

Подавляющее большинство видов отлавливается или собирается для потребления человеком, включая пищевые добавки с рыбьим жиром, или для кормления других животных, например рыбная мука. Среди других сфер можно выделить сферу удобрений и украшений (например, жемчуг). Любительская и спортивная рыбная ловля, которой занимаются для отдыха и соревнований, также широко распространена во многих частях мира.

В противоположность этому, аквакультура заключается в выращивании морских видов и охватывает широкий спектр видов деятельности, включая выращивание лосося в клетках, разведение гребешков и мидий на шнурах, подвешенных на плотках, а также выращивание устриц на решетках и водорослях на канатах или сетях, подвешиваемых между плавучими платформами. Деятельность в области разведения аквакультуры на берегу включает выращивание креветок в прудах и потоках с морской водой, а также выращивание различных видов в емкостях с морской водой.

Цепочка предприятий, участвующих в производстве морепродуктов, может быть достаточно обширной, включающей владельцев рыболовных судов или объекты разведения аквакультуры, перерабатывающие компании, рынки и оптовые предприятия, а также

магазины и рестораны, поставляющие продукты питания потребителям. Компании, обслуживающие эту цепочку поставок, включают владельцев судов, поставщиков топлива и корма, производителей льда и упаковки, транспортные компании и грузоперевозчиков. Степень воздействия разлива на эти предприятия будет отчасти зависеть от их близости к региону, пострадавшему от разлива.

Угроза воздействия возникает при транспортировке нефти вблизи или на береговой линии, где животные и растения могут быть физически загрязнены нефтью и быть подвержены токсическому воздействию компонентов в течение длительного времени. «Сидячие» виды, такие как съедобные водоросли и ракообразные, особенно чувствительны к удушью и токсичности нефти. Помимо смертности, нефть может оказывать менее явное воздействие на поведение, питание, рост или репродуктивные функции животных. Тем не менее, поскольку популяции многих морских видов могут колебаться под действием естественных факторов, определить сублетальное воздействие нефти может быть затруднительно.

В некоторых случаях у морепродуктов возможно появление неприятного привкуса или видимых пятен. Например, рыба и моллюски, фильтрующие значительное количество воды, могут проглатывать нефть, находящуюся в толще воды, которая будет накапливаться в тканях. Рыболовные снасти и оборудование для выращивания также могут загрязняться, что может привести к загрязнению улова или запасов, а также приостановке ловли или процессов выращивания до тех пор, пока оборудование не будет очищено или заменено. Помимо потерь отдельных операторов, остановка натурального, коммерческого и спортивного рыболовства и нарушение циклов выращивания морепродуктов может иметь более широкие экономические последствия. Потеря доверия розничных торговцев и потребителей к продукции пострадавшего региона может привести к снижению продаж и убыткам даже при отсутствии фактического загрязнения продуктов.

Разлив нефти на поверхности моря, например, с судна, может быстро распространяться и диспергироваться в толще воды, не приводя к смертности или значительному ущербу. В результате свободноплавающие взрослые морские животные зачастую не подвергаются воздействию разливов нефти в открытом море. Морские виды, выращиваемые в определенных регионах, могут подвергаться большему риску из-за невозможности избежать воздействия нефти, перемещаясь в соседние воды. В случаях, где последствия имеют место быть, зона воздействия обычно ограничивается областью вокруг источника разлива. Нефть, разлитая в толщу воды из источника или из морского дна, может образовывать подводные шлейфы, воздействие которых может быть различным для разных промысловых видов.

Цепочка предприятий, участвующих в производстве морепродуктов, может быть достаточно обширной, включающей владельцев рыболовных судов или объекты аквакультуры, перерабатывающие компании, рынки и оптовые предприятия, а также магазины и рестораны, поставляющие продукты питания потребителям.



Jenifer Baker



Jenifer Baker



Jenifer Baker



Peter Vine

Примеры традиционных рыбных промыслов — (слева) береговой невод на Филиппинах; и (рядом слева) стационарные ловушки в ОАЭ.

Прибрежные общины во многих частях света зависят от рыбного промысла как от главного источника пищи, торговли и дохода. Нефть может быстро загрязнять ловушки, суда и другие снасти, наряду с долгосрочными последствиями, связанными с воздействием нефти на нерест рыбы и моллюсков и выростные участки, например в болотистой местности, мангровых лесах или солончаках. Пока нефть не ликвидирована и работы по очистке продолжаются, пострадавшим общинам может потребоваться другой источник продовольствия.

Меры, принимаемые для ликвидации разлива, также могут оказывать воздействие на морепродукты. Например, агрессивные или неподходящие методы очистки, такие как беспорядочная очистка береговой линии под высоким давлением или горячей водой, могут отрицательно повлиять на коммерчески эксплуатируемые виды.

Сезонные циклы рыболовства и морского хозяйства зависят от видов. Как следствие, чувствительность видов к разливу нефти может зависеть от времени года и стадии жизни вида на момент разлива. Например, рыбная ловля в определенном регионе может вестись в течение нескольких недель в году по причине миграции рыб, а ловля определенного вида может сопровождаться последующим зарыблением следующего поколения через несколько месяцев. В обоих примерах имеется период в несколько месяцев, в течение которого возможный разлив будет иметь меньшие последствия для сезонной деятельности. Влияние сезонности также распространяется на выведение видов в емкостях на суше, в которые закачивается морская вода.

Масштабы и характер воздействия нефтяного разлива на рыболовство и аквакультуру зависят от ряда факторов. Например, объем разлитой нефти не может сам по себе характеризовать степень воздействия; следует принимать во внимание такие факторы, как физические и химические свойства нефти, путь достижения нефтью ресурсов, а также время года и другие факторы. Последствия нефтяного разлива следует отличать от последствий от других событий, таких как:

- естественные колебания изобилия;
- колебания в интенсивности рыбной ловли, включая перелов;
- климатическое воздействие, например Эль-Ниньо;
- загрязнения от промышленных и городских стоков.

Меры, принимаемые для защиты пищевой цепочки рыболовства во время двух крупных разливов в 1993 и 2010 годах, соответственно, описаны в практических примерах на этой и следующей страницах.

ПРАКТИЧЕСКИЙ ПРИМЕР 1. Создание зоны запрета рыболовства у Шетландских островов, Великобритания, в 1993 году

Ликвидация инцидента *Braer*

5 января 1993 года на танкере *Braer* произошел отказ питания, и он сел на мель у южной части Шетландских островов в Великобритании, что привело к выбросу 84 700 тонн норвежской сырой нефти Gullfaks и около 1600 тонн тяжелого мазута. Сочетание легкого характера груза, сильных ветров и энергии волн привело к быстрому естественному диспергированию значительной части нефти в толще воды. Подводные течения привели к распространению нефти по большой площади. Значительная часть нефти в конечном итоге осела в двух глубоких раковинах с мелкозернистым осадком.



Танкер *Braer*, севший на мель у Шетландских островов в 1993 году

Во избежание риска попадания загрязненной рыбы и моллюсков в пищевую цепь была создана зона запрета рыболовства, и сразу после инцидента были налажены процессы мониторинга морепродуктов. Основную озабоченность вызывала коммерчески важная отрасль выращивания лосося. Смертность рыбы зафиксирована не была. Тем не менее, проверка загрязнения ароматическими нефтяными веществами (бензол и нафталин) показала наличие загрязнения приблизительно на 20% лососевых ферм в районе Шетландских островов поблизости от места инцидента, что привело к появлению пятен на запасах рыбы в результате воздействия диспергированной нефти. Отлов запасов лосося в пострадавшем районе для последующей продажи был приостановлен. Важно отметить, что процедуры контроля морепродуктов позволили не остановить продажи чистой рыбы из незагрязненных лососевых ферм.

Концентрации полиароматических углеводородов (ПАУ) в тканях рыб постепенно снижались по мере процесса очистки воды. Тем не менее, своевременное очищение зрелых рыб для последующей продажи оказалось невозможным, поэтому около 1700 тонн рыбы пришлось уничтожить. Ожидалось, что молодые рыбы, выращиваемые на следующий год, очистятся к моменту продажи, однако местные власти не сняли запрет на отлов, что привело к необходимости уничтожения еще примерно 3500 тонн рыбы. Весной 1993 года в пострадавших хозяйствах были запущены новые мальки, которые были успешно собраны два года спустя.

Мониторингом дикой рыбы занималось большое количество местных рыболовных судов. Рыба, пойманная в исходной зоне запрета, была загрязнена, однако уровни загрязнения были ниже, чем для выращиваемого лосося. Тем не менее, через две недели зона запрета была расширена и в нее были включены дополнительные места, где обнаруживалась загрязненная рыба. Запрет ловли диких видов плавниковых был снят через три месяца, в апреле 1993 года, на основании результатов мониторинга.

Первоначальная зона запрета рыболовства была расширена для включения дополнительных мест обитания моллюсков. На первоначальных этапах было выявлено повышенное загрязнение ракообразных и моллюсков по сравнению с дикой рыбой, за счет более тесного контакта с нефтяными отложениями и низкой скорости очищения. В период с сентября 1994 года по февраль 1995 года были выданы распоряжения на запрет ловли большинства моллюсков. В небольших регионах запреты на ловлю норвежских омаров и мидий действовали до марта 2000 года.

Согласно Конвенции о гражданской ответственности за ущерб в результате нефтяного загрязнения 1969, а также \ Конвенции о создании фонда 1971, после инцидента *Braer* клубом взаимного страхования судовладельцев и Международным фондом для компенсации ущерба от загрязнения нефтью были выплачены соответствующие компенсации. Общие потери, связанные с рыболовством, составили около 38,5 млн. фунтов стерлингов.

ПРАКТИЧЕСКИЙ ПРИМЕР 2. Запрет рыбной ловли и мониторинг морепродуктов в Мексиканском заливе, США, в 2010 году

Ликвидация инцидента Macondo

Во время бурения скважины Macondo, в 64 км от побережья Луизианы, США, 20 апреля 2010 года на мобильный буровой установке Deepwater Horizon произошел выброс нефти и взрыв, что привело к гибели 11 членов экипажа и крушению установки. Авария привела к разливу сырой нефти из скважины на глубине около 1500 метров, который продолжался 87 дней, до момента блокировки скважины 15 июля 2010 г. Общий объем разлитой нефти точно не определен, но по оценкам владельца скважины он составил от 518 000 м³, а по оценкам правительства США — 780 000 м³. Нефть разливалась под водой и на поверхности моря и в различной степени затронула приблизительно 1600 км побережья. Применение химических диспергентов, как под водой, так и на поверхности, увеличило скорость диспергирования нефти в толще воды, ограничив степень загрязнения прибрежных районов..

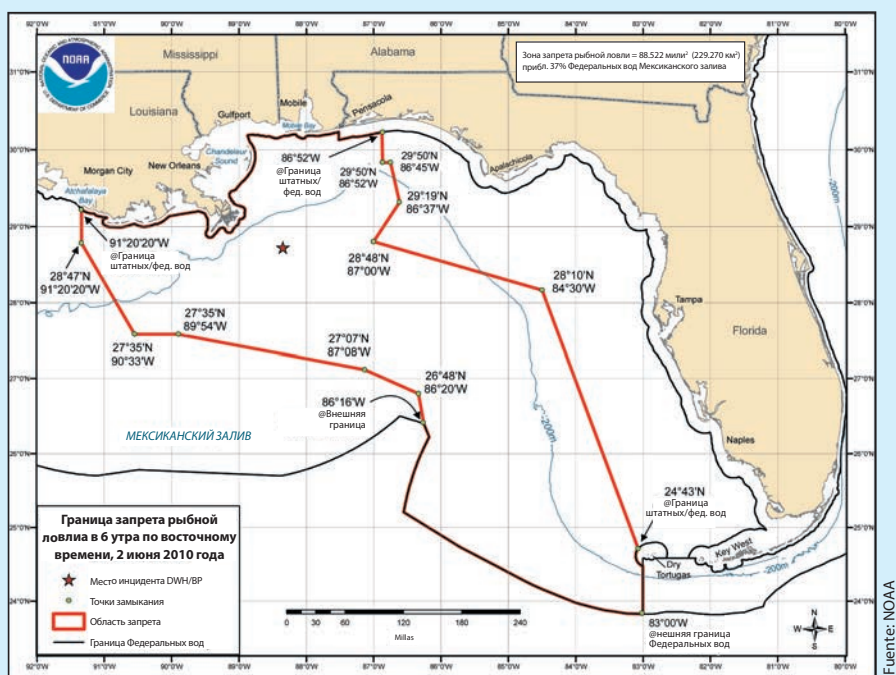
Власти США, включающие ряд правительственных учреждений, создали программу определения степени загрязнения морепродуктов. Существующие программы отбора проб морепродуктов были откорректированы, и в качестве меры предосторожности были приняты чрезвычайные меры по закрытию части Мексиканского залива для коммерческой и спортивной ловли рыбы и моллюсков. Помимо снижения риска поступления потенциально загрязненных продуктов в продажу, ограничение позволило снизить риски для рыбаков, связанные с операциями по ликвидации разлива..

Постоянный и всесторонний мониторинг и моделирование движения поверхностных вод позволили в необходимой степени расширить зону запрета рыбной ловли в течение последующих 11 месяцев. Первый запрет на рыболовство в федеральных водах США был введен 2 мая 2010 года (13й день инцидента), а пик запретов пришелся на июнь 2010 года, охватив площадь в 88 522 мили² (229 270 км²), или около 37% Федеральных вод.

Сенсорный анализ морепродуктов был проведен правительством до повторного открытия зоны запрета. С мая 2010 года федеральные и штатные органы проверили более 10 000 образцов морепродуктов на предмет наличия запаха или вкуса нефти или диспергентов, а также соединений, связанных с нефтью или диспергентами. Уровень загрязнения всех проверенных образцов был ниже уровней, опасных для здоровья человека, и показатели ни одного образца не превысили пороговые значения опасности, определенные Администрацией США по пищевым продуктам и лекарственным веществам. Зона запрета

рыболовства уменьшалась постепенно, и регионы, в которых подтверждалась чистота продуктов, открывались для рыбной ловли. Последняя зона федерального запрета рыболовства находилась недалеко от скважины, и была открыта 11 апреля 2011 года. Чтобы обеспечить выборку квот по лову определенных видов, сезон рыболовства был расширен.

Многие местные рыбаки заявили о влиянии периодов запрета на их способность ловить рыбы или моллюсков, запросив компенсацию за потерю дохода от ответственной стороны согласно национальному законодательству США. В 2012 году Федеральный суд одобрил сделку по выплате компенсаций в размере 2,3 миллиарда долларов США рыбакам, которые понесли потери. Кроме того, были зарегистрированы претензии от рыбаков из незагрязненных районов, связанных со снижением цен на их продукцию и ее продажи из-за непрестижности продукции из Мексиканского залива.



Карта зон запрета рыбной ловли в Мексиканском заливе на 2 июня 2010 года..

С другой стороны, если рыболовство закрывается на определенный период времени из-за опасений по поводу воздействия разлива на морепродукты, впоследствии эти запреты могут привести к увеличению улова. При отсутствии достоверных данных, описывающих условия, либо если данные об уровнях улова или продаж до разлива неизвестны, задача точного определения степени влияния разлива может оказаться достаточно сложной.

Если вблизи мест рыбной ловли наблюдается нефть, либо если отбор проб и проверки показывают влияние нефти на рыбные запасы, то продукция может быть изъята из продажи по причине угрозы здоровью общества. Освещение средствами массовой информации нефтяного загрязнения, а также устные сообщения, могут оказывать влияние на конкурентоспособность морепродуктов и снижение доверия к рынку. Это, в свою очередь, может приводить к падению цен или категорическому неприятию морепродуктов покупателями. В некоторой степени эти обстоятельства могут решаться проверкой морепродуктов контролирующими органами, а также целевыми маркетинговыми кампаниями, но это возможно только в том случае, если морепродукты безопасны для потребления.

В качестве меры предосторожности или для защиты людей от возможных рисков государственные учреждения могут принять решение ввести ограничения на рыболовство или продажу морепродуктов. Такие ограничения могут сохраняться до тех пор, пока результаты мониторинга (через методический отбор проб и анализ запасов рыбы и морской воды) будут подтверждать наличие загрязнения; такой мониторинг позволяет также определить момент возврата уровня загрязнения к базовым уровням. Ограничения рыбной ловли, вводимые государством, могут иметь экономические последствия для организаций и частных лиц, что приведет к потере их дохода в результате ограничения деятельности.

Туризм

Наличие нефти в воде или на берегу может оказать влияние на различных пользователей моря и берега, включая посетителей пляжей, гуляющих по набережной, любителей водных видов спорта и рыбаков-любителей. Прерывание прибрежной деятельности может иметь последующее влияние на работу отелей, ресторанов и баров, а также туристических баз, парковок для караванов и других юридических и физических лиц, которые живут за счет туризма. Кроме того, у местных ресторанов могут возникнуть сложности с поставками морепродуктов для удовлетворения потребительского спроса, а у организаций, которые предоставляют товары или услуги для отелей, ресторанов или в места туристических достопримечательностей, могут наблюдаться убытки, если возникшие потери не могут быть компенсированы другими источниками дохода. Потери туристического бизнеса в определенной области могут проявиться в сокращении доходов местных органов власти, национальных парков и мест культурного наследия, а также дорожных, железнодорожных и морских транспортных компаний.

Как и с воздействием на рыболовство, степень влияния на туристический бизнес зависит от целого ряда факторов. Основными факторами являются степень зависимости бизнеса от загрязненной береговой линии, а также характер и время загрязняющего воздействия, так как последствия перед и во время туристического сезона будут намного серьезней.

Пляжи и прибрежные достопримечательности могут временно закрываться на время операции очистки, а присутствие рабочих и оборудования может заставить посетителей искать другие места отдыха, не затронутые нефтью. Движение грузовых автомобилей и тяжелой техники, зачастую необходимое для транспортировки материалов и собираемых отходов с береговых линий, а также наличие большого числа рабочих, очищающих береговую линию, может привести к дополнительному ущербу для местного населения.



ТОРФ



ТОРФ

Пляжи и отели являются основными местами пребывания туристов. Присутствие рабочих и оборудования, участвующих в операции очистки, а также временное закрытие пляжей и прибрежных достопримечательностей, может заставить посетителей искать другие места отдыха, не затронутые нефтью.

