

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО. ЗАРУБЕЖНОЕ ПРАВО

INTERNATIONAL LAW. FOREIGN LAW

<https://doi.org/10.22363/2313-2337-2022-26-3-678-694>

Научная статья

Вопросы ответственности судовладельца за ущерб от загрязнения нефтепродуктами с морских судов

А.И. Алексенко  , А.С. Касаткина 

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»,
г. Москва, Российская Федерация
 a-aleksenko@inbox.ru

Аннотация. Статья посвящена обзору и исследованию отдельных вопросов ответственности судовладельцев за ущерб от загрязнения окружающей среды нефтепродуктами с морских судов. Актуальность работы обусловлена растущим количеством судебных дел в Российской Федерации, слабой проработанностью данной проблемы в российской научной литературе, отсутствием единого правоприменительного подхода. Авторы исследуют международное и национальное регулирование, зарубежную и российскую правоприменительную практику и приходят к выводу о необходимости привести последнюю в соответствие с международными нормами, действующими в Российской Федерации.

Ключевые слова: ответственность, судовладелец, ущерб от загрязнения нефтепродуктами, споры о компенсации вреда окружающей среде, международно-правовое регулирование, особенности российского правоприменения

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Информация о вкладе авторов: Алексенко А.И. — сбор и обработка материалов, анализ полученных данных, написание текста; Касаткина А.С. — сбор и обработка материалов, анализ полученных данных, написание текста.

Дата поступления в редакцию: 10 января 2022 г.

Дата принятия к печати: 15 июля 2022 г.

© Алексенко А.И., Касаткина А.С., 2022



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

Для цитирования:

Алексенко А.И., Касаткина А.С. Вопросы ответственности судовладельца за ущерб от загрязнения нефтепродуктами с морских судов // *RUDN Journal of Law*. 2022. Т. 26. № 3. С. 678—694. <https://doi.org/10.22363/2313-2337-2022-26-3-678-694>

<https://doi.org/10.22363/2313-2337-2022-26-3-678-694>

Research Article

Issues of the shipowner's liability for damage caused by oil pollution from sea-going vessels

Aleksandra I. Aleksenko  , **Aleksandra S. Kasatkina** 

Higher School of Economics (HSE University), *Moscow, Russian Federation*

 a-aleksenko@inbox.ru

Abstract. The article is devoted to the review and study of some issues of shipowners' liability for environmental pollution damage by oil products from sea-going vessels. Relevance of the work derives from the growing number of court cases in the Russian Federation, weak elaboration of the issue in the Russian scientific literature, and a lack of the unified law enforcement approach. The authors investigate international and national regulation, foreign and Russian law enforcement practices and come to the conclusion about necessity to bring the latter in compliance with international rules in force in the Russian Federation.

Key words: liability, shipowner, damage from oil pollution, disputes on compensation for environmental damage, international legal regulation, peculiarities of Russian law enforcement

Conflict of interest. The authors declare no conflict of interest.

Authors' contribution: *Aleksenko A.I.* — data collection and processing, data analysis, text writing; *Kasatkina A.S.* — data collection and processing, data analysis, text writing.

Article received 10th January 2022

Article accepted 15th July 2022

For citation:

Aleksenko, A.I., Kasatkina, A.S. (2022) Issues of the shipowner's liability for damage caused by oil pollution from sea-going vessels. *RUDN Journal of Law*. 26 (3), 678—694. (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2313-2337-2022-26-3-678-694>

Введение

На сегодняшний день в российской юридической науке довольно мало внимания уделено вопросам правового регулирования ответственности судовладельцев в случае разлива нефтепродуктов с морских судов¹. В первую очередь,

¹ В основном в российской и зарубежной юридической науке внимание уделено вопросам обязательного страхования гражданской ответственности судовладельцев за загрязнение моря нефтью, в частности см.: (Arkhipova, 2020; Arkhipova, 2010; Gorbacheva, 2012a; Gorbacheva, 2012b; Cowell, 1997; Hart, 1999; Hourihan, 1980; Seymour, 1992; Treves, 2011; Zhu & Zhao, 2015; Zhu, 2007).