Влияние нефтяных разливов может почувствоваться сразу после оседания нефти на пляжах и других береговых линиях. Тем не менее, в морях с большим волнением, особенно в штормовую погоду, нефтяной блеск может появиться на объектах собственности вдоль набережных или недалеко от берега, что может потребовать очистки или повторного окрашивания. На участках берега, находящихся в частной собственности (например, дома отдыха), могут возникнуть трудности с очисткой, например если доступ ограничен из-за отсутствия владельцев, например вне туристического сезона.

Хотя нефтяной разлив может приводить к ущербу собственности, последующая операция очистки, а также интерес средств массовой информации и общественности, возникающий в таких условиях, может способствовать развитию альтернативных источников дохода, в некоторых случаях увеличенного. Лицам, принимающим участие в операции очистки, требуется питание и проживание, а авария или работы вблизи берега могут привлечь значительное количество зрителей.

Туристы, которые в ином случае могли поехать или остановиться в загрязненной области в течение нескольких дней или недель, могут принять решение отменить бронирование и отправиться в другие места. Такая потеря доверия к туристической зоне, что иногда усугубляется повышенным уровнем освещения средствами массовой информации и внимания общественности, может привести к негативному влиянию на репутацию местной туристической индустрии, даже если в этом регионе не наблюдалось непосредственного влияния нефти. Коммерческие организации и государственные туристические компании могут понести дополнительные расходы, связанные с проведением рекламных кампаний по восстановлению общественного доверия. Опять же, количественная оценка возможного экономического воздействия на туризм из-за потери доверия к рынку зависит от доступных надежных финансовых данных, которые могли бы продемонстрировать снижение дохода непосредственно из-за разлива, а не других событий.

Прочее

Аквариумы и места отдыха

Ряд прибрежных достопримечательностей и объектов, включая аквариумы, морские научно-исследовательские центры, бассейны с морской водой и центры талассотерапии, могут требовать регулярного пополнения чистой морской водой. Применяемых процедур по удалению отходов и мусора из поступающей воды может оказаться недостаточно для защиты от больших объемов нефти и растворимых нефтяных соединений.

Владельцы объектов могут предпринимать действия по сокращению или минимизации воздействия нефти путем установки временных фильтров, закрытия водозаборов и применения методов внутренней рециркуляции воды, а также путем транспортировки животных в другие места. Все будет зависеть от времени, доступном с момента оповещения об инциденте до поступления нефти, и степень воздействия может быть различной. Кроме дополнительных затрат на применение указанных методов, привлекательные для туристов места могут потребовать временного закрытия, или в них будет наблюдаться сокращение числа посетителей.

Суда

Загрязнение судов нефтью может происходить в портах, гаванях, морских вокзалах или в открытом море. Загрязнение может быть ограничено попаданием нефти на корпус в районе ватерлинии, но оно может быть и более серьезным, если пришвартованное судно сохнет при отливе, или если нефть попадет в систему охлаждения двигателя. Суда, участвующие в операции по очистке, включая рыболовные суда, могут быть загрязнены в процессе работы в местах скопления густой нефти, особенно при сильном волнении, когда нефть может попадать на палубу, а также при подъеме оборудования для локализации и сбора нефти на борт или при транспортировке собранной нефти и нефтесодержащих отходов.

Небольшие загрязнения корпусов чаще всего можно отмыть на месте, оставаясь на плаву, особенно если это сделать быстро, что позволит свести к минимуму вероятность воздействия нефти на лакокрасочное покрытие и сам корпус, а также ее затвердения под влиянием солнечных лучей. Стоянка при отливе обеспечит очистку судна с берега, но при этом возможно воздействие других операций очистки в приливной зоне.

В случаях сильного загрязнения или когда нефть нарушает покрытие или сам корпус судна (особенно это касается корпусов из стекловолокна), суда могут потребовать буксировки или транспортировки для последующей более тщательной очистки или ремонта. Для выполнения этой задачи может потребоваться отдельный обвалованный участок. В других случаях для более крупных судов может потребоваться постройка в сухой док. Работы по очистке могут проводиться владельцем судна или подрядчиком, привлекаемым специально для этой задачи; в обоих случаях рекомендуется заранее заключать соглашение по методам и стоимости работ со сторонами, которые могут предоставить компенсацию за эти работы.

В большинстве случаев для проведения очистки потребуются разрешение владельца судна. В частности, владельцы яхт и других прогулочных судов могут отсутствовать большую часть года, что может привести к задержкам. Гавани, государственные и другие суда, такие как лоцманские суда, таможенные суда, шлюпки и т.д., могут предъявлять дополнительные требования при их привлечении к ликвидационной операции. Очистка военных судов может быть дополнительно осложнена ограничениями доступа, которые требуют обеспечения благонадежности работников. Коммерческие, особенно контейнерные суда, зачастую требуют соблюдения установленных графиков, и задержки, вызванные операцией очистки перед входом или при выходе из порта, либо наличием нефти в воде, могут иметь дополнительные последствия, выраженные в претензиях за простой.

Порты, гавани, причалы и терминалы

Защита портов от плавающей нефти может оказаться трудновыполнимой задачей, что связано с движением судов и открытым доступом. В процессе очистки судов или ограничения движения судов из-за наличия нефти возможны нарушения деятельности портов. Объекты инфраструктуры порта могут с трудом поддаваться очистке. В частности, может быть трудно удалить нефть, оказавшуюся под причалами и пирсами, при наличии множества свай или колонн. Кроме того, операция очистки может быть опасной при сильном приливе. Очистка укрепительных сооружений может быть относительно простой. Для этого привлекаются

команды работников и небольшое судно, но в этом процессе возможны задержки, связанные с требованиями швартующихся судов. Старые и разрушающиеся объекты порта, например конструкции из дерева, могут потребовать тщательной очистки для минимизации последствий, связанных с агрессивными методами очистки.

Разлив нефти в сухих доках может нарушить рабочие графики, что приведет к трудностям при очистке. Внешняя конструкция плавучих сухих доков также может быть загрязнена нефтью, плавающей в порту, что также может привести к нарушению графика работ. Присутствие нефти или загрязненного мусора в верфях, где ведется производство или обслуживание судов, а также в других местах горячей обработки, может привести к опасности пожара или взрыва.



ТОРФ

В отличие от портов, более узкие входы причалов и гаваней могут позволить успешно применить боновые заграждения, при условии ограничения движения судов для защиты боновых заграждений от повреждений. В любом случае возможно загрязнение плавучих мостков, пристаней, якорных буйев и канатов, что потребует их очистки или замены.

Порты, гавани и причалы часто защищаются морскими заграждениями в виде скальных укреплений или тетраподов. Удаление нефти с таких конструкций может быть затруднено, как и очистка самих конструкций, что может привести к повторному загрязнению нефтью и мусором, вымываемым при последующих приливах. Аналогичные проблемы могут возникать при уборке искусственных островов, восстановленных участков и других искусственных конструкций. В противоположность этому, терминалы для погрузки и разгрузки нефти, угля и других насыпных грузов могут быть построены на берегу или открытых сваях. В любом случае, очистка таких конструкций также может представлять сложность.

Закрытие водных путей, гаваней, портов, терминалов и других коммерчески важных объектов инфраструктуры может привести к сопутствующим убыткам многих сторон, включая судовладельцев, грузовладельцев и портовое управление. До того как будет снижен риск загрязнения, судам может потребоваться оставаться на причале или на берегу.

Прибрежное гражданское строительство

Добыча морского песка и заполнителей, выемка грунта, мелиорация земель, работы морского и берегового гражданского строительства — все это может быть остановлено при разливе нефти. При небольших работах возможна защита от плавающей нефти при помощи боновых заграждений, однако более крупные участки могут потребовать остановки работ до момента снижения риска загрязнения или очистки соответствующих береговых линий, инфраструктуры, оборудования и других ресурсов. В контрактах на выполнение работ могут быть предусмотрены штрафы за задержки, в связи с чем возможны соответствующие претензии.

Плавающая нефть может залечь или смешаться с отложениями или материалами на строительных площадках, что может привести к дальнейшему загрязнению при освобождении нефти во время последующих приливно-отливных процессов. Нефть, разлитая из трубопроводов или скважин, а также плавающая нефть, которая впоследствии оседает, может загрязнять подземные конструкции и другие компоненты проекта. Очистка строительных площадок требует тщательного надзора для обеспечения эффективности и безопасности работ, а также минимизации задержек.

Мероприятия по очистке от нефтяного загрязнения в нефтегавани.

Промышленный водозабор

Помимо аквариумов, береговых объектов аквакультуры и других перечисленных выше объектов, чистая морская вода используется множеством других отраслей. Электростанции, нефтеперерабатывающие и опреснительные заводы требуют больших объемов соленой воды, используемой в качестве охлаждающей жидкости, а последнем случае — в качестве базового материала для питьевой воды. Морская вода может также использоваться для регазификации сжиженного природного газа (СПГ) перед его подачей в газопроводы.

Возможность защиты мест забора морской воды частично зависит от их конструкции. Для подземных водозаборов существует риск попадания нефтяных шлейфов и нейтрально плавучей нефти, а другие конструкции, например обычные каналы на уровне моря, подвержены воздействию плавающей на поверхности нефти. В условиях сложных погодных условий защита водозабора может стать трудной задачей.

Возможность уменьшить поток морской воды при угрозе загрязнения может зависеть от способности своевременной блокировки объекта. Фильтры мусора, скорее всего, не смогут защитить объект от попадания нефти, которая может, например, заблокировать трубы конденсатора на электростанции, что приведет к последующим нарушениям в работе системы охлаждения или мембран обратного осмоса в опреснительных установках. Кроме того, фильтры мусора также могут засориться вязкой нефтью, что остановит поток воды, необходимый для охлаждения или опреснения. В обоих случаях может потребоваться остановка оборудования для ремонта или очистки, что может оказать значительное влияние на местное население. В частности, на атомных электростанциях может потребоваться провести затратные процедуры остановки, а очистка может быть связана со множеством трудностей.

Производство соли

Соль производится во многих странах мира. Процесс представляет собой испарение морской воды в прибрежных солончаках для производства соляного раствора. Производственные объекты могут представлять собой как небольшие, местные, ремесленные резервуары в солончаках, так и промышленные остекленные пруды с водой, перекачиваемой высокопроизводительными насосами. Производство может носить сезонный характер, поэтому риски и влияние нефтяных разливов будут зависеть от стадии производственного процесса на момент разлива. Нефть, оказавшаяся в облицованных ваннах, может быть убрана относительно простым способом, в то время как очистка прудов с отложениями может стать более сложной задачей в случае проникновения нефти в субстрат.

Возможное загрязнение прудов может быть предотвращено путем блокирования потока морской воды. Тем не менее, закрытие грязевых прудов на длительное время может привести к их высыханию, что может потребовать ремонта перед возобновлением производства соли.

Сельское хозяйство

Морские нефтяные разливы редко приводят к загрязнению сельскохозяйственных земель. Тем не менее, бури в сочетании с высокими приливами могут приводить к образованию нефтяных струй, которые могут оказывать отрицательное воздействие на сельскохозяйственные культуры и выращиваемых животных. Нефть может оседать на берегах, где пасутся животные, повышая вероятность проглатывания загрязненных водорослей и других продуктов питания, что создаст необходимость поиска альтернативных источников питания. Разливы нефти на судоходных реках и лиманах могут привести к загрязнению культур, орошаемых речной водой, например, рисовых полей, что может потребовать повторной посадки.

Ответственность и компенсации

Возможные последствия, описанные в предыдущем разделе, могут привести к финансовым потерям частных лиц, компаний и других организаций. Наряду с затратами на операцию очистки и ущербом окружающей среде, это может стать источником дополнительных претензий на компенсацию.

Ответственность за издержки, связанные с инцидентом, обычно определяется гражданским правом (а не уголовным) в соответствующем национальном законодательстве. В разных странах мира используются разнообразные подходы к ответственности и выплате компенсаций.

Многие страны являются участниками целого ряда международных конвенций, касающихся компенсаций за разлив нефти с судов. Эти конвенции определяют единообразные правила и критерии, касающиеся компенсаций владельцам судов и других сторон, пострадавших от нефтяного разлива в странах, которые подписали соответствующие конвенции и в которых произошел разлив. С другой стороны, разливы нефти из других источников, за исключением от судов, не являются предметом международных конвенций.

В результате выплаты компенсаций за разлив или угрозу разлива нефти будут зависеть от двух основных факторов: юрисдикции, в которой произошел инцидент (или воздействие), и источника разлива нефти. Этот раздел документа посвящен выплатам компенсаций за разливы из судов, морских сооружений и на стационарных установках. Также здесь описывается порядок определения ответственных судовладельцев или операторов объектов, а также возможные источники выплаты компенсаций.

Основание для компенсаций при разливах с судов

Страховщик ответственности судовладельца перед третьими сторонами, как правило это клуб взаимного страхования, обычно является основным источником выплаты компенсаций за ущерб, вызванный разливами нефти с судов. Клубы взаимного страхования обычно покрывают ответственность судовладельцев и фрахтователей по широкому спектру обязательств, включая:

- личные травмы членов экипажа, пассажиров и других лиц, находящихся на борту;
- потери и повреждения груза;
- нефтяное загрязнение;
- подъем затонувших судов и повреждения, требующие постановки судна в док.

Клубы взаимного страхования также предоставляют своим членам ряд услуг в области обработки претензий, решения правовых вопросов и предотвращения потерь, и зачастую играют ведущую роль в управлении потерями. Каждый клуб взаимного страхования управляется его членами через совет директоров или комитет, состоящий из членов клуба.

Клубы взаимного страхования являются некоммерческими ассоциациями взаимного (кооперативного) страхования, позволяя владельцам судов разделять риски и ответственность выплат по претензиям. Тринадцать крупнейших клубов взаимного страхования покрывают около 90% общемирового грузооборота. При этом все они являются членами международной группы клубов взаимного страхования (Международная группа). Международная группа координирует деятельность и определяет нормативные требования к соглашениям клубов взаимного страхования о разделении ответственности по претензиям (пульное соглашение), что позволяет всем 13 клубам дополнительно страховать друг друга и нести общую ответственность по претензиям, превышающим определенное пороговое значение, которое в настоящее время установлено на уровне 9 миллионов долларов США. Это соглашение о разделении ответственности по претензиям подкрепляется программой перестрахования рынков, принятой клубами взаимного страхования в рамках Международной группы. Кроме прочего, Международная группа организует форумы для клубов взаимного страхования, где разрабатываются общие политики и продвигаются интересы владельцев судов. Упомянутые 13 клубов взаимного страхования располагаются в Великобритании, Скандинавии, Японии и США.

Существует ряд более мелких клубов взаимного страхования и коммерческих страхователей с фиксированной премией, действующих подобно общепринятым страховым организациям, которые помогают в страховании ответственности перед третьими сторонами некоторому количеству коммерческих судов, главным образом действующих на внутренних рынках.

Суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им, включая военные корабли и другие суда, используемые в военной службе или для перевозок, обычно эксплуатируются вне страховых обязательств, определенных клубами взаимного страхования или коммерческими организациями.

При нефтяных разливах из коммерчески эксплуатируемых судов перед владельцем судна возникает ответственность на сумму, установленную соответствующей международной конвенцией или национальным законодательством, которая погашается через клуб взаимного страхования или страховую организацию. Возможность выплаты компенсаций за разливы с судов во многом зависит от следующих факторов:

- типа судна: коммерчески используемый танкер или судно, не являющееся танкером;
- типа нефти: стойкая или не стойкая;
- факта подписания страной одной или ряда соответствующих международных конвенций о компенсациях или наличия действующего законодательства в области компенсаций.

Претензии о компенсациях в первую очередь предъявляются судовладельцу или страховой организации, которая покрывает его ответственность перед третьими сторонами. Возможно существование других источников компенсаций, дополняющих клубы взаимного страхования и страховые организации, включая международные и внутренние фонды.

Разливы из коммерческих танкеров

Международные конвенции

Нормы предоставления компенсаций за последствия от нефтяных разливов из коммерчески эксплуатируемых танкеров развивались в течение последних нескольких десятков лет. Впервые этот вопрос обрел важность после разлива из танкера *Torrey Canyon* в 1967 году, когда правительство Великобритании столкнулось с трудностями при возмещении расходов, понесенных в результате ликвидации разлива на пляжах и в других местах. В качестве ответной меры на эти трудности в сфере судоходства и нефтедобычи в 1969 году было создано две схемы добровольной компенсации, которые обеспечивали своевременные выплаты компенсаций после разливов нефти из танкеров. В то же время в рамках Международной морской организации (ММО) правительства разработали две международные конвенции для тех же целей: Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и Конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью. Успех двух международных конвенций привел к отказу от схем добровольной компенсации, принятых в 1997 году. Для охвата других сценариев загрязнений были разработаны дополнительные международные конвенции.

До вступления в силу в соответствующей стране и закрепления обязательств для правительства и деятельности в водах этой страны, эти конвенции требуют прохождения установленного процесса подписания, ратификации, принятия, утверждения и присоединения через ММО. Для применения международной конвенции соответствующие нормы должны быть отражены в государственном законодательстве. Примером может служить Закон о торговом мореплаваннии Великобритании. Многие страны мира подписали одну или ряд конвенций, описанных ниже. Хотя они отличаются по сферам применения, в основе международных конвенций лежит множество общих принципов. Например, они, прежде всего, касаются нефтяных разливов в водах стран, подписавших соответствующую конвенцию.

Для заявителей основное преимущество состоит в том, что требования о возмещении потерь могут быть предъявлены согласно конвенции без необходимости доказывать вину владельца

судна, из которого произошел разлив, а в большинстве случаев и привлекать адвокатов или обращаться в суд без крайней необходимости. Тем не менее, в каждой конвенции определяются лимиты времени, в течение которых возможно предъявление требований, и ограничиваются типы допустимых претензий.



ТОРФ

● Стойкая нефть

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и Конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью представляют механизм выплаты компенсаций за разлив или угрозу разлива стойкой углеводородной минеральной нефти, перевозимой танкерами. Согласно этим двум конвенциям, танкер определяется как мореходное или морское судно, произведенное или адаптированное для грузовой перевозки нефти навалом. Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью разработал широко применяемые руководящие принципы, в которых говорится о том, что нефть является нестойкой, если на момент погрузки по крайней мере 50% углеводородных фракций (по объему) было очищено перегонкой при температуре 340° C (645° F) и, по крайней мере 95% углеводородных фракций (по объему) было очищено перегонкой при температуре 370° C (700° F). При этом контроль должен осуществляться в соответствии с методом D86/78 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM) или его последующей редакцией. Этот принцип согласуется с определением стойкой нефти Береговой охраны США (USCG) и Агентства по охране окружающей среды США (EPA).

Как правило, стойкая нефть содержит большую долю тяжелых фракций или материалов с высокой точкой кипения. Стойкие виды нефти не рассеиваются быстро после разлива и, как следствие, могут угрожать природным и экономическим ресурсам. Среди видов нефти, обычно относящихся к стойким, можно выделить сырую нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочные масла. Нестойкие типы нефти, в свою очередь, состоят из более легких углеводородных фракций, которые обычно быстро рассеиваются путем испарения. Это бензин, легкое дизельное топливо и керосин. При разливе нестойкой нефти какие-либо дополнительные действия, помимо мониторинга, обычно не требуются, а меры по очистке, как правило, весьма ограничены. Тем не менее, такие факторы, как экстремально низкие температуры или захоронение в отложениях, могут привести к долгосрочному присутствию нефти, которая обычно относится к нестойкой.

● Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью

В Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (Конвенция о гражданской ответственности или CLC)¹ описывается первый уровень компенсаций, выплачиваемых владельцем (или страхователем) танкера, который стал причиной загрязнения в результате разлива или неминуемой угрозы разлива стойкой нефти. Нормы Конвенции CLC применяются к загрязнениям в территориальных водах страны, где эта Конвенция имеет правовую силу, а также к операциям по ликвидации аварийного разлива или его угрозы. Конвенция CLC 1969 была принята в 1975 году и впоследствии претерпела ряд редакций, последняя из которых подписана в 1992 году и действует в более чем 130 странах². Тем не менее, в ряде стран, включая Бразилию, силу имеет исключительно исходный вариант Конвенции CLC 1969.

Конвенции 1992 применяются в отношении мореходных или морских судов, произведенных или адаптированных для грузовой перевозки нефти навалом.

¹ Текст Конвенции доступен в разделе публикаций на веб-сайте Фонда IOPC: www.iopcfunds.org

Хотя Конвенция CLC 1992 обычно применяется к разливам или угрозам разливов из танкеров, перевозящих стойкую нефть, она также может применяться к пустым танкерам, например, в случае разлива бункерного топлива, используемого для питания двигателей судна, при наличии на танкере остатков стойкой нефти в момент разлива.

Как было сказано, Конвенция CLC возлагает безусловную ответственность на владельца танкера, что означает доступность компенсаций даже при отсутствии вины владельца за загрязнение, и в большинстве случаев выплаты возможны без необходимости обращения заявителя в суд. Владелец танкера освобождается от строгой ответственности только в исключительных обстоятельствах. В то же время CLC позволяет ограничить ответственность владельца танкера суммой в соответствии с объемом (тоннажем) танкера. Это ограничение суммы варьируется в зависимости от редакции Конвенции CLC, действующей в соответствующей стране.

Таблица 1 Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью ограничивает ответственность владельцев танкеров

Международная конвенция ³	о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью
CLC 1969	2 000 франков Пуанкаре (прибл. 83 долл. США) за тонну брутто, максимум до 210 миллионов франков Пуанкаре (прибл. 8,5 млн. долл. США). (один франк Пуанкаре соответствует 65,5 миллиграммам золота и в настоящее время в основном заменяется специальными правами заимствования (СДР)).
Протокол 1976 к Конвенции CLC 1969	133 СДР (прибл. 200 долл. США) на тонну брутто, максимум 14 миллионов СДР (прибл. 21 млн. долл. США)
Конвенция CLC 1992 (ограничения после последующих поправок)	Грузоподъемность судна до 5000 тонн брутто — 4,5 миллиона СДР (прибл. 7 миллионов долл. США); Грузоподъемность судна от 5000 до 140 000 тонн брутто — 4,5 миллиона СДР (прибл. 7 миллионов долл. США) плюс 631 СДР (прибл. 930 долл. США) за каждую дополнительную тонну брутто; Грузоподъемность судна от 140 000 тонн брутто — 89,77 миллионов СДР (прибл. 133 миллиона долл. США).

Для покрытия этой ответственности, согласно Конвенции CLC 1992, владелец танкера должен участвовать в обязательном страховании, хотя это требование не распространяется на суда, перевозящие менее 2000 тонн стойкой нефти в качестве груза. «Голубая карта», выдаваемая страховщиком, и сертификат Конвенции, выдаваемый страной-участником Конвенции, обычно служит доказательством страхования. Право ограничения ответственности согласно Конвенции CLC 1992 не применяется, если будет доказано, что загрязнение стало причиной действия или бездействия владельца танкера с намерением причинить этот ущерб, либо следствием безответственности и осознанием того, что может произойти (Конвенция CLC 1992, пункт V (2)).

² Перечень стран приведен на веб-сайте Международной морской организации (www.imo.org) или в разделе «Членство» на веб-сайте Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (www.iopcfunds.org).

³ На указанных веб-сайтах ММО и Фонда IOPC можно также найти информацию о действующих редакциях Конвенции CLC в каждой стране.

Согласно Конвенции CLC 1992 владелец танкера не несет ответственности, если ущерб был причинен в результате стихийного бедствия, умышленных действий третьей стороны или из-за ошибок государственных органов в поддержании работы навигационных или других средств. Конвенция CLC не применяется, если ущерб был нанесен из-за акта агрессии, военных действий, гражданской войны или восстания, или был вызван разливом из военного судна.

Претензии на возмещение ущерба от загрязнения, согласно Конвенции CLC 1992, могут предъявляться только зарегистрированному владельцу танкера. Это не запрещает пострадавшим требовать компенсации у лиц, не являющихся владельцем, за рамками действия этой Конвенции. Тем не менее, эта Конвенция запрещает предъявление претензий служащим или агентам владельца, членам экипажа, пилотам, фрахтователям (включая фрахтователей по бербоут-чартеру), руководителям или операторам судов, а также любым другим лицам, проводящим спасательные операции или принимающим превентивные меры, если ущерб не является результатом их личного действия или бездействия и т.д. (Конвенция CLC, статья III (4)). Владелец танкера вправе принимать ответные меры в отношении третьих сторон в соответствии с национальным законодательством, например, если разлив нефти произошел не по вине владельца танкера.

Претензии в рамках Конвенции CLC могут относиться к различным категориям ущерба от загрязнения, о чем рассказывается далее в этом документе. К их числу относятся:

- операции по очистке и превентивные меры;
- ущерба собственности;
- экономические потери, включая отрасли рыболовства, аквакультуры и переработки рыбы, а также туризм;
- меры по предотвращению экономического ущерба;
- урон окружающей среде и последующие исследования.

Согласно Конвенции CLC претензии должны предъявляться в течение трех лет с момента нанесения ущерба или шести лет с момента инцидента в зависимости от того, что наступит раньше. В ряде стран Конвенцией о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (см. ниже) или государственными фондами допускается превышение суммы компенсаций установленного предела ответственности владельцев танкеров.

● **Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью**

Международная конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Конвенция о создании фонда)⁴ представляет второй уровень компенсаций за разливы (или их угрозу) стойкой нефти из танкеров на территории страны-участницы Конвенции. Конвенция о создании фонда была принята в 1978 году и впоследствии претерпела ряд редакций, последняя из которых (1992) действует более чем в 110⁵ странах.

Конвенцией о создании фонда был образован Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Фонд IOPC), который финансируется за счет сборов, уплачиваемых компаниями и другими организациями из стран, подписавших Конвенцию, которые получают сырую или топливную нефть, перевозимую морем. Фонд IOPC является межправительственной организацией, которая управляется секретариатом,

⁴ Текст Конвенции доступен в разделе публикаций на веб-сайте Фонда IOPC: www.iopcfunds.org

⁵ Перечень стран приведен на веб-сайте Международной морской ассоциации (www.imo.org) или на веб-сайте Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (www.iopcfunds.org).

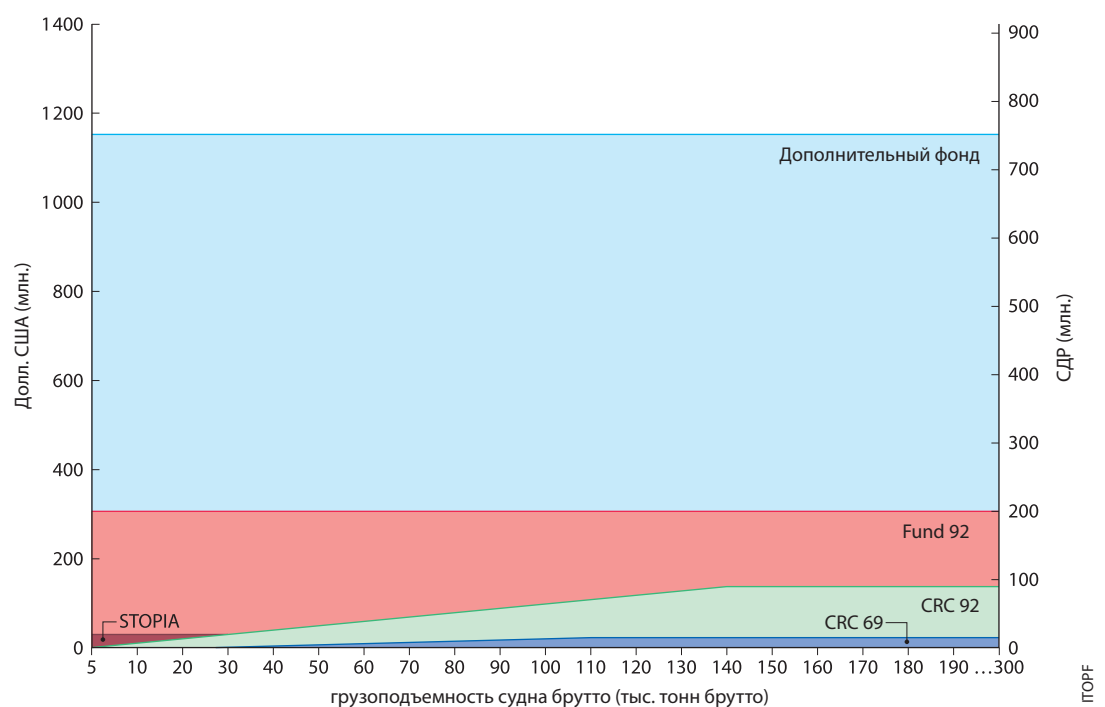
расположенным в Лондоне, и регулируется двумя органами: Ассамблеей и Исполнительным комитетом. Ассамблея включает представителей правительств всех стран-участников, в то время как Исполнительный комитет, состоящий из 15 государств-участников, является вспомогательным органом, избираемым Ассамблеей и в основном занимающимся утверждением претензий. Однако полномочия директору фонда на утверждение и производство выплат по претензиям обычно предоставляются Исполнительным комитетом.

Максимальная сумма компенсаций, выплачиваемых по Конвенции о создании фонда 1992 по одному инциденту, независимо от размера судна, составляет 203 миллиона специальных прав заимствования (СДР), что соответствует приблизительно 300 миллионам долларов США. Эта максимальная сумма включает компенсации, выплачиваемые судовладельцем или страховщиком судна в рамках Конвенции CLC 1992.

Согласно Конвенции о создании фонда 1992 из Фонда выплачиваются компенсации в тех случаях, когда заявители не получают полной компенсации по Конвенции CLC 1992, например когда:

- уровень ущерба превышает предел ответственности владельца танкера согласно Конвенции CLC 1992;
- согласно Конвенции CLC 1992 владелец танкера не несет ответственности за ущерб, причиненный в результате стихийного бедствия, умышленных действий третьей стороны или из-за ошибок государственных органов в поддержании работы навигационных или других средств;
- владелец танкера не в состоянии полностью понести свои финансовые обязательства согласно Конвенции CLC 1992, а имеющейся страховки недостаточно для полного погашения претензий;
- владелец танкера оказывается неизвестен.

Рисунок 1 Пределы компенсаций в рамках Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и Конвенции о создании фонда 1992 (включая Соглашение о компенсации за загрязнение нефтью малыми танкерами — STOPIA)



Как и в случае с Конвенцией CLC 1992, Конвенция о создании фонда 1992 не выплачивает компенсации, если ущерб был нанесен из-за акта агрессии, военных действий, гражданской войны или восстания, или был вызван разливом из военного судна, либо если невозможно доказать, что разлив произошел из танкера.

В рамках Конвенции о создании фонда доступны те же категории претензий, что и в рамках Конвенции CLC. Точно также согласно Конвенции о создании фонда претензии должны предъявляться в течение трех лет с момента нанесения ущерба или шести лет с момента инцидента, в зависимости от того, что наступит раньше.

В 2003 году был согласован протокол о внесении изменений в Фонд 1992, согласно которому был образован Дополнительный фонд, представляющий компенсации третьего уровня за ущерб от нефтяных загрязнений приблизительно в 30 странах⁶, подписавших этот протокол. В этих странах общая сумма компенсаций, доступных по линии Дополнительного фонда 2003 по одному инциденту, составила 750 миллионов СДР или прилб. 1110 миллионов долларов США, включая суммы, выплачиваемые согласно Конвенции о гражданской ответственности и Конвенции о создании фонда 1992. Дополнительный фонд финансируется за счет платежей компаний-получателей сырой нефти и мазута, перевозимых морем в странах-участниках Дополнительного фонда, управление которым осуществляется на основаниях, аналогичных для Фонда 1992.

⁶ Перечень стран приведен на веб-сайте Международной морской организации (www.imo.org) или в разделе «Членство» на веб-сайте Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (www.iopcfunds.org).

ПРАКТИЧЕСКИЙ ПРИМЕР 3. Компенсации за ущерб от загрязнения нефтью уезда Тхэан, Корейская Республика, 2007 год

Ликвидация последствий инцидента *Hebei Spirit*

7 декабря 2007 года танкер *Hebei Spirit*, загруженный 209 000 тоннами четырех типов ближневосточной сырой нефти, столкнулся с крановой баржей, находящейся на якоре у уезда Тхэан, Республика Корея. Из-за плохой погоды баржа сорвалась с якоря, и в результате столкновения в грузовых танках со стороны порта образовалось три пробоины. Несмотря на усилия экипажа *Hebei Spirit* по минимизации ущерба, в море вылилось приблизительно 10 900 тонн сырой нефти марок Iranian Heavy, Upper Zakum и Kuwait Export.

Нефть затронула около 340 километров береговой линии, как на материке, так и на ряде островов трех провинций вдоль западного побережья Республики Корея. Основная часть ликвидационной операции проводилась с привлечением 21 отдельного подрядчика, а многочисленные провинциальные органы власти привлекли множество местных жителей в качестве рабочих (до 10 000 человек в день). Наряду со значительным количеством добровольцев в операции приняло участие множество военных (всего до 50 000 человек в день).

В разной степени нефтью были затронуты объекты выращивания водорослей, особенно красных водорослей, а также места выращивания устриц. Многие устричные фермы и объекты потребовали демонтажа и замены. Также были затронуты крупные производства по выращиванию устриц, морской горчицы, морского ушка, морского огурца и плавниковых.

Загрязнение пляжей и прибрежных пейзажей Национального парка в Тхэане оказали ощутимое воздействие на туристическую отрасль в этой части Республики Корея. Хотя работы по очистке позволили сократить воздействие нефти на эту отрасль, туристический бизнес претерпел убытки.

Согласно Конвенции 1992 о гражданской ответственности, а также Конвенции о создании фонда 1992, после инцидента *Hebei Spirit* клубом взаимного страхования судовладельца и Международным фондом для компенсации ущерба от загрязнения нефтью были выплачены соответствующие компенсации. Для принятия и обработки претензий клубом взаимного страхования и Международным фондом для компенсации ущерба от загрязнения нефтью в Сеуле был создан объединенный центр обработки претензий. Всего было получено около 128 000 претензий на общую сумму более 2 2700 миллиардов южнокорейских вон (прилб. 2 500 млн. долл. США), при этом около 111 000 претензий было получено из сектора рыболовства, а более 10 000 были связаны с туризмом. Информация об оценке этих претензий доступна на веб-сайте Международного фонда компенсации ущерба от загрязнения нефтью: www.iopcfunds.org

- **СТОPIA и ТОPIA**

Чтобы обеспечить справедливое распределение компенсаций между владельцами танкеров и получателями нефти, между клубами взаимного страхования, которые являются членами международной группы клубов взаимного страхования, были согласованы две схемы.

Соглашение о возмещении ущерба от загрязнений из малых танкеров (СТОPIA 2006) применяется к небольшим танкерам, страхуемым клубами взаимного страхования, являющимися участниками Международной группы, при нанесении ущерба в стране, где применяется Конвенция о создании фонда 1992. Согласно условиям СТОPIA 2006 ответственность в рамках Конвенции CLC 1992 для владельцев танкеров грузоподъемностью до 29 548 тонн брутто (GT) увеличивается приблизительно до 31 миллиона долларов США.

Второе соглашение, известное как Соглашение о возмещении ущерба от загрязнений из танкеров (ТОPIA 2006) позволяет владельцам танкеров, страхуемых клубами взаимного страхования, являющимися участниками Международной группы, возратить половину суммы, выплачиваемой Дополнительным фондом 2003 в качестве компенсаций.

Оба этих соглашения регулируют распределение компенсаций, выплачиваемых клубами взаимного страхования и Международным фондом, однако не регулируют процесс рассмотрения претензий.

- **Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ**

Ущерб, нанесенный нестойкими типами углеводородной минеральной нефти, а также другими веществами, перевозимыми в качестве груза, регулируются Международной Конвенции об ответственности и компенсациям за ущерб в связи с перевозкой опасных и вредных веществ по морю⁷, известной как Конвенция HNS. Редакция этой Конвенции под номером 2010 была подписана восемью странами, но она еще не вступила в законную силу.