это, конечно, обусловлено редкими случаями разливов нефти, которые бы приводили к сколь бы то ни было заметным судебным спорам и, как следствие, острым вопросам правоприменения. Хотя, по нашему мнению, это один из важнейших и актуальнейших вопросов, поскольку касается не столько неких далеких от обывателя вопросов размера ответственности судовладельцев, сколько права граждан на благоприятную окружающую среду. Именно от способов законодательного регулирования и правоприменительной практики в конечном счете зависит набор и эффективность способов ликвидации разливов нефти с судов, которые неизбежны до тех пор, пока суда используют или перевозят нефтепродукты. Логика здесь проста. Прозрачная система организации и привлечения аварийных служб — ликвидаторов нефтеразливов, объективная и устойчивая система компенсации убытков, общедоступные статистические данные мотивируют судовладельцев как можно быстрее приступить к ликвидации и активно содействовать процессу сбора разлившейся нефти. Это можно выразить в лаконичной формуле: оперативность принятия мер по ликвидации = меньше вреда окружающей среде = меньше расходов. Казалось бы, в выигрыше все.

Но, к сожалению, какой-либо обстоятельной и централизованной статистики о случаях разливов нефти с судов на территории России в свободном доступе нет. В СМИ² же попадают лишь единичные (возможно, самые крупные) случаи и, как показывает практика, с большой задержкой³. Поэтому сколько бы то ни было достоверных статистических данных о количестве разливов нефтепродуктов с судов, виновниках таких разливов и районах, в которых это происходило, а также, что наиболее важно, размере (и, главное, критериях определения размера) ответственности, в нашем распоряжении нет. Также невозможным представляется установить, какой процент случаев разлива нефтепродуктов доходит до судебных разбирательств. Тем не менее, сообщения о разливе нефтепродуктов с судов все же попадают в прессу⁴, что позволяет нам заключить, что подавляющее большинство таких инцидентов разрешается без обращения в суд⁵.

Те крайне немногочисленные решения российских судов по спорам о компенсации вреда окружающей среде за разлив нефтепродуктов или о возмещении

² Например см.: ООО «Морская экология» ликвидировало разлив мазута у причалов ОАО «Завод МОР-ГИДРОСТРОЙ» в порту Санкт-Петербурга. Режим доступа: https://www.rbc.ru/spb_sz/freenews/5592c3139a79473b7f4bdced (дата обращения: 01.10.2021); ООО «Контур СПб» ликвидирует нефтеразлив в Большом порту Санкт-Петербург. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/292613/> (дата обращения: 01.10.2021) и др.

³ Так, первое упоминание в сети «Интернет» о разливе нефти с т/х Loza можно найти только от 16 сентября 2019 г., в то время как сам разлив произошел 19 июня 2019 г. Статьи же, посвященные непосредственно разливу, были опубликованы лишь в 2020 году, во время активной стадии судебных разбирательств.

⁴ Количество случаев разлива нефти в территориальных водах России можно очень примерно оценить по информации с информационного портала portnews.ru, отсортировав статьи по тегу «нефтеразлив». Так или иначе, данные о разливах появляются в информационных ресурсах ежемесячно.

⁵ Можно привести несколько новостей о разливе нефтепродуктов с судов, которые не были продолжены в суде, и, из этого можно предположить, что они были урегулированы миром. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/292613/> (дата обращения: 01.10.2021).

расходов на ликвидацию последствий нефтеразлива, которые все же заканчиваются судебным разбирательством, вызывают множество вопросов, вызванных отсутствием как бы то ни было оформленного вектора судебной практики, понимания российскими судами основных международных инструментов в данной области (действующих и для России), особенностей ликвидации нефти в акватории, мировой практики по борьбе с загрязнением водных ресурсов нефтью с судов. Дела о возмещении убытков, причиненных разливом нефти с судов, вызывают ряд материально и процессуально-правовых вопросов, о которых пойдет речь ниже. И, прежде чем перейти к практическим аспектам, остановимся на кратком изложении нормативно-правового регулирования в рассматриваемой отрасли.

Международно-правовое регулирование предотвращения загрязнения с судов

Мир всерьез задумался о борьбе с загрязнениями моря с судов около ста лет назад⁶. Первые активные действия в этом направлении предприняли США в 1926 году⁷, пригласив экспертов — представителей 13 морских держав обсудить текущее состояние судоходных путей в странах — участниках конференции, причины загрязнения водных ресурсов нефтью, меры по предотвращению такого загрязнения. Это мероприятие не привело к заключению международного договора, но по итогам встречи эксперты согласовали общие рекомендации по предотвращению загрязнения нефтью с судов, которые легли в основу последующих международных актов. Эту «техническую» конференцию можно назвать отправной точкой для дальнейшего развития регулирования рассматриваемой отрасли. В начале XX века вопросы защиты мирового океана от нефтеразливов были отодвинуты на второй план⁸, а включены в повестку лишь по окончании Второй мировой войны.

12 мая 1954 года прошла Международная конференция, итогом которой стало принятие *Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года* (Конвенция 1954 г.)⁹. Это первое международное соглашение по предотвращению загрязнения моря с судов¹⁰, которым были введены первые «пробные» меры борьбы с загрязнением мирового океана:

⁶ Более подробно о вопросе борьбы с загрязнениями с судов в мировой практике см.: (Abrahamsson, 1977, 1978; Boyle, 1985; Hock, 1983; Mitchell, 1994; Boczek, 1978; Cordella, 2017; Zhu, 2008).

⁷ Более подробно см.: Документы, касающиеся международных отношений соединенных штатов, 1926 г., Том I. Режим доступа: <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1926v01/d120>. (дата обращения: 01.10.2021).

⁸ Предложение финализировать рекомендации Конвенцией было внесено в Лигу Наций в 1936 г., но ввиду политической ситуации инициативу отложили до окончания Второй мировой войны.

⁹ Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью (англ. International Convention for the Prevention of pollution of the Sea by Oil или так называемый OILPOL 54, измененный в последствии рядом протоколов — OILPOL 62, OILPOL 69, OILPOL 71). Режим доступа: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpol1954.html>. (дата обращения: 01.10.2021). Принята в Лондоне 12 мая 1954 г., вступила в силу 26 июля 1958 г., СССР ратифицировали Конвенцию 3 сентября 1969 г.

¹⁰ ИМО — международная организация, которая отвечает за повышение надежности и безопасности судоходства в области международной торговли и за предотвращение загрязнения моря с судов.

- установлены зоны в 50 миль, где запрещался сброс нефти и нефтяной смеси;
- введены требования по оборудованию в каждом основном порту приемных сооружений для нефтеостатков от загрязненной нефтью балластной или промывочной воды с судов.

В последующем к Конвенции 1954 года были приняты поправки:

- Поправки 1962 года (вступили в силу 18 мая 1967 г.) увеличили размер «запретных зон» до 100 и 150 миль; Конвенция распространена на танкеры валовой вместимостью более 150 т. (ранее Конвенция распространялась на танкеры вместимостью 500 т и более).

- Поправки 1969 года (вступили в силу в 1987 г.) закрепили правила сброса балластных вод.

Еще один значимый документ — *Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года* (далее — МАРПОЛ-73)¹¹. Структурно МАРПОЛ-73 состоял из 20 статей, двух Протоколов (I — порядок передачи сообщений об инцидентах; II — арбитражная процедура урегулирования споров) и пяти Приложений (I — Правила предотвращения загрязнения нефтью; II — Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми наливом; III — Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, автодорожных и железнодорожных цистернах; IV — Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов; V — Правила предотвращения загрязнения мусором с судов). При этом Приложения I и II, касающиеся загрязнения нефтью и вредными веществами, были обязательными, в отличие от остальных «факультативных», от принятия которых государства могли отказаться при ратификации.

МАРПОЛ-73 утратил актуальность, не вступив в силу. В феврале 1978 года состоялась Международная конференция по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения моря, по итогам которой были приняты два Протокола:

- Протокол 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (далее — Протокол СОЛАС-74)¹²;

- Протокол 1978 года к МАРПОЛ-73 (далее — Протокол МАРПОЛ-73/78; МАРПОЛ-73/78)¹³.

¹¹ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (англ. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73). Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901764502?marker>. (дата обращения: 01.10.2021).

¹² Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС, с англ. — «SOLAS, International Convention for the Safety of Life at Sea»). Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901765675>. (дата обращения: 01.10.2021). Главной целью СОЛАС является установление минимальных стандартов, отвечающих требованиям по безопасности при постройке, оборудовании и эксплуатации судов.

¹³ МАРПОЛ-73 с изменениями Протокола 1978 г. — Международная Конвенция по предотвращению загрязнения окружающей среды с судов 1973 г., (МАРПОЛ-73/78). МАРПОЛ-73/78 вступил в силу 2 октября 1983 г., в нем участвуют свыше 90 государств, валовой тоннаж судов которых составляет приблизительно 90% валового тоннажа мирового торгового флота. Приложения МАРПОЛ-73/78 (кроме Приложения 1) вступают в силу самостоятельно.

При этом Протокол СОЛАС-74 не мог вступить в силу раньше вступления в силу самой Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, и его участниками могли быть лишь государства — стороны СОЛАС. В отличие от него Протокол МАРПОЛ-73/78 по отношению к МАРПОЛ-73 — самостоятельный документ, не зависящий от вступления в силу МАРПОЛ-73 (ст. 1 Протокола). Поэтому МАРПОЛ-73 так никогда и не действовал в изначальной редакции.