Конвенция HNS 2010 распространяется на ущерб, полученный в результате воздействия опасных веществ на территории страны, в которой принята эта Конвенция, на участках протяженностью до 200 морских миль, а также на ущерб, полученный в результате воздействия опасных веществ при их перевозке судами, зарегистрированными или идущими под флагом страны-участника Конвенции, даже если инцидент произошел на территории другой страны. Компенсации предоставляются за ущерб от загрязнений и ущерб, вызванный другими рисками, такими как пожар и взрывы, за гибель или телесные повреждения, полученные на борту или вне судна, перевозящего опасные вещества, ущерб имуществу вне судна, ущерб от загрязнения окружающей среды, потерю дохода в сфере рыбной ловли, туризма и других сферах экономики, а также затраты на превентивные меры.

Эта Конвенция также относится к случаям перевозки опасных веществ любыми морскими судами, включая танкеры и сухогрузы, перевозящие насыпные грузы, а также контейнерные суда, перевозящие упакованную продукцию, за исключением судов, которыми владеет или управляет правительство страны (также возможны и другие исключения). Насыпные грузы могут быть твердыми и жидкими веществами, включая минеральные углеводородные и растительные масла, а также сжиженный газ. Перечень веществ, включенных в Конвенцию HNS, достаточно обширен и доступен в различных Конвенциях и Кодексах по опасным веществам. Например, в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов перечислены сотни материалов, которые могут представлять опасность при перевозке в упакованном виде. Ряд насыпных твердых веществ, например уголь и железо, не включены в эту Конвенцию.

⁷ Текст Конвенции доступен на следующем веб-сайте: www.hnsconvention.org

Конвенция HNS 2010 не распространяется на ущерб от загрязнений, вызванных стойкой нефтью, поскольку такой ущерб регулируется Конвенцией CLC 1992 и Конвенцией о создании фонда. Однако ущерб, вызванный стойкой нефтью не в результате разлива, например при пожаре или взрыве, регулируется Конвенцией HNS. Эта Конвенция не распространяется на ущерб, вызванный радиоактивными материалами.

Принципы доступности компенсаций согласно Конвенции HNS во многом схожи с принципами Конвенции CLC и Конвенции о создании фонда. На первом уровне судовладелец будет нести ответственность исключительно за потери или ущерб вплоть до суммы, которая зависит от размера судна, и типа перевозки опасных материалов (навалом или в упакованном виде). Максимальный уровень установлен на отметке в 170 миллионов долларов США, выплачиваемых судовладельцем или страховщиком судна. Судовладелец освобождается от ответственности согласно Конвенции HNS 2010 на тех же основаниях, которые применяются для Конвенции CLC 1992, с одним исключением, связанным с отказом грузоотправителя или любого другого лица предоставить информацию о характере перевозимых опасных и ядовитых веществ. Конвенция HNS 2010 не предусматривает ответственности владельца опасных веществ, с которыми связан инцидент.

Второй уровень дополнительных компенсаций обеспечивается Фондом HNS, который задействуется в случаях, когда судовладелец не в состоянии обеспечить полную компенсацию. Максимальная сумма составляет приблизительно 370 миллионов долларов США. Эта сумма включает выплаты, производимые судовладельцем. Фонд HNS финансируется компаниями и другими организациями-получателями опасных веществ навалом после перевозки морем в стране, являющейся участником Конвенции. Фонд HNS находится в ведении Секретариата и управляется Ассамблеей по принципам, схожими с принципами, лежащими в основе Фонда IOPC.

Если Конвенция HNS имеет силу, то согласно изложенным в ней нормам претензии должны предъявляться в течение трех лет с момента нанесения ущерба или десяти лет с момента инцидента, в зависимости от того, что наступит раньше.

До тех пор, пока эта Конвенция не принята, доступность компенсаций за инциденты, связанные с нестойкой перевозимой нефтью и другими опасными грузами, будет зависеть от страны и национального законодательства.

- ***Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом***

Как отмечалось выше, разлив или угроза разлива бункерного топлива из танкера может покрываться Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб в результате нефтяного загрязнения и Конвенцией о создании фонда, если на момент инцидента на танкере имеются остатки перевозимой стойкой нефти, но только в странах, где эти конвенции имеют законную силу. Тем не менее, в других случаях компенсации и ответственность за разливы бункерного топлива могут регулироваться Бункерной конвенцией 2001, например если на момент инцидента в стране, подписавшей Бункерную конвенцию, на борту танкера имеется перевозимая нестойкая нефть, либо если он чистый, как в случае с переходом по доставке груза.

Более подробно Бункерная конвенция 2001 описывается на странице 28 в разделе по разливам из коммерческих судов, не являющихся нефтяным танкером. Тем не менее, стоит отметить, что Бункерная конвенция определяет строгую ответственность судовладельца и позволяет ему ограничить ответственность в соответствии с отдельными действующими государственными или международными режимами, например Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям (LLMC).

Национальное и региональное законодательство

В случаях, когда международная конвенция не применяется по той причине, что страна не подписала соответствующую конвенцию или конвенция не вступила в силу, ответственность и доступность компенсаций сторонам, пострадавшим от разлива из танкера, будет зависеть от национального законодательства. Это законодательство может быть весьма специфичным (как например, Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью 1990 (OPA '90) в США) или основываться на более широком законодательстве, которое изначально разрабатывалось для других целей. Это означает, что компенсации за разливы нефти, которые не покрываются международными конвенциями, могут рассматриваться различными методами в соответствии с применимым национальным законодательством. Например, в некоторых юрисдикциях претензии за чисто экономические потери (т.е. потери, не связанные с ущербом имуществу) могут быть неприемлемыми и будут отклоняться судом. Более того, отсутствие четкого определения ответственности в национальном законодательстве может потребовать от потенциального истца представления доказательств вины владельца танкера.

Анализ соответствующего законодательства об ответственности и компенсации за разливы нефти из танкеров в каждой стране выходит за рамки настоящего документа. Тем не менее, учитывая важность этого вопроса для нефтяной и судоходной промышленности, ниже приведены основные выдержки из OPA '90, наряду с аналогичным законодательством Канады и Китая. Далее по ходу этого документа приводится краткий обзор законодательства разных стран, непосредственно касающегося ответственности и компенсаций за ущерб окружающей среде. Особо следует отметить Директиву об экологической ответственности Европейского союза (ELD), которая не применяется в отношении инцидентов, покрываемых Конвенцией о гражданской ответственности, Конвенцией о создании фонда и Бункерной конвенцией. Однако Директива ELD может применяться, если инцидент связан с веществом, не учтенном в этих международных конвенциях, например при разливе нестойкой нефти.

- **США — Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью 1990 и Специальный фонд финансирования работ по очистке от разливов нефти**

Правительство США принимало участие в переговорах по Конвенции о гражданской ответственности и Конвенции о создании фонда, и подписало протоколы под номером 1984 к этим конвенциям (которые так и не вступили в силу). Сенат США не смог ратифицировать эти конвенции по целому ряду причин, включая право замены государственных законов США и предписанные низкие пределы ответственности. Вместо этого, после разлива *Exxon Valdez* в марте 1989 года на Аляске, Конгресс США в 1990 году принял Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью⁸ (OPA '90), который дополнил существующий Закон о чистоте вод.

OPA '90 включает нормы, регулирующие ответственность и компенсации при разливах нефти с береговых и морских объектов, судов и других плавучих средств. OPA '90 не запрещает отдельным штатам США принимать более строгие законы в части разливов нефти, чем воспользовались многие штаты. В этом документе приводится краткая информация о законе OPA '90, который является федеральным законом.

OPA '90 применяется к разливам нефти любого рода и в любой форме, включая бензин, мазут, шлам, нефтяные отходы и смеси нефти с отходами, кроме грунта, извлеченного при дноуглубительных работах, но не применяется к веществам, которые перечислены в явной форме или относятся к опасным веществам согласно отдельному Закону о всеобъемлющих мерах по охране окружающей среды, компенсациях и ответственности от 1980 года (CERCLA). Закон CERCLA применяется к разливам опасных веществ, за исключением нефти, с судов любого типа и, таким образом, имеет ограниченное отношение к этому документу.

⁸ Текст Закона доступен на следующем веб-сайте: <http://uscode.house.gov>

Согласно ОРА '90 владелец, оператор или фрахтователь по договору фрахтования без экипажа (называемые ответственной стороной) судна, из которого произошел разлив нефти, или которое представляет угрозу такого разлива в водах материковой части США, в пределах исключительной экономической зоны, а также заморских территорий и владений США, несет строгую ответственность за возмещение затрат на ликвидацию разлива и выплату компенсаций за последствия, вызванные воздействием нефти.

Первый уровень ответственности приходится на ответственную сторону и зависит от типа и размера судна. Предельные значения для танкеров изменялись несколько раз с момента вступления Закона ОРА '90 в силу, и в настоящее время ответственность ограничивается в соответствии с конструкцией корпуса танкера.

Таблица 2 Пределы ответственности по танкерам согласно ОРА '90 на 21 декабря 2015 года

Исходный танкер	о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью
Грузовые нефтяные танкеры с грузоподъемностью до 3000 тонн брутто с одним корпусом, включая однокорпусные танкеры только с двойными стенами или только с двойным дном.	Большее из: 3500 долл. США за тонну брутто или 7 048 800 долл. США
Нефтяной танкер грузоподъемностью до 3000 тонн брутто, но отличный от указанных выше танкеров.	Большее из: 2200 долл. США за тонну брутто или 4 699 200 долл. США
Грузовые нефтяные танкеры с грузоподъемностью более 3000 тонн брутто с одним корпусом, включая однокорпусные танкеры только с двойными стенами или только с двойным дном.	Большее из: 3500 долл. США за тонну брутто или 25 845 600 долл. США
Нефтяной танкер грузоподъемностью более 3000 тонн брутто, но отличный от указанных выше танкеров.	Большее из: 2200 долл. США за тонну брутто или 18 796 800 долл. США

Например, ответственность за однокорпусный танкер грузоподъемностью 150 000 тонн брутто в настоящее время ограничена 525 миллионами долларов США. Для танкера с двойным корпусом такого же размера ответственность в настоящее время будет ограничена 330 миллионами долларов США.

Согласно ОРА '90 ответственность на грузовладельцев не распространяется. Владельцы судов грузоподъемностью более 300 тонн брутто должны получить сертификат о финансовой ответственности (COFR), подтверждающий соответствие финансовых возможностей максимальной ответственности согласно ОРА '90.

Право ответственной стороны на ограничение ответственности согласно ОРА '90 может быть утрачено, если инцидент произошел вследствие грубой небрежности или умышленных неправомерных действий, если было нарушено действующее федеральное законодательство в области обеспечения безопасности, строительства или эксплуатации, а также при неспособности или отказе от оповещения об инциденте, должной кооперации и помощи, запрашиваемой ответственными должностными лицами (при разливах с судов это обычно Служба береговой охраны США) во время операции по ликвидации инцидента, или соблюдения требований других актов.

Ответственная сторона не будет нести ответственность согласно ОРА '90, если разлив явился результатом стихийного бедствия, акта войны, или был вызван третьей стороной, которая не имеет никаких договорных отношений с ответственной стороной.

Затраты на ликвидацию инцидента, включая локализацию и сбор нефти на воде и береговых линиях, а также другие мероприятия, предусмотренные Национальным планом

ликвидации аварийных разливов нефти США в целях минимизации ущерба здоровью или благополучия сообществ, включая рыбу, моллюски, диких животных, государственную и частную собственность, береговые линии и пляжи. Законом ОРА '90 охватывается широкий спектр видов ущерба, включая:

- ущерб недвижимости и частной собственности (недвижимость включает землю и сооружения);
- потерю дохода или возможности заработка;
- утрату возможности использования природных ресурсов как средств существования;
- убытки правительства от сокращения налогов, роялти, арендной платы, сборов и т.д.;
- затраты на повышенный спрос на коммунальные услуги;
- ущерб природным ресурсам и затраты на оценку этого ущерба (NRDA).

В последующих разделах этого документа перечисленные виды ущерба рассматриваются более подробно.

В определенных обстоятельствах претензии могут подаваться в Специальный фонд финансирования работ по очистке от разливов нефти США (OSLTF), например когда ответственная сторона отрицает претензию или не в состоянии урегулировать ее в течение 90 дней, либо когда первого уровня ответственности недостаточно для удовлетворения всех поданных претензий. В условиях, когда Фондом OSLTF покрываются претензии, не признаваемые ответственной стороной, впоследствии будут приниматься меры по возмещению этих претензий ответственной стороной. В Фонд OSLTF могут подаваться претензии на возмещение затрат, связанных с удалением нефти, уроном третьим сторонам и оценкой ущерба природным ресурсам. Тем не менее, существует ряд условий, которые должны быть выполнены, а также ограничения сторон, которым допускается подавать претензии в OSLTF. Максимальная сумма компенсации из Фонда OSLTF составляет 1000 миллионов долларов США за инцидент. Выплаты финансируются за счет налогов на импортируемую или производимую нефть, базой расчета которых является объем в баррелях. Фонд OSLTF управляется Американским центром фондов для компенсации ущерба от загрязнений (NPFC), который является подразделением Службы береговой охраны США.

Претензии по затратам на удаление нефти должны предоставляться в течение шести лет с момента завершения всех мероприятий по удалению нефти после инцидента. За исключением претензий по компенсации затрат на оценку ущерба природным ресурсам, претензии по компенсации убытков должны представляться в NPFC в течение трех лет с момента разумного определения ущерба или его связи с разливом.

● **Канада — Фонд финансирования работ по очистке от разливов нефти с судов**

Канадский фонд финансирования работ по очистке от разливов нефти с судов (SOPF) был образован в 1989 году для осуществления выплат по компенсациям за фактический или ожидаемый ущерб от загрязнений на территории Канады, включая Канадскую исключительную экономическую зону (ИЭЗ), вызванный разливом нефти с судов. Фонд SOPF осуществляет выплаты по претензиям за разливы всех типов нефти с судов любого типа.

Канада является участником Конвенции о гражданской ответственности и Конвенции о создании фонда 1992, а также Конвенции о создании дополнительного фонда и Бункерной конвенции 2001, поэтому претензии по компенсации ущерба по результатам соответствующих инцидентов регулируются именно этими конвенциями. Претензии по другим инцидентам компенсируются страховщиком судовладельца согласно национальному законодательству Канады. Например, в отношении танкеров Фондом SOPF предоставляются дополнительные компенсации в том случае, когда у страховщика судна или в Фонде IOPC оказывается недостаточно средств для удовлетворения всех претензий по компенсациям за разлив нефти на территории Канады.

Фонд SOPF финансируется за счет налогов на импортируемую в страну, отправляемую из страны или перевозимую навалом через Канаду нефть, и управляется официальным

руководителем. Максимальная сумма компенсаций из Фонда SOPF в настоящее время составляет 161,3 миллиона канадских долларов по всем претензиям, относящимся к одному инциденту. Был внесен ряд предложений по ликвидации этого потолка выплат.

● **Китай — Фонд компенсаций за ущерб от загрязнения нефтью**

Китай является участником⁹ Конвенции о гражданской ответственности 1992 и Бункерной конвенции 2001, поэтому в большинстве случаев за выплаты компенсаций отвечает страховщик судна. Претензии в Фонд компенсаций за ущерб от загрязнения нефтью (COPCF) Китая могут подаваться, если: ущерб от инцидента превышает ответственность судовладельца в рамках упомянутых конвенций; судовладелец освобождается от ответственности; судовладелец не может выплатить сумму компенсаций; ущерб связан с неизвестным судном.

Фонд COPCF предоставляет компенсации за разлив или угрозу разлива стойкой или нестойкой грузовой нефти, топлива или масла в размере до 30 миллионов китайских юаней (около 4,8 миллиона долларов США) за один инцидент. Претензии ограничиваются:

- затратами на ликвидацию аварийного разлива нефти, связанными с минимизацией ущерба от загрязнения нефтью;
- затратами на управление или ликвидацию загрязнения;
- прямыми экономическими потерями, связанными с секторами рыболовства и туризма;
- затратами на мероприятия, осуществленные для восстановления морской экосистемы и природных рыбных ресурсов;
- затратами на наблюдение и мониторинг;
- другими затратами, утвержденными государственным советом Китая.

Фонд COPCF финансируется за счет налогов на нефть, транспортируемую или выгружаемую на территории Китая, и управляется Комитетом по вопросам компенсаций под руководством Министерства транспорта Китая.

Компенсации за последствия от разливов нефти с судов, не являющихся нефтяными танкерами, стали доступны относительно недавно, в отличие от случаев разливов из танкеров.

Разливы от коммерческих судов, не являющихся нефтяными танкерами

Доступность компенсаций по затратам на ликвидацию разливов нефти и результатов воздействия нефти, разлитой судов, не являющихся нефтяными танкерами, была определена сравнительно недавно, в отличие от разливов из танкеров. Главным образом, это связано с тем, что разливы с судов, не являющихся танкерами, обычно являются менее проблематичными и потому, что объем нефти, перевозимой такими судами в качестве бункерного топлива, увеличивается вместе с размерами судна. Ратификация Бункерной конвенции 2001 позволила странам-участникам ввести нормы, преимущества которых схожи с теми, которые предоставляются Конвенцией 1992 о гражданской ответственности за ущерб в результате нефтяного загрязнения при разливах из танкеров. В странах, не являющихся участниками настоящей Конвенции, эти вопросы регулируются национальным законодательством. Как и в случае с танкерами, это национальное законодательство может быть весьма специфичным (как например Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью 1990 года (OPA '90) в США) или основываться на более широком законодательстве, которое изначально разрабатывалось для других целей.



©Federico Rostagno/Shutterstock.com

⁹ Китай является участником Конвенции о создании фонда 1992 только на территории Специального административного региона Гонконг.

Международные конвенции

- **Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом**

Успех Конвенции о гражданской ответственности и Конвенции о создании фонда в деле обеспечения своевременных выплат компенсаций за разливы стойкой нефти из танкеров привел к разработке Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от разливов бункерного топлива в 2001 году¹⁰ (Бункерная конвенция), которая применяется к целому ряду различных судов. Эта Конвенция вступила в силу в 2008 году и в настоящее время применяется в 80 странах¹¹.