Сегодня МАРПОЛ-73/78 выступает главным международным инструментом, регулирующим требования по защите морской среды от загрязнения вредными веществами с судов. Исполнение требований документа проверяется во время инспекции судов в портах. Общие принципы сохранения морской среды, закрепленные в указанных выше конвенциях и дополненные новыми положениями, нашли свое финальное воплощение в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года¹⁴ (часть XXII). За последние годы были также приняты Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года¹⁵, Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими 2004 года¹⁶, Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года¹⁷ и др.

Указанные выше международные инструменты закрепляют общие принципы сохранения морской среды и направлены на создание системы «международных норм и стандартов» в области предотвращения загрязнения морской среды, касаются преимущественно прав и обязанностей государств в этой сфере. **Для целей настоящего исследования имеют первостепенную роль международные договоры, устанавливающие правила гражданской ответственности за состоявшееся загрязнение.**

Отправной точкой к разработке таких правил послужил разлив нефти в результате гибели супертанкера «Торри Каньон» (*Torrey Canyon*) 18 марта 1967 года¹⁸. Правительство Британии просило Межправительственную морскую консультативную организацию (ИМКО)¹⁹ исследовать вопросы, возникшие из-за происшествия и предложить решение. Совет ИМКО собрался 2 мая 1967 г., на

¹⁴ Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml. (дата обращения: 01.10.2021).

¹⁵ Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 г. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/499019167>. (дата обращения: 01.10.2021).

¹⁶ Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими 2004 г. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902152089>. (дата обращения: 01.10.2021). Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 г., стороной которой является Российская Федерация, вступила в силу 8 сентября 2017 г.

¹⁷ Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 г. Режим доступа: <http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/ships/HongKongConvention.pdf>. (дата обращения: 01.10.2021).

¹⁸ Катастрофа произошла с крупнейшим итальянским нефтеналивным танкером «Торри Каньон», построенным в США и ходившим под либерийским флагом. Супертанкер сел на мель на рифе у юго-западного побережья Соединенного Королевства в 1967 году, пролив примерно 25 — 36 миллионов галлонов (94 — 164 миллиона литров) сырой нефти. Именно авария танкера *Torrey Canyon* побудила международное общество принять ряд конвенций, которые обязывают владельцев судов брать полную ответственность за весь ущерб, нанесенный природе в случае подобных катастроф.

¹⁹ Название Международной морской организации (ИМО) до 1982 года.

котором определили, что заявленные вопросы носят преимущественно юридический характер. Был создан *ad hoc* комитет, первая сессия которого состоялась уже в июне 1967 года. Ко второй сессии в ноябре 1967 года Правовой Комитет стал постоянным органом ИМКО. В мае же 1967 года ИМКО также создали подкомитет для изучения проблем, связанных с инцидентом *Torrey Canyon*. Так началось взаимодействие между двумя комитетами и разработка нового регулирования. Основной вопрос — предоставление адекватных средств защиты и компенсации пострадавшим от масштабного разлива.

Конференция по принятию Конвенции состоялась в Брюсселе, в период с 10 по 29 ноября 1969 года. Задача — определиться по двум ключевым вопросам: 1) природа ответственности; 2) кто должен нести ответственность за разлив. Прибрежные государства, особенно уязвимые к загрязнению требовали максимально возможной компенсации, которая бы гарантировала возмещение убытков от очистных работ и восстановления ресурсов на их территории, включая территориальное море. Это могла бы обеспечить только строгая ответственность судовладельца. Но государства, на которые приходится большая доля танкерного флота (по перевозке нефти), согласны были на строгую ответственность только если она возлагалась на груз, а не на судовладельцев. На судовладельцев предлагалось возложить только виновную ответственность. Первоначально в качестве основной разрабатывалась идея возложить строгую ответственность именно на грузовладельцев и учредить фонд компенсации на основе расчета массы грузов, перемещаемых морем.

Компромисса удалось добиться только по варианту, предложенному Великобританией — возложение строгой ответственности на судовладельца, обязательное страхование, ограничение ответственности и учреждение фонда компенсации для масштабных разливов.

Итогом работы Конференции стало принятие *Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года* (далее — Конвенция о гражданской ответственности; Конвенция CLC)²⁰, в дальнейшем пересмотренная Протоколом 1992 года. Поскольку Конвенция о гражданский ответственности применяется только к случаям разлива нефти, перевозимой в качестве груза и не покрывает разлив нефти, используемой в качестве бункерного топлива, в 2001 году была принята *Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом* (далее — Бункерная конвенция)²¹, вступившая в силу в 2008 году.

Обе конвенции имеют идентичное содержание в части принципов и оснований ответственности, за исключением лимитов ответственности судовладельцев. Так, Конвенция CLC предусматривает собственные лимиты, в то время как

²⁰ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (англ. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)). Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1900700>. (дата обращения: 01.10.2021). Согласно Федеральному закону от 02 января 2000 г. № 27-ФЗ Российская Федерация стала участником Протокола 1992 г. Вступил в силу на территории РФ с 20 марта 2001 г.

²¹ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г. // СЗ РФ. 2009. № 21. Ст. 2498. Бункерная конвенция вступила в силу для Российской Федерации 24 мая 2009 г.

Бункерная конвенция отсылает к Конвенции по ограничению ответственности по морским требованиям 1976 года²². Бункерная конвенция также не предусматривает третьего уровня компенсации — международного фонда, который «вступает в игру» по Конвенции CLC, если сумм компенсации судовладельца и страховщика недостаточно. **Применение обеих конвенций вызывает два тесно связанных между собой блока ответственности судовладельца — за загрязнение окружающей среды и за иной ущерб, причиненный разливом.**

Ответственность за загрязнение окружающей среды. Особенности российского правоприменения

Загрязнение окружающей среды традиционно вызывает бурную реакцию со стороны общества, если о таком загрязнении стало известно широкой общественности. Право на благоприятную окружающую среду гарантировано Конституцией Российской Федерации (далее — Конституция РФ)²³ (ст. 43 Конституции РФ). И несмотря на то, что в повседневной жизни граждане в большинстве своем редко задумываются о необходимости сортировать мусор и сократить количество единой используемого пластика, сообщения об очередной техногенной катастрофе²⁴ все же справедливо вызывают гнев и требование найти и наказать виновника. Озвучиваемые суммы компенсации, рассчитанные Росприроднадзором, кажутся вполне адекватной платой за попрание природы.

Тем не менее, анализ процедуры и способов возмещения вреда, причиненного окружающей среде, показывает, что вывод о правомерности и, главное, эффективности такой компенсации может оказаться преждевременным. В первую очередь, потому что такая компенсация направлена преимущественно на обогащение бюджета государства. Денежные средства, выплачиваемые за вред окружающей среде, могут вовсе не направляться на ее восстановление с чем согласился Конституционный суд РФ²⁵.

Законодательство об охране окружающей среды предусматривает два вида возмещения — в натуре (восстановление), либо денежная компенсация. Выплата денежной компенсации фактически отменяет обязанность у виновника загрязнения восстановить окружающую среду, но и обязанность направить полученные суммы компенсации на восстановление у государства отсутствует. То есть выплата компенсации не приводит к тем результатам, на которые она была рассчитана. Помимо этого, абстрактность методики расчета компенсации вызывает вопросы со стороны специалистов, занимающихся защитой окружающей среды,

²² Конвенция по ограничению ответственности по морским требованиям 1976 г. // БМД, 2013. № 5. Конвенция вступила в силу 1 декабря 1986 г. В соответствии со ст. 10 Протокола от 2 мая 1996 г. об изменении настоящей Конвенции присоединение к нему означает присоединение к Конвенции. Российская Федерация присоединилась к Протоколу Федеральным законом от 6 января 1999 г. № 9-ФЗ.

²³ Официальный текст Конституции РФ с внесенными поправками от 14 марта 2020 г. опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации. Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 01.10.2021).

²⁴ Например, разлив топлива в Норильске в мае–июне 2020 г. См.: Режим доступа: <https://www.bbc.com/russian/features-53282724>. (дата обращения: 01.10.2021).

²⁵ Постановление Конституционного суда РФ № 12-П от 02 июня 2015 г. // СЗ РФ. 2015. № 24. Ст. 3547.

а региональные органы Росприроднадзора зачастую пытаются и взыскать денежную компенсацию, и обязать виновников загрязнения своими силами восстановить первоначальное состояние окружающей среды²⁶ (что по сути представляет собой двойную ответственность). Стандарт и бремя доказывания в спорах с природоохранными органами также вызывают определенные проблемы на практике²⁷. Вышеперечисленные вопросы возникают в связи с применением российскими судами национального законодательства, которое, несмотря на попытку разъяснения отдельных аспектов Верховным судом²⁸, осталось весьма противоречивым.