Эта Конвенция распространяется на ущерб от загрязнений, причиненных любыми видами углеводородной минеральной нефти, используемой при эксплуатации и для работы двигательного аппарата любого типа морских судов, на территории стран-участниц, а также на ликвидационные мероприятия, проводимые в любом другом месте с целью защиты страны-участницы. Таким образом, эта Конвенция применяется в отношении топлива и смазочных масел, используемых в различных судах, включая рыболовные суда, буксиры, паромы, контейнеровозы, сухогрузы и танкеры. Тем не менее, эта Конвенция не применяется к разливам бункерного топлива из танкеров, попадающих под действие Конвенции о гражданской ответственности (Конвенции CLC), т.е. со стойкой грузовой нефтью или со следами таковой нефти, перевозимой на борту.

Бункерная конвенция представляет собой одноуровневый режим компенсаций, созданный по образцу Конвенции CLC. Как в случае с Конвенцией CLC, основным требованием Бункерной конвенции является необходимость для зарегистрированного владельца судна (грузоподъемностью более 1000 тонн брутто) быть участником обязательного страхования для покрытия ответственности, что подтверждается голубой картой и сертификатом Конвенции. Предел ответственности судовладельца определяется отдельным действующим национальным законодательством или международным режимом ограничений, например Конвенцией об ограничении ответственности по морским претензиям (LLMC — см. стр. 29). В качестве примера можно привести контейнеровоз грузоподъемностью 80 000 тонн брутто, который идет в стране, являющейся участником Бункерной конвенции и LLMC 1996. Для такого судна предел компенсаций, выплачиваемых страховщиком судна, составит приблизительно 56 миллионов долларов США.

Претензии, охватываемые Бункерной конвенцией, схожи с Конвенцией CLC, т.е. это затраты на превентивные меры (мероприятия по очистке) и ущерб от загрязнения. В частности, Бункерная конвенция гласит, что компенсации за ущерб окружающей среде ограничиваются упущенными выгодами в результате ущерба и расходами на разумные восстановительные работы. Требование прямого действия согласно Конвенции позволяет направлять претензии непосредственно страховщику.

При оценке претензий в рамках Бункерной конвенции страховщики судов могут справочно использовать критерии приемлемости, описанные в руководстве по претензиям Фонда ЮРС, на том основании, что подписавшие страны зачастую являются участниками CLC, а значит будут ожидать единого подхода к претензиям, вне зависимости от типа судна, из которого произошел разлив.

Согласно Бункерной конвенции претензии должны предъявляться в течение трех лет с момента нанесения ущерба или шести лет с момента инцидента, в зависимости от того, что наступит раньше.

¹⁰ Текст Конвенции доступен на следующем веб-сайте: www.gov.uk

¹¹ Перечень стран приведен на веб-сайте Международной морской ассоциации (www.imo.org).

- **Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям (LLMC)**

Как было сказано на странице 28, ответственность в рамках Бункерной конвенции ограничивается согласно Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям (LLMC). Единственной целью LLMC является установка предельных сумм для судовладельцев, поэтому эта Конвенция не устанавливает какие-либо виды ответственности или средства предоставления компенсаций. Конвенция LLMC 1976 была принята в 1986 году и впоследствии претерпела ряд редакций. В настоящее время конвенция в редакции 1996 действует в 52 странах, а более ранняя редакция (1976) имеет исключительную силу еще в 22 странах. Конвенция LLMC позволяет владельцу морского судна установить ограничения по множеству претензий, включая гибель людей, травмы, ущерб имуществу, подъем затонувших судов и удаление груза. Ответственность ограничивается суммой, которая зависит от размера судна. Например, для судна грузоподъемностью 80 000 тонн брутто в части имущественных претензий, т.е. исключающих смерть и травмы, предельная сумма ответственности установлена приблизительно на уровне в 16 миллионов долларов США, согласно редакции 1976, и около 56 миллионов долларов США в редакции 1996, подготовленной в 2012 году.

Конвенция LLMC не распространяется на претензии за ущерб от загрязнения нефтью согласно Конвенции о гражданской ответственности.

- **Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ**

Если Конвенция по опасным и вредным веществам, описанная в разделе о разливах из танкеров, действует на соответствующей территории, то она будет применяться к грузам, перевозимым и на других судах, отличных от танкеров, в частности, на сухогрузах и контейнеровозах.

Национальное и региональное законодательство

Как и в ситуации с коммерческими танкерами, в случаях, когда международная конвенция не применяется по той причине, что страна не подписала соответствующую конвенцию, или конвенция не вступила в силу, ответственность и доступность компенсаций сторонам, пострадавшим от разлива из судна, не являющегося танкером, будет зависеть от национального законодательства. Отсутствие четкого определения ответственности в национальном законодательстве может потребовать от потенциального истца представления доказательств вины владельца судна, не являющегося танкером.

Опять же, анализ соответствующего законодательства об ответственности и компенсации за разливы нефти с судов, не являющихся танкерами, в различных странах выходит за рамки настоящего документа. Тем не менее, информация о законе OPA '90, приведенная в предыдущих разделах, также во многом может применяться к разливам на территории США, происходящим из других судов, не являющихся нефтяными танкерами. Предел ответственности ответственной стороны (на 21 декабря 2015 года) при разливах из судов, не являющихся нефтяными танкерами, согласно OPA '90 составляет большее из двух значений: 1100 долларов США за тонну брутто или 939 800 долларов США, независимо от размера судна. Виды ущерба, охватываемые OPA '90 и описанные выше, применяются также к разливам из судов, не являющихся танкерами.

При возникновении инцидента с участием морского судна

Ответственность за ликвидацию разлива нефти зависит от страны. В некоторых странах ликвидационная операция будет проводиться под руководством правительства с ограниченным привлечением судовладельца в части экипажа, спасательных операций, технической поддержки и выплаты компенсаций через соответствующего страховщика. В некоторых других странах государственные органы требуют от владельца судна проводить ликвидационную операцию, сохраняя при этом право руководить операцией и вмешиваться при определенных обстоятельствах. В других странах ликвидационная операция должна проводиться совместно государством и владельцем судна.

Ресурсы, которые потребуются для проведения ликвидационной операции в определенной стране, могут предоставляться государственными учреждениями, частными подрядчиками и другими источниками, а также их сочетанием.

При возникновении инцидента страховщик судна или другая сторона, отвечающая за выплаты компенсаций, может направить своего представителя на место работ, например из местного представительства страховщика. Возможно привлечение местных экспедиционных компаний для обеспечения учета масштабов загрязнения и ликвидационной операции, а также для оказания помощи в определении потерь. В правовых системах, где ликвидационная операция должна проводиться владельцем судна, возможно привлечение других организаций, таких как группы управления реагированием, которые будут выступать в качестве связующего звена с государственными органами и возможными заявителями. Также возможно привлечение экспертных организаций, таких как ITOPF¹² для предоставления консультаций по соответствующим методам очистки и восстановления окружающей среды, а также мерам по минимизации экономических потерь. Возможно предоставление помощи в части определения приемлемости поступающих претензий, типов доказательств, которые должны предоставляться вместе с претензиями, а также форм формулировки и подачи претензий. В случаях, когда в результате разлива нефти ожидается нанесение ущерба, необходимо как можно раньше оповестить об этом ответственную сторону, что обеспечит своевременное получение необходимых рекомендаций.

В странах, являющихся участниками Конвенции о создании фонда, существует соглашение между клубами взаимного страхования в рамках Международной группы и Фонда IOPC, которое направлено на обмен информацией во время инцидента и координацию действий между двумя организациями. При крупных разливах из танкеров возможно объединение клуба взаимного страхования судна и Фонда IOPC для создания единого центра обработки претензий, который обычно располагается в районе инцидента и служит для приема и обработки претензий. Контактная информация центра обработки претензий обычно размещается в местных СМИ. Кроме того, Фонд IOPC может привлекаться к инциденту, когда владелец танкера не в состоянии осуществить необходимые выплаты или если судовладелец неизвестен. В таких случаях претензии будут представляться непосредственно в секретариат Фонда IOPC.

Основание для компенсаций при разливах нефти из стационарных и морских источников

Ряд правительств стран, граничащих с Северным морем, Балтийским морем и Северной частью Атлантического океана, приняли Конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна 1977 (известная как CLEE 1977). Тем не менее, в конечном счете эта Конвенция была неудачной и не вступила в силу. Следовательно, компенсации за ущерб и затраты на ликвидационную операцию, возникшие в результате разлива нефти из стационарного или морского источника регулируются другим законодательством, действующем на национальном или региональном уровне.

Опять же, обзор действующего в отдельных странах законодательства выходит за рамки настоящего документа. Тем не менее, во многих правовых системах существует строгая ответственность за расходы на ликвидационную операцию и последствия разлива нефти из стационарного или морского объекта. В некоторых случаях эта ответственность может быть не ограничена расходами на ликвидационную операцию и/или убытками или ущербом, возникшими в результате разлива. Ниже приведена краткая информация о применимости закона OPA '90 в отношении стационарных и морских объектов. На страницах 44-48 приводится краткий обзор законодательства, непосредственно касающегося ответственности и компенсаций за ущерб окружающей среде.

¹² Международная федерация владельцев танкеров по предотвращению загрязнений: www.itopf.com

На коммерческом рынке операторы морских установок могут приобрести страховое обеспечение в части нефтяных загрязнений. Тем не менее, многие крупные операторы используют метод самострахования, при котором выплата компенсаций за ущерб осуществляется непосредственно оператором. Таким образом, оператор объекта обычно является первой точкой контакта для потенциальных заявителей. На территории Северо-Западной Европы действует Ассоциация по обеспечению ответственности за загрязнения прибрежной полосы (OPOL), которая поддерживается операторами, осуществляющими свою деятельность в этом районе, и является дополнительным источником средств в определенных обстоятельствах.

● **Соглашение об ответственности за загрязнение прибрежной полосы (OPOL)**

В водах Северной Европы, если оператор стационарного или прибрежного объекта не в состоянии выполнять свои обязательства, заявитель может иметь возможность обратиться к администраторам Соглашения об ответственности за загрязнение прибрежной полосы (OPOL) для получения компенсации. Соглашение OPOL было принято в 1975 году. Основная цель заключалась в создании временной меры по предоставлению режима строгой ответственности на время переговоров по CLEE 1977. К странам, в настоящее время подписавшим OPOL, относятся Великобритания, Дания, Германия, Франция, Гренландия, Ирландия, Нидерланды, Норвегия, остров Мэн и Фарерские острова.

OPOL является добровольным соглашением, согласно которому компании-участники принимают на себя строгую ответственность (с некоторыми исключениями) с максимальной суммой в размере 250 миллионов долларов США за инцидент, включая 125 миллионов долларов США на покрытие претензий за ущерб от загрязнения и 125 миллионов долларов США на претензии по ликвидационной операции. Претензии за ущерб не включают ущерб, нанесенный объекту. В рамках этого соглашения операторы должны представить подтверждение своей платежеспособности по претензиям. Однако если оператор не может предоставить компенсации заявителям, то другие участники OPOL, которые предоставили доказательства своей финансовой ответственности, обязуются пропорционально погасить претензии в пределах своей максимальной ответственности. Несмотря на добровольный характер, в некоторых странах лицензионные требования обязуют операторов участвовать в OPOL.

OPOL охватывает не только стационарные установки и трубопроводы, но и мобильные морские буровые установки (ММБУ), производственные объекты, такие как плавучие системы нефтедобычи, хранения и выгрузки (FPSO) и плавучие нефтехранилища (ПНХ), которые используются в процессе производства или при временном выводе с рабочего участка. Однако OPOL не распространяется на заброшенные скважины или объекты добычи природного газа.

В рамках OPOL допускается подача обоснованных, поддающихся количественной оценке и оправданных претензий на компенсацию следующих затрат:

- операций очистки на берегу и на море;
- ущерба собственности;
- затрат на утилизацию собранного продукта;
- других убытков, поддающихся количественной оценке и связанных непосредственно с загрязнением.

Заявители обязуются представлять претензии в течение одного года с момента инцидента соответствующему оператору, обязующемуся непосредственно обрабатывать и оплачивать претензии. В случае отказа оператора от осуществления выплат заявитель должен немедленно поставить OPOL в известность о претензии, которая должна быть обработана OPOL.

OPOL не ограничивает ответственность оператора, установленную национальным законодательством, а в случае превышения максимальной суммы, установленной OPOL, заявители могут обращаться в суды.

- **США — Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью от 1990 года**

В целом, положения закона ОРА '90, описанные в предыдущих разделах в отношении разливов из танкеров, также применяются к разливам нефти из объектов, которые в ОРА '90 определяются как «любая конструкция, группа конструкций, оборудования или устройств (за исключением судов), которые используются для одной или нескольких следующих целей: разведки или бурения для производства, хранения, обработки, перемещения, обработки или транспортировки нефти». Этот термин включает в себя любые моторные средства, подвижные составы или трубопроводы, которые используются для одной или нескольких из указанных целей.

Ответственной стороной для морского объекта может быть арендатор, владелец, обладатель прав на эксплуатацию, назначенный оператор или агент арендатора. Предельная сумма ответственности на 21 декабря 2015 года за разлив в любом глубоководном порту США, включая любые трубопроводы, за исключением Луизианского офшорного нефтяного порта (LOOP), составляет 633 миллиона долларов США. То же ограничение действует в отношении береговых объектов. Предельная сумма для Луизианского офшорного нефтяного порта составляет 96 366 600 долларов США.

Виды ущерба, охватываемые ОРА '90, описанные ранее и далее по тексту, применяются также к разливам из стационарных и морских объектов.

При возникновении инцидента из стационарного источника или морской установки

Как и при разливах с судов, ответственность за ликвидацию разлива из стационарного или морского объекта зависит от страны. В некоторых правовых системах ликвидационная операция должна проводиться государственными органами, а в других — оператором объекта под контролем государственных служб. В других странах ликвидационная операция должна проводиться совместно государством и оператором объекта.

Ресурсы, которые потребуются для проведения ликвидационной операции в определенной стране, могут предоставляться государственными учреждениями, частными подрядчиками и другими источниками, а также их сочетанием.

Многие операторы морских объектов разработали специальные группы, отвечающие за разливы нефти, которые всегда находятся на месте событий для поддержания связи с государственными органами, подрядчиками, проводящими ликвидационную операцию, и другими сторонами. Существует несколько специализированных компаний, призванных помочь операторам морских объектов в части рассмотрения претензий, поддержания связи с потенциальными заявителями, рассмотрения и оценки претензий, а также распределения выплат. Такие компании могут создавать отделения на месте инцидента, объявлять о доступности компенсаций в местных средствах массовой информации и посредством национальных государственных органов.

Расчет потерь и подготовка претензии

Структура процесса и состав информации, которые необходимы для подготовки и расчета претензий, будут зависеть от правового режима, в рамках которого подается претензия. Прежде всего, положениями о строгой ответственности, изложенными в международных конвенциях и некоторых национальных законах, исключается необходимость доказательства вины со стороны судна, владельца объекта или оператора. В других системах, где требуется доказательство вины, в процессе подачи претензии может потребоваться предоставление дополнительных доказательств, необходимых для установления ответственности.

Подробную информацию по вопросам подготовки и подачи претензий можно найти во многих соответствующих руководствах, имеющихся в различных системах индивидуальных компенсаций. Например, в руководстве по подаче претензий Фонда IOPC, руководстве для заявителей NPFC и руководстве для заявителей OPOL приведено подробное описание претензий, которые могут быть поданы в юрисдикциях соответствующих органов. В этом документе приводится лишь краткое описание критериев, применимых к каждому органу, которое не заменяет инструкций, содержащихся в соответствующих руководствах. В отношении претензий, подаваемых в рамках других систем, основная информация, необходимая для подачи претензии, будет схожа с той, что изложена в указанных руководствах, но с некоторыми отличиями. Поэтому всегда следует учитывать требования, действующие в соответствующей системе компенсаций.

Независимо от ожидаемого источника компенсации, процедура подготовки, подачи и рассмотрения претензий обычно включает ряд шагов, от момента заявления о расходах или убытках до их фактического возникновения. Заявитель обязан предоставить достаточные доказательства заявленных расходов или убытков, а в процессе оценки претензии может запрашиваться дополнительная информация и доказательства. Поэтому процесс оценки может иметь форму повторяющегося процесса обмена информацией между заявителем и ответственной стороной с целью окончательного урегулирования претензии и завершения процесса. В большинстве случаев соглашение о сумме компенсации достигается на мирной основе. В некоторых случаях для урегулирования претензий заявителю может потребоваться обратиться в соответствующий суд. Тем не менее, большинство схем компенсации направлены на быстрое предоставление заявителям денежных средств, без необходимости привлечения юристов или судов.

В этом разделе документа описываются процедуры расчета потерь, понесенных в результате экономического ущерба, а также виды информации, необходимые для обоснования претензий. Кратко излагаются процедуры расчета убытков за экологический ущерб. Также упоминаются процедуры получения компенсаций за расходы, понесенные в процессе ликвидационной операции.

Независимо от типа претензии, качество документации и другой информации и доказательств, необходимых для обоснования претензии, в большей степени зависит от способа учета или фиксации этой информации, а также доказательств времени, когда расходы или потери были понесены. Если имеющиеся учетные данные будут недостаточно подробны, с течением времени доступность информации для обоснований претензий, проверки расходов и поиска ответов на вопросы, будет сокращаться. Урегулирование претензии может занять некоторое время, и если в нужный момент ключевые кадры окажутся недоступны для



ИТОРФ

Нефтяные разливы могут оказывать серьезное влияние на природную среду и туристический бизнес.

предоставления ответов на вопросы, единственным источником доказательств будет учетная информация. Аналогичным образом, если доказательства не будут должным образом сохранены, обоснование последующих претензий может стать невозможным. Например, если должным образом не учесть и не сохранить биологические образцы, доказать ущерб аквакультуре может оказаться достаточно сложно.