Для случаев, связанных с возмещением вреда в связи с разливом нефти с судов, помимо общего природоохранного национального законодательства действуют специальные нормы Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года (далее — КТМ РФ)²⁹ (главы XVIII и XIX.1), дословно имплементировавшие Конвенцию о гражданской ответственности и Бункерную конвенцию, к которым Россия присоединилась в 2001 и 2008 годах соответственно. Принципы, на которых строятся обе конвенции идентичны и сводятся к тому, что судовладелец, несущий строгую ответственность за разлив нефтепродуктов с судна, должен отвечать исключительно в соответствии с условиями, определенными этим международным договором. Конвенции определяют сферу применения, понятие ущерба, причиненного окружающей среде, а также порядок предъявления требований к судовладельцу. Конвенция о гражданской ответственности также предусматривает собственные лимиты ограничения ответственности судовладельца. И, в дополнение, была заключена Конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года (изменена Протоколом 1992 г.) (далее — Конвенция о создании Международного фонда)³⁰. Международный фонд (далее — Фонд; Международный фонд) — межправительственная организация, выплачивающая компенсацию за загрязнение нефтью с танкеров, если суммы, которые должны быть выплачены судовладельцем/страховщиком, не покрывают всех убытков. Фондом разработаны подробные комментарии к Конвенции о гражданской ответственности³¹.

²⁶ Постановление Арбитражного суда ПО от 05.09.2019 по делу № А55-22101/2018. Режим доступа: <https://sudact.ru/arbitral/doc/EXIKofaEGFLK/>. (дата обращения: 01.10.2021).

²⁷ О тенденциях в судебной практике по спорам о взыскании вреда окружающей среде подробно пишет, например, Ю. В. Юрченко: https://www.pgplaw.ru/news/Ecology_09_2020small-pages-76-87.pdf

²⁸ Постановление Пленума Верховного суда РФ от 30 ноября 2017 г. № 49 «О некоторых вопросах применения законодательства о возмещении вреда, причиненного окружающей среде» // Российская газета. 217. № 280.

²⁹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. (в ред. от 11 июня 2021 г.) // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207; СЗ РФ. 2021. № 24 (Ч. I). Ст. 4188.

³⁰ Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (англ. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage). Режим доступа: <https://bellona.ru/2007/05/07/konventsiya-o-sozdani-i-mezhdunarodnogo/>. (дата обращения: 01.10.2021). Российская Федерация является участницей данной конвенции в результате международного правопреемства.

³¹ Возмещение убытков фактически делится на три части. Первая часть оплачивается страховщиком ответственности судовладельца. Вторая часть Фондом, который существует преимущественно за счет

Итак, применительно к исследуемой теме обе конвенции в ст. 6 и ст. 9 соответственно (ст. 316 и 336.1 КТМ РФ) содержат понятие ущерба от загрязнения: *«убытки или ущерб, причиненные вне судна загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти [бункерного топлива] с судна, где бы такая утечка или слив ни произошли, при условии, что компенсация за нанесение ущерба окружающей среде, за исключением упущенной выгоды вследствие такого нанесения ущерба, ограничивается расходами на осуществление разумных восстановительных мер, которые были фактически приняты или должны быть приняты...»*.

Это определение четко устанавливает, что в качестве ущерба окружающей среде судовладелец должен компенсировать только расходы на осуществление разумных восстановительных мер (исключая упущенную выгоду от такого загрязнения). И никакие требования о компенсации ущерба не могут быть предъявлены судовладельцу иначе, как в соответствии с Бункерной конвенцией (ч. 5 ст. 3). Они включают как требования частных лиц, так и суверенных субъектов права (государств, квазигосударственных образований, международных организаций). Это противоречит положениям российского природоохранного законодательства, предусматривающего альтернативные методы — восстановление либо денежная компенсация на основании методики исчисления вреда.

Конвенции не предусматривают определения *«ущерба окружающей среде»*, но в практике Фонда под ущербом понимается такое ухудшение состояния окружающей среды, при котором уменьшается или прекращается ее функционирование. Исходя из вышеприведенного определения следует, что в связи с ущербом окружающей среде могут быть предъявлены три типа требований:

- взыскание упущенной выгоды;
- взыскание расходов на исследования о необходимости и способах восстановления окружающей среды;
- расходы на восстановление окружающей среды.

Такой механизм определения компенсации за ущерб, который сводится к проактивным действиям по восстановлению окружающей среды, был установлен в связи с тем, что морская среда крайне изменчива и имеет высокую способность к самовосстановлению. Далеко не все разливы нефти могут приводить к долгосрочным негативным последствиям, и лишь срочные меры по ликвидации разлива могут эффективно уменьшить ущерб. Более того, с точки зрения долгосрочной перспективы (например, уменьшение популяции рыб) практически невозможно рассчитать такие последствия, поскольку изначальное состояние среды (до разлива) зачастую неизвестно, а сочетание других вредоносных факторов (незаконный вылов рыбы, слив ядовитых веществ с производств и др.) не позволят выделить ту долю ущерба, которая приходится на конкретный разлив³². Поэтому

взносов нефтяных компаний (около 400 организаций), и третья часть может оплачиваться за счет второго (Дополнительного фонда), в котором участвуют более 130 компаний. Эта система действует только для государств участников Конвенции о гражданской ответственности.