Задача компенсаций — обеспечить потерпевшей стороне состояние, максимально близкое к состоянию до инцидента. Для этого претензии должны подаваться по различным категориям затрат или убытков:

- **Ликвидационная операция:** перечисленные меры по очистке и минимизации ущерба согласно международным конвенциям или затраты на очистку согласно ОРА '90. Этот тип претензий включает расходы на мероприятия по ликвидации разлива, работы по защите чувствительных областей от загрязнения, а также операции по очистке загрязненных береговых линий и дикой природы. В ОРА '90 предусмотрена дополнительная категория претензий по затратам на повышенный спрос на коммунальные услуги, которые по международным конвенциям относятся к превентивным мерам.
- **Урон собственности:** включает затраты по очистке, ремонту и замене загрязненной собственности. По закону ОРА '90 сюда относится урон объектам недвижимости и частной собственности.
- **Экономические потери:** включают потери, возникшие в результате разлива нефти, как следствие загрязнения собственности или иных причин. Согласно ОРА '90 это претензии по возмещению потерь прибыли и возможности заработка, а также убытки, связанные с утратой возможности использования природных ресурсов в качестве средств существования.
- **Урон окружающей среде:** работы по мониторингу и ускорению восстановления природы в пострадавшем регионе, которые подлежат компенсации согласно международным конвенциям. В рамках ОРА '90 убыткам, связанным с данными ресурсами, соответствуют претензии за урон природным ресурсам, а в Европейской Директиве об ответственности — компенсации за восстановительные работы.

Согласно ОРА '90 затраты, понесенные владельцем или оператором судна или объекта, из которого произошел разлив, при определенных обстоятельствах могут быть возмещены, включая затраты на очистку и урон. В международных конвенциях установлены более широкие критерии для этих затрат.

Согласно Конвенции по опасным и вредным веществам возможна подача претензий за гибель и травмы людей, но в этом документе они не рассматриваются.

Для подачи любой претензии требуется определенный минимальный набор сопутствующей документации, включая:

- наименование, адрес и контактные данные заявителя;
- сведения о разливе нефти, в отношении которого подается претензия, включая время, дату и место инцидента, а также наименование владельца или оператора судна или объекта;
- тип подаваемой претензии, сумму претензии, разъяснение понесенных затрат или убытков, а также соответствующий временной период претензии.

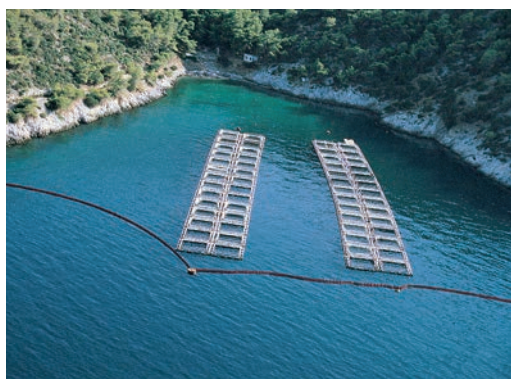
Согласно требованиям органа, выплачивающего компенсации, возможны и другие требования к предъявляемым претензиям. В зависимости от категории претензии, предъявляются различные требования к информации и процессу подготовки претензий, которые кратко описаны ниже.

При подаче претензий в рамках OPOL, кроме основной информации, перечисленной выше, в руководстве для заявителей OPOL указано, что заявители должны предоставлять всю информацию, документы и свидетельские показания, которые могут потребоваться при оценке претензии.

Ликвидация разлива

В ликвидационную операцию, кроме государственных органов, может быть вовлечено множество организаций, включая спасательные компании, нефтяные компании, подрядчиков по реагированию и управлению отходами, организации по защите дикой природы и т.д. Помимо использования собственных ресурсов, каждая организация может понести расходы на приобретение или привлечение товаров и услуг. Конечные доказательства расходов могут включать тендерные документы, соглашения о найме, контракты, счета-фактуры, квитанции и многие другие документы.

Во многих случаях нефтяных разливов значительные расходы возникают на начальной, чрезвычайной стадии ликвидационной операции, когда привлекаются ресурсы для защиты чувствительных районов, борьбы и сбора нефти. Следовательно, на ранних этапах очень важно организовать методический и упорядоченный подход к сортировке и сохранению соответствующих учетных данных, который должен стать составной частью системы управления инцидентом.



Источник: ИТОРФ



Источник: ИТОРФ

На начальных этапах ликвидационной операции возможны значительные затраты, связанные с разворачиванием специализированного оборудования, такого как боновые заграждения (слева) или более доступных материалов (ближе слева)

Расходы по многим категориям ликвидационной операции рассчитываются исходя из продолжительности работ и ставки, например за количество часов использования самолета для наблюдения или количество дней занятости работника. Такие расходы лучше вести и подавать в электронном формате, предпочтительно с использованием таблиц. Кроме перечисления расходов, в претензию необходимо включать как можно больше информации, разъясняющей причины проведения работ, например протоколы заседаний или мероприятий, проводимых для очистки и сбора нефти, например, судовые журналы, табели учета рабочего времени персонала и отчеты с места работ.

Для оказания услуг по ликвидации загрязнения государственными органами, оператором объекта или судовладельцем могут привлекаться другие компании и организации. В этом случае оплата работ подрядчика осуществляется согласно контракту. Государственный орган, оператор объекта, судовладелец или другой заказчик может пожелать возместить эти расходы и, согласно действующему режиму компенсаций, может включить расходы на оплату услуг подрядчика в претензию, подаваемую в орган, выплачивающий компенсации. Претензия должна включать все подтверждающие документы, дающие четкое представление о проделанной работе и основе расчета расходов.

Международные конвенции

В руководстве по претензиям Фонда IOPC и соответствующем примере формы претензии¹³ содержатся подробные рекомендации по расчету и подаче претензий в рамках Конвенции о создании фонда. Для обеспечения преемственности эти руководящие принципы, как правило, применяются к инцидентам и в рамках Конвенции о гражданской ответственности и других международных конвенций, касающихся разливов нефти с судов. Законность подачи и выплат по претензиям определяется органом, выплачивающим компенсации, а при возникновении споров, которые не могут быть решены мирным путем, — компетентным судом.

Согласно международным конвенциям могут приниматься следующие виды претензий на возмещение расходов, связанных с ликвидационной операцией и превентивными мерами:

- мобилизацией оборудования для очистки, персонала и других ресурсов реагирования;
- мониторингом нефтяного разлива;
- ликвидацией разлива на море;
- защитой ресурсов, чувствительных к воздействию нефти;
- очисткой береговых линий и береговых объектов;
- предоставлением местных объектов для размещения спасаемых диких животных;
- утилизацией нефти и нефтяных отходов;
- сбором нефти с затонувших судов.

Согласно международным конвенциям заявленные расходы должны быть разумными с технической точки зрения и рассчитаны на основании объективных критериев. Таким образом, расходы не будут возмещаться, если прогнозировалось, что мероприятие не будет эффективным, например при использовании диспергентов в отношении неподходящих видов нефти, развертывание боновых заграждений в условиях быстрого течения, когда локализация нефти становится невозможной, или сбор излишне большого количества отходов. Более того, в основе претензии должны лежать реальные понесенные затраты, а не попытка увеличения уровня дохода или прибыли заявителя. Согласно международным конвенциям затраты, которые будут определены как необоснованные, могут быть не компенсированы.

Тип информации, необходимой для обоснования претензий в части затрат, вытекающих из вышеуказанных категорий, описан в *примере формы претензии* IOPC и включает следующие элементы:

- определение затронутой области с описанием масштабов загрязнения и наиболее пострадавших участков;
- лабораторный анализ и/или другие доказательства связи нефтяного загрязнения с танкером (или другим судном, если применимо), ставшего причиной инцидента (например, химический анализ образцов нефти, данные по ветрам, приливам и течениям, данные наблюдений и карты движения плавающей нефти);
- сводку событий, включая описание проделанных работ и разъяснение причин выбора тех или иных методов;
- даты проведения работ;
- затраты на оплату труда и другую сопутствующую информацию (счета-фактуры, чеки, ведомости учета работ и оплаты труда, журналы, судовые журналы и т.д.);
- затраты на командировки, размещение и проживание персонала, участвующего в ликвидационной операции;
- затраты на оборудование и другую сопутствующую информацию;
- затраты на замену поврежденного оборудования, не подлежащего разумному ремонту;
- затраты на расходные материалы и информацию об их использовании;
- остаточную стоимость оборудования и материалов после операции, которые были специально приобретены для ликвидации инцидента;
- затраты на транспортировку персонала, оборудования, отходов и другую сопутствующую информацию;
- затраты на временное хранение (если используется) и на окончательную утилизацию нефти и нефтяных материалов.

¹³ Доступно в разделе публикаций на веб-сайте Фонда IOPC: www.iopcfunds.org

Приведенная выше выборка является лишь небольшой частью информации, необходимой для обоснования претензий в части расходов на ликвидацию инцидента и реализацию превентивных мер, описанных в руководстве по претензиям Фонда IOPC (*Руководство по подаче претензий за очистку и превентивные меры и Пример формы претензии*). Во время подготовки и подачи претензий в рамках международных конвенций необходимо обращаться к полному тексту руководства.

США — Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью от 1990 года

За некоторыми исключениями, претензии в рамках ОРА '90 должны изначально подаваться в адрес стороны, определенной согласно закону как ответственная сторона, т.е. владельца или оператора судна или объекта. После инцидента ответственная сторона должна подготовить руководящие принципы по представлению претензий и довести эту информацию до заявителей. При определенных обстоятельствах, описанных в руководствах Службы береговой охраны США и в *Руководстве для заявителей*¹⁴, подготовленном NPFC, претензии могут подаваться в Национальный центр фондов для компенсации ущерба от загрязнения нефтью Службы береговой охраны США. В *Руководстве для заявителей* также приведены критерии, по которым претензии по затратам на ликвидацию инцидентов могут быть поданы в NPFC в рамках ОРА '90. Руководящие принципы, подготавливаемые ответственной стороной, могут отличаться от руководящих принципов NPFC, поэтому при необходимости следует руководствоваться именно этими принципами.

Центр NPFC позволяет подавать обоснованные претензии по затратам, связанным с предотвращением, минимизацией и смягчением последствий от нефтяного загрязнения, а в Руководящих принципах для заявителей приведен перечень информации, необходимой для обоснования претензий по таким затратам, включая следующую:

- доказательства принятия соответствующих мер для предотвращения или сокращения влияния разлива;
- затраты ликвидации, возникшие в результате этих действий;
- объективность принятых мер и их соответствие Национальному плану ликвидации аварийных разливов нефти США;
- доказательства разлива, например отчет федерального командующего ликвидационными работами на месте (FOSC), подтверждение оповещения от Агентства по охране окружающей среды или Службы береговой охраны США, выдержки из СМИ с описанием разлива либо свидетельские показания;
- подробное описание принятых мер;
- даты проведения работ;
- анализ разлитого продукта;
- карту и изображения участка, ущерба и самого разлива;
- чеки, счета-фактуры и другие данные с описанием выполненных работ;
- способ определения расценок и различные сравнения имеющихся расценок;
- ежедневные отчеты по затратам на персонал, включая данные по ставкам оплаты труда, времени работ, командировкам и транспортировке;
- ежедневные журналы затрат, связанных с оборудованием, включая подробное описание и цели использования;
- подписанные накладные на отходы и подтверждения платежей за утилизацию;
- подтверждение почасовых ставок на оплату труда в период разлива;
- подтверждение стандартных арендных ставок используемого оборудования.

В качестве отдельной категории претензий штат США или другой государственный орган вправе подать претензию на возмещение затрат, связанных с повышенным спросом на коммунальные услуги, что связано с разливом и сопутствующей ликвидационной операцией. Требования к информации, необходимой для обоснования претензии, схожи с требованиями к

¹⁴ Это руководство доступно на веб-сайте www.uscg.mil

претензиям, связанным с затратами на ликвидацию разлива, с добавлением доказательств необходимости использования дополнительных соответствующих услуг в связи с пожаром, опасностью для здоровья или безопасности. Эта дополнительная информация может включать:

- ежедневные отчеты о мероприятиях, связанных с привлечением государственных служащих и оборудования;
- подтверждение почасовых ставок на оплату труда государственных служащих в период разлива;
- подтверждение стандартных ставок на использование государственного оборудования по каждой единице привлеченного оборудования;
- подписанные данные о разливе с указанием дат, включая часовые ставки на оплату труда и аренду оборудования;
- сертификат отражения фактических затрат в указанных ставках, без включения штрафов и сборов.

Приведенный выше перечень является сводкой требований NPFC. При подготовке и подаче претензий следует обращаться к полному тексту руководящих принципов NPFC.

Ущерб собственности

Претензии об ущербе имуществу основаны главным образом на стоимости очистки, ремонта или замены имущества, загрязненного нефтью или в процессе ликвидационной операции. Возможные объекты, которые могут быть затронуты:

- корпуса коммерческих, рыбацких и прогулочных судов;
- рыболовные снасти, например сети и ловушки;
- конструкции аквакультуры, например рыбные фермы, плоты и шнуры для выращивания мидий и платформы разведения устриц;
- пирсы, морские заграждения, а также объекты инфраструктуры портов, гаваней, причалов и терминалов;
- туристические объекты, такие как оснащение пляжей и спортивное оборудование;
- водозаборы, оборудование и механические средства на объектах забора морской воды, например аквариумы, электростанции и опреснительные установки;
- дороги, пути, набережные и пристани, используемые персоналом и транспортными средствами в процессе ликвидационной операции.

Претензии могут включать расходы на оплату труда работников, оборудование и материалы, необходимые для работ по очистке и утилизации загрязненных отходов и/или воды. Уровень требуемой информации аналогичен претензиям по мероприятиям по ликвидации последствий от нефтяного разлива. При замене собственности затраты на приобретение новых объектов должны быть соответствующим образом подтверждены. Согласно международным конвенциям необходимо учитывать состояние собственности перед инцидентом, включая стандартные графики ремонта и возможные улучшения. В таблице 3 (ниже) приведен пример расчета экономического ущерба, любезно предоставленный Фондом IOPC.

Таблица 3 Пример расчета экономического ущерба в рамках Конвенции о создании фонда 1992

Затраты на привлеченный персонал	+	750 фунтов стерлингов
Затраты на приобретенное оборудование	+	399 фунтов стерлингов
Остаточная стоимость приобретенного оборудования	–	133 фунтов стерлингов
Затраты на арендуемое оборудование	+	589 фунтов стерлингов
Прочие затраты (сборы по стапелям)	+	500 фунтов стерлингов
Сумма претензии	=	2 105 фунтов стерлингов

Источник: Фонд IOPC

В этом примере остаточная стоимость определяется как амортизационная стоимость замены прочных элементов, таких как швартовые канаты и шнуры на момент перед разливом нефти. Таким образом, замена буюв, используемых в течение двух лет из прогнозируемых трех, позволит подать претензию на одну треть расходов на замену.

В качестве обоснования претензии должны быть предоставлены фотографии до и после восстановления или замены имущества. Тем не менее, при рассмотрении многих претензий до начала работ по восстановлению имущества потребуются оценочный контроль, обычно проводимый совместно с представителями органа, выплачивающего компенсации. Оценка необходима для установления связи между ущербом имуществу и разливом нефти, что позволяет подтвердить уровень загрязнения или другой заявленный ущерб и определить варианты последующих работ.

Информация, необходимая для обоснования претензий, подаваемых в Фонды IOPC, включает:

- краткое описание поврежденной собственности и разъяснения вида ущерба с описывающими фотографиями;
- сведения о владельце поврежденной собственности и способ использования этой собственности заявителем;
- описание ремонта или мероприятий по очистке, проводимых в отношении собственности, либо затрат на замену;
- дату или даты проведения работ по ремонту или очистке, а также дату приобретения новой собственности (на замену);
- сведения о стандартных графиках ремонта или замены собственности;
- количество и должности занятого персонала, включая: дневную/часовую ставку и количество отработанных дней/часов; расходы на командировки и размещение персонала, участвующего в мероприятиях по ремонту и очистке; сводку расходов на питание, средства индивидуальной защиты, средства связи и другие расходы на персонал.

В рамках ОРА '90 этим претензиям соответствуют претензии о возмещении ущерба недвижимости или частной собственности (недвижимость включает землю или здания) на сумму, затраченную на возврат собственности к состоянию до загрязнения нефтью.

Информация, необходимая для обоснования претензий, подаваемых в Фонд NPFC:

- сведения о значении собственности для владельца или арендатора;
- доказательства ущерба или уничтожения собственности;
- стоимость собственности до и после разлива;
- стоимость ремонта или замены собственности;
- доказательства невозможности использования собственности в результате разлива нефти;
- потери, понесенные в результате повреждения собственности;
- все расходы или потерянные суммы денежных средств в период недоступности собственности по причине влияния нефти.

Приведенный выше перечень является сводкой требований Фонда IOPC и NPFC. При подготовке и подаче претензий следует обращаться к полному тексту соответствующих руководящих принципов.

Экономические потери

Загрязнение рыболовных судов и снастей, объектов аквакультуры, туристических и других экономических активов может повлиять на их использование в период после загрязнения. Доход, потерянный в процессе очистки или восстановления, может стать основой претензий о косвенных экономических потерях, т.е. ущербе вследствие повреждения имущества. В дополнение к документации, необходимой для обоснования претензии об ущербе имуществу, потребуется представить доказательства последующих потерь, наряду с данными для расчета потерь, которые можно связать с нефтяным разливом.

Претензии о чистом экономическом ущербе, понесенном без прямого ущерба собственности, например, из-за невозможности выхода рыболовного флота из порта по причине запрета рыбной ловли и соответствующего снижения улова, либо из-за потерь, понесенных ресторанами или отелями в результате закрытия пляжа. Сообщения в СМИ о разливе нефти также могут привести к потере доверия к рынку, в результате чего турпоток в прибрежную зону может сократиться, а объекты розничной торговли и простые покупатели откажутся от морепродуктов, считая их загрязненными нефтью. Чистые экономические потери будут видны лишь на бухгалтерском балансе, не отражаясь на поврежденной собственности. Для большинства таких претензий наиболее важной подтверждающей документацией будут копии счетов компании или другие финансовые выписки. Хотя это допускается в рамках международных режимов компенсации, в некоторых правовых системах претензии о чистом экономическом ущербе не принимаются.

Международные конвенции

Фондом IOPC подготовлены четкие руководства по расчету экономических потерь, в которых приведены отдельные требования для рыболовного и туристического секторов.