³² См., например, Руководство по предъявлению требований за ущерб окружающей среде Фонда. Режим доступа: https://iopc-funds.org/wp-content/uploads/2018/12/IOPC_Environmental_Guidelines_ENGLISH_2018_WEB_01.pdf. (дата обращения: 01.10.2021).

никакие абстрактные методики не считаются эффективными и обоснованными для расчета компенсации.

Вместе с тем российские государственные органы, восприняв опыт Советского Союза, до сих пор пытаются настаивать на применении именно абстрактных методик расчета компенсации за ущерб окружающей среде, что недавно подтвердил Тринадцатый арбитражный апелляционный суд. Так, решением Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 6 сентября 2020 года по делу А56-79392/2019³³, суды первой и второй инстанции отклонили доводы ответчика о необходимости применить положения главы XIX.1 КТМ РФ и Бункерной конвенции и удовлетворили требования регионального органа Росприроднадзора, основанные на применении методики расчета компенсации³⁴.

Суд первой инстанции подтвердил приоритет национальных норм об охране окружающей среды над международными правилами и правомерность предъявления к судовладельцу требований о взыскании компенсации, рассчитанной на основании методики. При этом из решения следует, что разлив нефтепродуктов был ликвидирован, какие-либо действия по ликвидации разлива и восстановлению окружающей среды Росприроднадзором не предпринимались и не планируются. Дело А56-79392/2019 отражает крайне негативное изменение в судебной практике российских судов. Более ранние споры о компенсации все же разрешались не в пользу Росприроднадзора.

Так, согласно решению Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 07 сентября 2010 года по делу № А56-45633/2010³⁵ суд отказал Росприроднадзору во взыскании вреда, причиненного окружающей среде разливом нефти с т/х «Волгонепфть-139», на следующих основаниях: во-первых, требования государственного органа не основаны на разумных мерах по восстановлению окружающей среды; во-вторых, затраты, направленные на непосредственное возмещение вреда, уже были понесены иными лицами. А в соответствии с Решением Пролетарского районного суда г. Ростова-на-Дону от 23 марта 2011 года по делу № 2-3731/2010³⁶ (разлив мазута в акватории порта Темрюк) нормы международного права, устанавливающие критерии для возмещения вреда, причиненного окружающей среде (в частности, водному объекту), были признаны имеющими приоритет над нормами Федерального закона «Об охране окружающей среды» №7-ФЗ от 10 января 2002 года³⁷, устанавливающего иные правила в этой сфере. По мнению суда, сумма причиненного вреда в денежном

³³ Решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 6 сентября 2020 г. по делу № А56-79392/2019. Режим доступа: <https://sudact.ru/arbitral/doc/UqiWuWOO17HR/> (дата обращения: 01.10.2021).

³⁴ Постановление Правительства РФ от 04 ноября 2006 г. № 639 «О порядке утверждения методики исчисления размера вреда, причиненного водным объектам вследствие нарушения водного законодательства» // СЗ РФ. 2006. № 46. Ст. 4791.

³⁵ Решение Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 07 сентября 2010 г. по делу № А56-45633/2010. Режим доступа: https://kad.arbitr.ru/Document/Pdf/fdb76863-1504-407b-a8f5-36ff03e9d54a8/b75d1b27-50b6-4462-bb89-c722dff82eb9/A56-45633-2010_20100907_Reshenie.pdf?isAddStamp=Tguc (дата обращения: 01.10.2021).

³⁶ В публичном доступе текста решения нет.

³⁷ Федеральный закон «Об охране окружающей среды» №7-ФЗ от 10 января 2002 г. // СЗ РФ. 2002. № 2. Ст. 133.

эквиваленте должна быть определена в размере фактически понесенных затрат на восстановление окружающей среды, а не в соответствии с абстрактными расчетами согласно методике.

Недавнее отклонение российских судов от общемировой практики видится еще более противоречивым в контексте участия России в Исполнительном комитете Фонда, который в июне 1996 года рассматривал вопрос о недопустимости требования эмирата Эль-Фуджайра как государственного образования возместить вред окружающей среде на основании абстрактной методики³⁸. Помимо прочего Советский Союз также был лишен компенсации Фонда, рассчитанной на основании методики в соответствии с правовой позицией Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, изложенной в Резолюции № 3 от октября 1980 года³⁹ (в связи с разливом нефти с судна «Антонио Грамши»).