Претензии об экономическом ущербе в рамках международных конвенций могут погашаться, если заявитель предоставит достаточные доказательства тесной связи между загрязнением и потерями или ущербом. В руководствах IOPC сказано, что заявитель должен иметь возможность продемонстрировать факт потерь из-за загрязнения, тесную связь убытков с нефтяным загрязнением и финансовую измеримость потерь. Фондом IOPC учитывается ряд факторов, включая:

- географическую близость объекта деятельности заявителя к месту загрязнения;
- степень экономической зависимости бизнеса заявителя от пострадавших ресурсов (например, загрязненные районы рыбного промысла, места размещения ресторанов или отелей, туристические места);
- доступность для заявителя иных источников поставок или бизнес-возможностей;
- степень интеграции бизнеса заявителя с экономической деятельностью в регионе, пострадавшем от нефтяного разлива.

Суммы претензий об экономическом ущербе в рамках международных конвенций должны рассчитываться исходя из сумм, необходимых на возвращение бизнеса в положение, соответствующее положению до разлива нефти, на основании понесенных потерь и разумных дополнительных расходов, например целевые маркетинговые кампании, направленные на минимизацию потерь и упущенной выгоды. Потеря прибыли определяется как сокращение доходов и валовой прибыли в период, затронутый нефтяным разливом, в сравнении с аналогичным периодом ближайших лет. Переменные расходы, которые зависят от размера бизнеса, будут сокращены пропорционально снижению доходов, что должно быть принято во внимание при расчете суммы претензии.

Таблица 4 Расчет экономического ущерба в рамках Конвенции о создании фонда 1992

A	Потеря доходов	Источник: Фонд ЮРС
B	– Сэкономленные переменные расходы	
C	= Потеря валовой прибыли (A – B)	
D	+ Дополнительные затраты	
E	= Промежуточный итог (C + D)	
F	– Дополнительный доход	
G	= Экономические потери (E – F)	

Расчет экономических потерь в рамках Конвенции о создании фонда показан в таблице 4. Значения терминов, используемых в таблице:

- A Потеря доходов** — разница между доходами в период претензии и доходами, получаемыми в сравнимые периоды предыдущих лет.
- B Переменные расходы** — зависят от размера бизнеса и сокращаются пропорционально снижению доходов. К переменным расходам относятся затраты на сырье, часть расходов на энергию, оплату труда, издержки обращения и т.д.
- C Потеря валовой прибыли** — потеря доходов за вычетом переменных расходов.
- D Дополнительные затраты** — любые дополнительные расходы, направленные на сокращение или предотвращение последующих убытков. Сюда могут относиться дополнительные маркетинговые расходы, дополнительные расходы на оплату труда и оборудование, необходимое для очистки собственности, и т.д. Для рыбацких хозяйств эти расходы могут также включать дополнительные расходы на топливо, необходимые для рыбной ловли в других незагрязненных районах, затраты на меры по защите рыболовных снастей и т.д.
- E Промежуточный итог (C+D)** — сумма потерь валовой прибыли и дополнительных расходов.
- F Дополнительный доход** — может включать доход, полученный в процессе операции по очистке или оплачиваемого участия в других работах. Например, в претензиях туристического сектора доход может быть получен от дополнительной арендной платы от компаний, участвующих в ликвидационной операции, за аренду автостоянок или участков земли, а также за счет дополнительных поставок продуктов питания и проживания участников операции по очистке.
- G Экономические потери** — рассчитываются как потери валового дохода плюс дополнительные затраты минус дополнительный доход, как показано в таблице.

В соответствии с руководством Фонда ЮРС претензии принимаются от владельца затронутого ресурса, например рыбацкого судна, объекта аквакультуры, объекта переработки рыбы или туристического бизнеса. Владелец может потребоваться оплатить труд привлекаемых работников, что также включается в претензию.

Ниже приведены краткие сведения о дополнительных требованиях к подаче претензии об экономическом ущербе в рыбацком и туристическом секторах. При подготовке и подаче претензий следует придерживаться подробных руководящих принципов, составленных органом, выплачивающим компенсации.

Рыболовство

В руководстве Фонда IOPC по представлению претензий для сектора рыболовства, аквакультуры и переработки рыбы, *Руководстве по представлению претензий* Фонда IOPC и *Примере формы претензии* IOPC¹⁵ приведены подробные сведения по расчету и подаче претензий по экономическому ущербу, нанесенному физическим лицам и организациям из этого сектора, поэтому при подготовке и подаче претензий рекомендуется следовать этим руководствам.



Количественная оценка ущерба из-за смертности выращиваемых организмов может быть относительно прямолинейным процессом подсчета и взвешивания затронутых продуктов. Затем ущерб рассчитывается исходя из ожидаемых объемов и рыночной цены на момент начала продаж продукта, за исключением сэкономленных расходов на производство, таких как оплата труда, корм и топливо. Для этого может быть использован приведенный выше расчет. Тем не менее, что особенно важно для операторов аквакультуры, следует также учитывать степень естественной смертности в процессе выращивания. Пример такого обязательного расчета приведен ниже:

Разливы нефти могут иметь серьезные экономические последствия для объектов аквакультуры и прибрежного рыболовства.

Таблица 5 Пример расчета упущенного сбыта с учетом естественной смертности

A	Количество особей в наличии	4 255,00
B	– Естественная смертность	22% = 936,00
C	Всего готово к продаже (A – B)	3 319,00
D	– Продажи после разлива	2 291,00
E	Количество непроданных особей (C – D)	1 028,00
F	x Средний вес (кг)	2,50
G	Общая смертность в кг (E x F)	2 570,00
H	x Средняя цена	6,42 фунтов стерлингов
I	Общие потери (G x F)	16 499,40 фунтов стерлингов

Источник: Фонд IOPC

Влияние нефти на некоторые виды, находящиеся на стадии жизни, когда они не подлежат продаже, может еще более усложнить процесс подготовки претензий, в результате чего может потребоваться подробный анализ и количественная оценка экономических потерь. Такая экспертиза может быть проведена совместно с экспертами в области рыболовства, предоставляемыми органом, который выплачивает компенсации.

Кустарное и традиционное рыболовство, включающее ежедневные поставки продуктов питания и морепродуктов на условиях бартера, могут обходиться без финансовых операций. Оценка претензий от многих таких рыбацких хозяйств может быть непростым процессом, поскольку сопутствующая документация зачастую недоступна, и в качестве доказательств могут быть предоставлены лишь устные сведения. В руководстве Фонда IOPC говорится, что претензии могут быть рассмотрены в любом случае, но заявитель должен предоставить как можно больше подкрепляющей информации.

¹⁵ Доступно в разделе публикаций на веб-сайте Фонда IOPC: www.iopcfunds.org

Туризм

В *Руководстве Фонда ЮРС по представлению претензий для сектора рыболовства, аквакультуры и переработки рыбы*, *Руководстве Фонда ЮРС по представлению претензий*, а также в *Примере формы претензии ЮРС* приведены подробные сведения по расчету сумм и подаче претензий об экономическом ущербе, нанесенном туристическому бизнесу, поэтому при подготовке и подаче претензий рекомендуется следовать этим документам.

Чтобы иметь возможность подать претензию в рамках международных конвенций, заявитель, являющийся участником туристического бизнеса, должен представлять товары и услуги непосредственно туристам. Примером такого бизнеса является отельный бизнес. Претензии от организаций, занимающих последующие места в цепочке поставок, не будут приниматься, поскольку их зависимость от туристического бизнеса обычно ограничена и не ведет к убыткам. Примером такого бизнеса является прачечная, предоставляющая товары или услуги гостинице. Чем ближе находится объект к пострадавшему району, или чем больше зависимость потока туристов от природных ресурсов, которые были загрязнены, тем более вероятно приемлемость претензии для выплаты компенсаций.

Для обоснования влияния разлива на бизнес обычно требуется некоторое время после инцидента. Хотя продолжительность физического воздействия нефтяного разлива может быть короткой, его влияние на число посетителей может сказываться в течение значительно большего времени, что связано с глубиной продаж и возможным долгосрочным негативным отношением общественности к затронутой области. Компенсации выплачиваются только за фактические, но не предполагаемые убытки.

При подаче претензий малым бизнесом у заявителей могут возникнуть трудности с представлением всей необходимой информации, когда доказательств стандартного дохода может быть недостаточно или они могут отсутствовать вовсе. Опять же, в руководстве Фонда ЮРС говорится, что претензии могут быть рассмотрены в любом случае, но заявитель должен предоставить как можно больше подкрепляющей информации.

США — Закон о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью от 1990 года

Претензии в отношении потери источников прибыли и доходов, согласно *Руководства для заявителей NPFC*, относятся к убыткам, упущенной выгоде или потере источников доходов из-за повреждения, уничтожения или потери недвижимого имущества, личной собственности или природных ресурсов. Претензии могут подаваться любой стороной, понесшей убытки или потерявшей доход из-за инцидента. В *Руководстве для заявителей* определены требования к информации, необходимой для обоснования претензии и расчета потерь, определенных заявителем. В частности, заявитель должен продемонстрировать:

- факт урона, уничтожения или потери собственности или природных ресурсов в результате инцидента (включая разлив нефти и работы по ликвидации этого разлива);
- сокращение дохода заявителя из-за повреждения или потери собственности или природных ресурсов, а также сумму сокращения доходов;
- сумму доходов и прибыли за аналогичные периоды времени;
- суммы доходов, полученные от альтернативной занятости или деловой деятельности;
- экономию накладных расходов и других стандартных затрат, не понесенных в связи с разливом нефти (например, транспортные или коммунальные расходы).

Этот перечень является сводкой требований NPFC. При подготовке и подаче претензий следует обращаться к полному тексту *Руководства для заявителей*.

Мониторинг состояния окружающей среды, оценка ущерба и восстановление

Нефтяные разливы могут приводить к различным типам урона окружающей среде, которые описываются в других документах из серии методических руководств IPIECA-IOGP. Этот урон окружающей среде может стать причиной ответственности и компенсационных выплат, которые в зависимости от действующего правового режима могут рассматриваться самыми разными способами.

Международные конвенции

В странах-участниках¹⁶ международной конвенции при соблюдении определенных критериев возможна подача претензий о возмещении ущерба и затрат на работы, связанные с восстановлением ресурсов и стимулированием естественного восстановления. Эти критерии, изложенные в *Руководстве по претензиям* Фонда IOPC, в целом применяются и к инцидентам, регулируемым более широкими международными конвенциями. Компенсации выплачиваются для покрытия разумных расходов на меры, направленные на ускорение естественного процесса восстановления ресурсов. В дополнение компенсации могут подлежать затраты на исследования после разлива при условии, что они относятся к ущербу, определенному этими конвенциями, включая исследования по установлению характера и масштабов экологического ущерба, вызванного разливом нефти, а также исследований по определению необходимости и целесообразности применения восстановительных мер.

В международных конвенциях признается, что даже в случае принятия мер ресурсы могут не вернуться к тому же экологическому состоянию, которое наблюдалось до разлива. Как следствие, целью разумных восстановительных мер является воссоздание биологического сообщества, в котором будут присутствовать и нормально функционировать организмы, характерные для этого сообщества на момент инцидента. Эта взаимосвязь между мерами и поврежденными элементами имеет важное значение для обеспечения согласованности при определении ущерба от загрязнения в рамках международных конвенций.

Помимо удовлетворения общих критериев для признания претензий о выплате компенсаций, которые изложены ранее в этом документе, претензии в отношении расходов на меры по восстановлению окружающей среды в рамках международных конвенций будут приняты к компенсации, только если они:

- могут значительно ускорить процесс естественного восстановления;
- направлены на предотвращение нового ущерба в результате инцидента;
- не могут, насколько это возможно, привести к деградации других сред обитания или серьезным последствиям для других природных и экономических ресурсов;
- технически осуществимы;
- вызывают затраты, которые пропорциональны степени и продолжительности урона, а также преимуществам, которые обеспечиваются этими мерами.

Претензии по экономическим потерям в результате нанесения вреда окружающей среде, которые могут быть определены в денежном выражении, оцениваются также, как и в случае с другими видами экономических потерь. Согласно международным режимам компенсации допускается подача претензий о возмещении экологического ущерба по результатам абстрактной количественной оценки, проведенной на основании теоретических моделей, а также претензий о возмещении убытков, связанных с окружающей средой.

Для ускорения принятия решений государственными органами может потребоваться реализация программ мониторинга, которые часто включают исследования, сбор и анализ

¹⁶ Перечень стран приведен на веб-сайте Международной морской ассоциации (www.imo.org).



©Stockphoto.com



©Stockphoto.com

Урон окружающей среде может стать причиной ответственности и компенсационных выплат, которые в зависимости от действующего правового режима могут рассматриваться самыми разными способами.

нефти, воды, отложений или биоты для проведения химического анализа. Претензии по отбору проб должны включать обоснование работ, сведения о собранных и проанализированных образцах, а также результаты анализа.

Национальное и региональное законодательство

В ряде стран принято законодательство, предусматривающее выплату компенсаций за ущерб от воздействия нефти, нанесенный окружающей среде, на основаниях, отличных от тех, которые определены международными конвенциями. Некоторые законы требуют финансовой оценки воздействия, а другие требуют проводить расчет экологического ущерба исключительно на основе формул. В качестве примера последнего подхода можно привести российский закон о методике, предписывающей применение формулы при расчете ущерба разливах на территории Российской Федерации.. Ниже приведена краткая сводка законов, действующих в США и Европейском Союзе.

ОРА '90 (США) – Оценка ущерба природным ресурсам

Нормами США по оценке ущерба природным ресурсам (NRDA), разработанными в рамках закона ОРА '90, естественное восстановление также признается основным механизмом восстановления, но при этом вводится два понятия: основное восстановление и компенсационное восстановление. Компенсационное восстановление предназначено для обеспечения выплат за экологические услуги, которые были «утрачены» в период восстановления окружающей среды, в то время как основное восстановление относится к мерам, принимаемым для восстановления ресурсов до состояния, предшествующего разливу, и эквивалентно аналогичному термину из международных конвенций. Процесс оценки ущерба природным ресурсам обычно включает три шага: (1) предварительную оценку; (2) оценку ущерба и последующее планирование восстановления; (3) реализацию восстановления.

Процесс, в рамках которого проводится оценка ущерба природным ресурсам, определяется и в законе ОРА '90, и в нормах государственных органов США, включая Национальную администрацию по океану и атмосфере (NOAA).

Согласно ОРА '90 природные ресурсы включают землю, рыбу, диких животных, биоту, воздух, воду, подземные источники питьевой воды и другие ресурсы, контролируемые США (включая ресурсы исключительной экономической зоны), правительствами штатов, местными органами власти, индейскими племенами или иностранными правительствами.

Урон природным ресурсам подлежит возмещению только в адрес государств, федераций, племен или иностранных попечителей природных ресурсов. Если применимо, например, когда инцидент затрагивает несколько юрисдикций, попечители образуют попечительский совет для реализации планов восстановления с целью восстановления, реабилитации, замены или приобретения эквивалентных поврежденных природных ресурсов. Для достижения этой задачи доверенным лицам необходимо принять меры по восстановлению поврежденных ресурсов и услуг до исходного уровня, который мог бы наблюдаться, если бы разлив не произошел, и компенсировать общественности промежуточные потери, понесенные в течение времени, необходимого для восстановления природных ресурсов до исходных условий.

В течение процесса оценки ущерба природным ресурсам попечители оценивают характер и степень повреждения природных ресурсов в результате разлива нефти и соответствующих мер по ликвидации инцидента. Попечители также разрабатывают план восстановления, требуют выплаты компенсаций от ответственной стороны, контролируют и/или реализуют план восстановления, осуществляют или контролируют мероприятия по мониторингу для обеспечения успешного восстановления. Ответственность за ущерб природным ресурсам включает три компонента:

- стоимость восстановления, реабилитации, замены или приобретения эквивалентных поврежденных природных ресурсов;
- минимизацию состава природных ресурсов, ожидающих восстановления;
- разумные затраты на оценку ущерба.

Попечителям рекомендуется проводить оценку ущерба вместе с ответственной стороной, и они обязаны предложить ответственной стороне участвовать в процессе оценки ущерба. Совместный подход имеет ряд преимуществ для попечителей и общества в целом. Альтернативой является два процесса оценки, проводимые параллельно попечителями и ответственной стороной. В таком случае каждая сторона обычно проводит собственную оценку ущерба, которая впоследствии рассматривается в суде в рамках судебного разбирательства или мирного соглашения. Этот подход может увеличить стоимость и продолжительность процесса оценки.

Стоимость основного восстановления будет зависеть от масштабов ущерба, сложности восстановления пострадавших ресурсов до исходных условий и проектов, выбранных для достижения поставленных целей.

До момента полного восстановления поврежденных ресурсов могут возникать промежуточные потери (сокращение ресурсов или предоставляемых услуг), и сумма этих

Среди методов оценки промежуточных потерь из-за утраты природных ресурсов можно назвать исследования по определению денежного выражения, связываемого обществом с природными ресурсами, а также опросы для определения предпочтений общества относительно тех или иных природных ресурсов, часто на основании указанной стоимости.



David George



ПТОР

потерь также будет зависеть, в основном, от выбранных вариантов восстановления и времени, необходимого для полного восстановления при использовании выбранных методов.

Существует ряд методов определения сумм промежуточных потерь, но мнения относительно разных подходов сильно разнятся. Одним из методов является определение эквивалентного уровня природных ресурсов или услуг в рамках проектов по восстановлению среды обитания или замене ресурсов. Стоимость этих проектов становится базой финансовой оценки промежуточных потерь. Для проведения таких измерений зачастую прибегают к анализу эквивалентности ресурсов (REA) и анализу эквивалентности сред обитания (HEA).

REA и HEA могут успешно применяться, когда существует возможность замены поврежденных сред обитания или услуг, а также если новые среды обитания и услуги сравнимы с поврежденными. Поскольку идентичные ресурсы не всегда могут быть доступны, эти методы направлены на предоставление эквивалентных ресурсов и услуг. В нормативных указаниях этот тип компенсации поддерживается в форме «как есть», т.е. в виде проектов по восстановлению ресурсов в той мере, в которой это возможно.

Также изучаются альтернативные методы, например подход на основе экосистемных услуг, и возможность применения этих методов в качестве дополнения к традиционным методам оценки ущерба природным ресурсам путем подсчета потоков экосистемных товаров и услуг до и после события. Развитие анализа такого рода находится на предварительном этапе, и в настоящее время не существует научно принятых методов для использования подхода на основе экосистемных услуг, которые позволили бы определить стоимость ущерба природным ресурсам.

Еще один метод предполагает использование *анализа совмещения*, при котором респонденты выбирают несколько вариантов проекта для определения их предпочтений относительно отдельных природных ресурсов (например, акры среды обитания), часто на основании указанной стоимости. Наконец, существует методология, известная под названием «*условная оценка*», которая основана на оценке денежной стоимости природных ресурсов, определяемой обществом, с точки зрения «готовности респондентов заплатить» заявленную сумму на проект по восстановлению или исправлению проблем, указанных в исследовании. Оба этих метода являются субъективными и косвенными, могут включать масштабные исследования мнений населения, связанного с пострадавшим ресурсом, но могут ограничиваться степенью восприятия ценностей людьми, не являющихся профессионалами и не знакомыми с ресурсами, по которым проводится исследование, а также целями проведения исследования. Скорее всего, эти методы могут использоваться тогда, когда восстановление пострадавшего ресурса невозможно, или если в результате восстановления будет невозможно получить эквивалентные ресурсы или услуги. Это различие имеет важное значение, поскольку разные методы (REA/HEA — с одной стороны, и опросы и условный анализ — с другой) обычно дают совершенно разные результаты оценки ущерба.

Европейский союз — Директива об ответственности за загрязнение окружающей среды

Директива об ответственности за загрязнение окружающей среды 2004 (ELD) устанавливает систему ответственности и выплаты компенсаций за ущерб окружающей среде, вызванный потенциально опасной коммерческой деятельностью на территории стран-участников Европейского союза. Реализация этой Директивы была завершена в ЕС в 2010 году.

Операторы опасных видов деятельности, перечисленных в приложении III к Директиве, несут строгую ответственность за расходы на предупредительные и восстановительные мероприятия. К таким операторам относятся крупные промышленные установки, деятельность по управлению отходами, сферы промышленности, связанные с попаданием загрязняющих веществ в воду и воздух, а также компании, имеющие дело с опасными

веществами и генетически модифицированными организмами. Операторы могут освобождаться от ответственности, если экологический ущерб или его угроза связана с вооруженным конфликтом, военными действиями, гражданской войной или природными событиями, если ответственность регулируется соответствующими международными конвенциями, а также при других исключениях. Участники других видов деятельности, не перечисленных в приложении III к Директиве, также могут нести ответственность, при условии доказательства заявителем их вины или в случае проявления халатности этими участниками.

Директива ELD представляет собой административный инструмент, который не дает частным сторонам право на представление претензий о травмах, ущербе имуществу или экономических потерях. Вместо этого оператор несет ответственность за расходы на предотвращение и устранение инцидентов, которые были понесены самим оператором или компетентным органом государств-членов для предотвращения или исправления экологического ущерба.

Согласно ELD ущерб окружающей среде распространяется на следующие элементы:

- охраняемые виды и среды обитания, определенные в отдельных директивах Европейского союза по средам обитания и птицам;
- ущерб со значительным негативным воздействием на качество воды, определенное в Рамочной директиве по водной среде;
- загрязнение земель, которое ведет к риску воздействия на здоровье людей.

Для первых двух категорий поврежденные ресурсы и/или услуги должны быть возвращены к исходному состоянию, предшествующему ущербу. Для третьей категории загрязнение, которое создает угрозу здоровью человека, должно быть устранено и соответствующим образом утилизировано.

Информация об определении «значительности» ущерба изложена в ELD. В целом, должно наблюдаться *«измеримое неблагоприятное изменение в сравнении с исходным состоянием..., определяемое измеримыми данными»*.

Согласно ELD оператору могут быть предъявлены требования по компенсации трех «уровней» восстановительных мероприятий:

- **Основное восстановление:** включает немедленные действия для остановки инцидента, направленные на минимизацию, предотвращение и предупреждение последующего ущерба, а также на операцию очистки. Эти мероприятия также называются чрезвычайными восстановительными мероприятиями. Сюда также включаются более средние и долгосрочные мероприятия, направленные на возвращение ресурсов или участка к исходному состоянию.
- **Дополнительное восстановление:** включает дополнительные мероприятия, проводимые вне места нанесения ущерба для компенсации случаев, когда основное восстановление не обеспечивает полное устранение ущерба.
- **Компенсационное восстановление:** включает мероприятия по выплате компенсаций за «промежуточные потери», т.е. потери, возникающие в период от начала восстановления до фактического возврата к целевому состоянию. Компенсационное восстановление включает мероприятия, проводимые на другом участке или участках для восстановления и защиты сред обитания или природных услуг, эквивалентных тем, которые были потеряны в районе нанесения ущерба, а также мероприятия, обеспечивающие восстановление поврежденных ресурсов и сред обитания до уровней сверх исходного состояния.

ELD не применяется в отношении инцидентов, где ответственность и порядок выплаты компенсаций подпадает под действие различных международных режимов компенсации, в том числе Конвенции о гражданской ответственности, Конвенции о создании фонда и Бункерной конвенции. Кроме того, где это применимо, оператор будет сохранять возможность ограничения ответственности согласно положениям Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям и другому применимому законодательству.

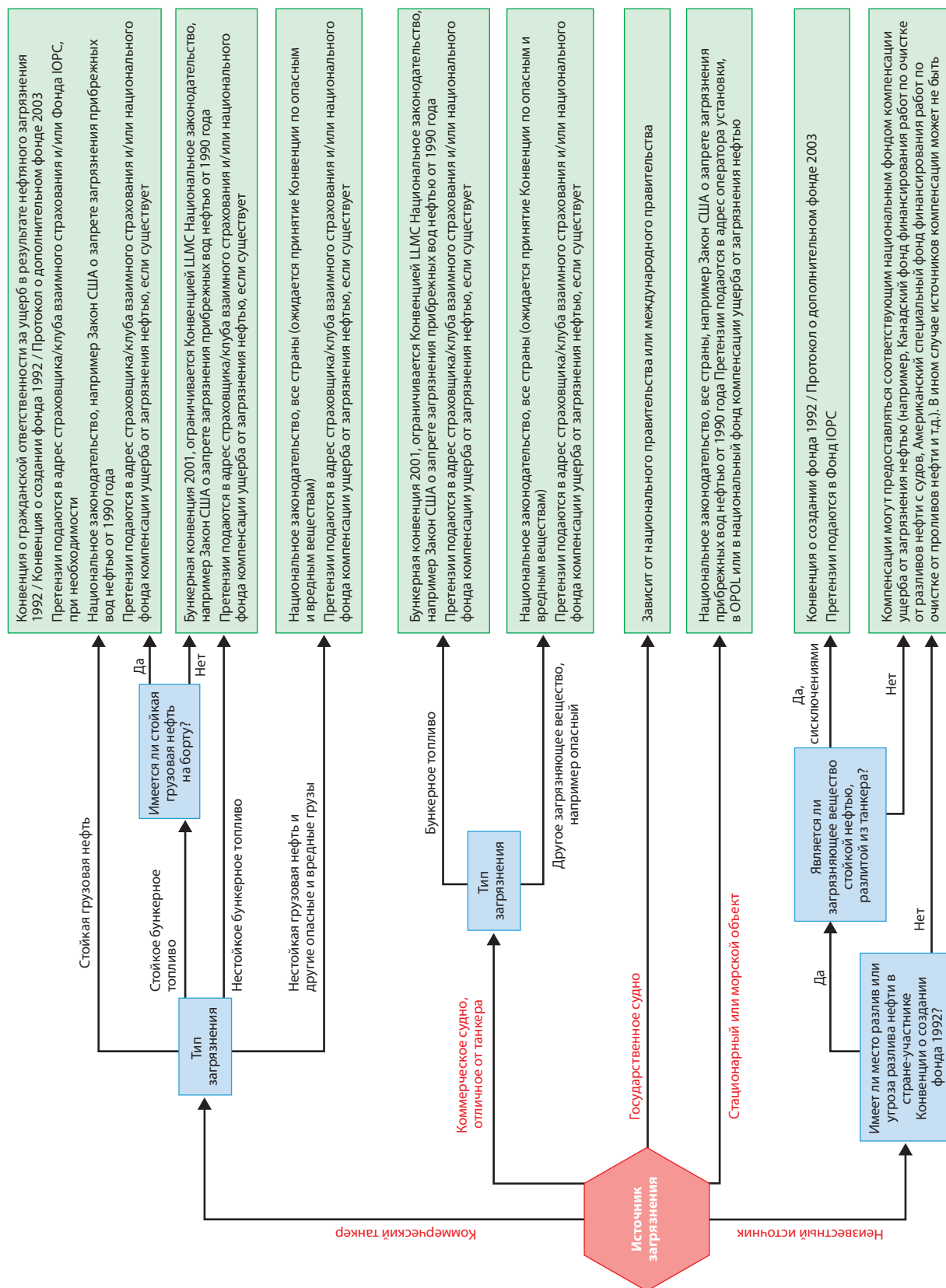
Выводы

Нефтяное загрязнение может наносить ущерб различным видам экономической деятельности. Существуют различные источники выплаты компенсаций пострадавшим в результате разлива или угрозы разлива нефти.

Принято несколько международных конвенций, регулирующих компенсации за разливы с судов, согласно которым доступные суммы выплат зависят от типа и размера судна, а также типа разлитой нефти. В случаях, когда международные конвенции не имеют силу, например, в случае разлива на морском объекте, применяется различное национальное и региональное законодательство, которое поддерживается национальными и региональными источниками компенсаций пострадавшим от нефти. Может применяться национальное и региональное законодательство, которое обеспечивает выплату компенсаций за утрату возможности использования природных ресурсов.

В некоторых документах приводятся критерии и руководящие указания для заявителей, описывающие процессы подготовки и подачи претензий в соответствии с международными конвенциями и различным национальным законодательством, повышая шансы быстрой оценки и урегулирования спора.

Приложение 1. Схема ответственности за ущерб от загрязнений и выплаты компенсаций



Приложение 2. Сокращения

ASTM	Американское общество по испытаниям и материалам
CERCLA	Закон о всеобъемлющих мерах по охране окружающей среды, компенсациях и ответственности от 1980 года (США)
CLC	Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью
COFR	Сертификат финансовой ответственности
COPCF	Фонд компенсаций за ущерб от загрязнения нефтью Китая
ELD	Директива об ответственности за загрязнение окружающей среды 2004 (Евросоюз)
EPA	Агентство по охране окружающей среды США
FOSC	Федеральный командующий ликвидационными работами на месте (США)
FPSO	Плавучая система для добычи, хранения и отгрузки нефти
FSU	Плавучее нефтеналивное хранилище
GT	Грузоподъемность брутто
HEA	Анализ эквивалентности сред обитания
HNS	Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ
IG P&I	Международная группа клубов взаимного страхования
IMDG	Правила перевозки опасных грузов морем
IMO	Международная морская организация
IOCP Funds	Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью
ITOPF	Международная федерация владельцев танкеров по предотвращению загрязнений
LLMC	Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям
СПГ	Сжиженный природный газ
NOAA	Национальная администрация по проблемам океана и атмосферы (США)
NPFC	Центр фондов для компенсации ущерба от загрязнений (США)
NRDA	Оценка ущерба природным ресурсам
OPA '90	Закон США о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью от 1990 года
OPOL	Соглашение об ответственности за загрязнение прибрежной полосы
OSLTF	Специальный фонд финансирования работ по очистке от проливов нефти (США)
P&I Clubs	Клубы взаимного страхования
ПАУ	Полиароматические углеводороды
REA	Анализ эквивалентности ресурсов
RP	Ответственная сторона
СДР	Специальные права заимствования
SOPF	Канадский фонд финансирования работ по очистке от разливов нефти с судов
STOPIA	Соглашение о возмещении ущерба за загрязнения с небольших танкеров 2006
TOPIA	Соглашение о возмещении ущерба за загрязнения с танкеров 2006
USCG	Служба береговой охраны США

Приложение 3. Контактная информация для получения дополнительной информации

Международная морская организация,
4, Albert Embankment
London SE1 7SR
United Kingdom
Тел.: +44 (0)20 7735 7611
Эл. почта: info@imo.org
Веб-сайт: www.imo.org

Международная группа клубов
взаимного страхования – Peek House
20 Eastcheap
London EC3M 1EB
United Kingdom
Тел.: +44 (0)20 7929 3544
Эл. почта: secretariat@internationalgroup.org.uk
Веб-сайт: www.igpandi.org

Международный фонд для компенсации
ущерба от загрязнения нефтью,
4 Albert Embankment
London, SE17SR
United Kingdom
Тел.: + 44 (0)20 7592 7100
Эл. почта: info@iopcfunds.org
Веб-сайт: www.iopcfunds.org

Канадский фонд финансирования работ по
очистке от разливов нефти с судов,
Suite 830, 180 Kent
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0N5
Тел.: +1 613 991 1726
Эл. почта: contact@ssopfund.gc.ca
Веб-сайт: www.ssopfund.gc.ca

Offshore Pollution Liability Association Limited
Bank Chambers
29 High Street, Ewell
Surrey KT17 1SB
United Kingdom
Тел.: +44 (0)20 8786 3640
Эл. почта: info@opol.org.uk
Веб-сайт: www.opol.org.uk

Национальная администрация по
проблемам океана и атмосферы
Офис группы реагирования и
восстановления
1305 East-West Highway
Silver Spring, Maryland 20910
United States of America
Тел.: +1 301 713 4248
Эл. почта: orr.webmaster@noaa.gov
Веб-сайт: <http://response.restoration.noaa.gov>

Береговая охрана США
Центр национального фонда возмещения
ущерба за загрязнения
4200 Wilson Boulevard, Suite 1000
Arlington, VA 20598-7100
United States of America
Тел.: +1 703-872-6000
Веб-сайт: www.uscg.mil/npfc

Международная федерация владельцев
танкеров по предотвращению загрязнений
1 Oliver's Yard, 55 City Road
London EC1Y 1HQ
United Kingdom
Тел.: +44 (0)20 7566 6999
Эл. почта: central@itopf.com
Веб-сайт: www.itopf.com

Приложение 4. Дополнительная литература

Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting From Exploration For and Exploitation Of Sea-Bed Mineral Resources (CLEE, 1977).
www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=131521

De la Rue, C. and Anderson, C. B. (2009). *Shipping and the Environment*. Second edition.
www.routledge.com/books/details/9781843113232

Environmental Liability Directive: an introduction to Directive 2004/35/EC of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage <http://ec.europa.eu/environment/legal/liability>

ESGOSS (1994). *The Environmental Impact of the Wreck of the BRAER*. Report of the Ecological Steering Group on the Oil Spill in Shetland (ESGOSS). Scottish Office, Edinburgh, UK.

Houston, G., Gaudreau, R. and Sinclair, M. (2013). *A Review Of Canada's Ship-Source Oil Spill Preparedness and Response Regime: Setting the Course for the Future*. Report prepared by the Tanker Safety Expert Panel on behalf of the Minister of Transport, Transport Canada, Government of Canada.
www.tc.gc.ca/media/documents/mosprr/transport_canada_tanker_report_accessible_eng.pdf

IMO Conventions—an introduction (website): www.imo.org/About/Conventions/Pages/Home.aspx

International Group of P&I Clubs (website): www.igpandi.org/Home

Introduction to the HNS Convention (maintained by the IOPC Funds):
www.hnsconvention.org/Pages/Home.aspx

IOPC Funds publications (list of titles on the IOPC Funds website): www.iopcfunds.org

ITOPF Technical Information Papers (list of titles on the ITOPF website): www.itopf.com/knowledge-resources/documents-guides/technical-information-papers

Lubchenco, J., McNutt, M. K., Dreyfus, G., Murawski, S. A., Kennedy, D. M., Anastas, P. T., Chu, S. and Hunter, T. (2012). *Science in support of the Deepwater Horizon response*. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS), Vol. 109, No. 50., pp. 20212-20221.
doi: 10.1073/pnas.1204729109. www.pnas.org/content/109/50/20212.full

Natural Resource Damage Assessment—an introduction (NOAA's Damage Assessment, Remediation and Restoration Program (DARRP) website): www.darrp.noaa.gov/library/1_d.html

NOAA Fisheries (website): Deepwater Horizon/BP Oil Spill Information—seafood safety data.
http://sero.nmfs.noaa.gov/deepwater_horizon/index.html

OPOL (2014). *Guidelines for Claimants*, January 2014. Offshore Pollution Liability Association Limited.
www.opol.org.uk/downloads/opol-guidelines-jan14.pdf

UK National Contingency Plan for Marine Pollution from Shipping and Offshore Installations. UK Maritime and Coastguard Agency. www.gov.uk/government/consultations/national-contingency-plan-for-marine-pollution-from-shipping-and-offshore-installations

US Coast Guard, National Pollution Funds Center (website): www.uscg.mil/npfc/Claims/default.asp

От авторов

Этот документ подготовлен Тимом Уодсвортом (Tim Wadsworth, ITOPI) под руководством рабочей группы по экономической оценке и компенсациям.

IPIECA

IPIECA — международная ассоциация представителей нефтегазовой промышленности по экологическим и социальным вопросам. Данная организация разрабатывает, распространяет и содействует распространению положительного опыта и знаний для улучшения экологической и социальной эффективности промышленности. IPIECA является главным каналом коммуникаций отрасли с Организацией Объединенных Наций. При помощи своих участников, возглавляющих рабочие группы, а также исполнительного руководства, IPIECA объединяет коллективный опыт нефтегазовых компаний и ассоциаций. Ее уникальное положение в промышленности позволяет ее участникам эффективно реагировать на ключевые экологические и социальные проблемы.

www.ipieca.org



Международная ассоциация производителей нефти и газа (IOGP) представляет первичные нефтегазовые отрасли перед международными организациями, включая Международную морскую организацию, Конвенции региональных морей Программы ООН по окружающей среде (UNEP), а также другие группы под эгидой ООН. На региональном уровне IOGP является представителем промышленности в Европейской комиссии и парламенте, а также Комиссии ОСПАР в Северо-восточной Атлантике (OSPAR). Немаловажна роль IOGP в распространении передового опыта, особенно в областях здоровья, безопасности, экологической и социальной ответственности.

www.iogp.org