Возмещение судовладельцем расходов на меры по ликвидации разлива нефтепродуктов

С блоком о недопустимости применения абстрактных методик за ущерб окружающей среде тесно связан другой вопрос — каковы критерии определения стоимости восстановительных мер, предпринятых для ликвидации последствий разлива нефтепродуктов.

В момент разлива нефтепродуктов с судна судовладелец, а равно и уполномоченные органы, обязаны предпринять меры по ликвидации последствий разлива нефтепродуктов, для чего судовладельцем или портовыми службами привлекаются аварийно-спасательные формирования или компании, оказывающие соответствующие услуги.

Как уже говорилось выше, именно расходы на ликвидацию разлива нефтепродуктов, согласно обеим международным конвенциям, должны преимущественно⁴⁰ составлять ответственность судовладельца за разлив нефти с судна (чему, к сожалению, противоречит российская судебная практика). И именно вокруг определения четких требований к стоимости, качеству, объемам восстановительных мер сконцентрированы исследования в этой области и работа Фонда, а также международной некоммерческой организации — объединения владельцев танкеров для предотвращения загрязнения с судов (ИТОПФ)⁴¹.

В силу прямого указания п. 1 ст. 336.9 КТМ РФ иск о возмещении убытков от загрязнения может быть предъявлен только в соответствии с главой XIX.1 КТМ РФ. Глава XIX.1 КТМ РФ в ст. 336.1 КТМ РФ (а также ст. 1 Бункерной

³⁸ Исполнительный комитет Фонда. Режим доступа: https://documentservices.iopecfunds.org/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/71FUND_EXC.49_6_en.pdf (дата обращения: 01.10.2021).

³⁹ Резолюция № 3 1980 г. Режим доступа: <https://documentservices.iopecfunds.org/es/base-de-datos-de-las-decisiones/decision-000010> (дата обращения: 01.10.2021).

⁴⁰ Оставим за пределами данной статьи дискуссии и возможности и необходимости судовладельца возмещать чисто экономические или иные косвенные убытки, а также степень отдаленности негативных последствий разлива, которые должны компенсироваться.

⁴¹ Официальный сайт ИТОПФ. Режим доступа: <https://www.itopf.org/about-us/> (дата обращения: 01.10.2021).

конвенции) определяет основания ответственности судовладельца — «судовладелец с момента первого происшествия несет ответственность за ущерб от загрязнения...». В пп. 4 п. 3 ст. 336.1 КТМ РФ (а также п. 9 ст. 1 Бункерной конвенции) ущерб определяется следующим образом:

«любой ущерб, причиненный вне судна загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива бункерного топлива с судна, где бы такие утечка или слив ни произошли, при условии, что компенсация за ущерб, причиненный окружающей среде, за исключением упущенной выгоды в результате причинения такого ущерба, ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты;

(2) расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб;»

В пп. 5 п. 3 ст. 336.1 КТМ РФ раскрывается термин «**предупредительные меры**»: «любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента, по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения». То есть, XIX.1 КТМ РФ устанавливает критерий «разумности», т. е. в соответствии с Бункерной конвенцией (а также Конвенцией о гражданской ответственности) и российским законодательством возмещению подлежат лишь расходы на те меры, которые были **разумно приняты** для предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения. Следовательно, с точки зрения правового регулирования расходы аварийных формирований на восстановление окружающей среды и ликвидацию последствий разлива нефти с судна должны быть возмещены, если они соответствуют следующим критериям:

- расходы понесены на разумные меры;
- такие меры фактически приняты;
- принятые меры были направлены на предотвращение ущерба от загрязнения.

В целом, данный подход коррелирует с общегражданскими принципами возмещения ущерба: сумма ущерба должна быть установлена с разумной степенью достоверности, между противоправным действием и ущербом должна быть причинно-следственная связь. Дополнительно исследуемыми в настоящей статье международными инструментами введен лишь критерий «**разумности**».

В руководстве по предъявлению исков (далее — Руководство)⁴², в соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности, указано, что критерий «**разумности**» применяется как к предупредительным мерам, так и расходам на такие меры. Согласно Руководству «**разумность**» мер требует ответов на следующие вопросы:

- были ли принятые меры целесообразны?
- были ли принятые меры пропорциональны инциденту?
- оправдана ли стоимость мер?

При этом в Руководстве международной организации подчеркивается, что разумность мер определяется на основании технической оценки обстоятельств, имевших место в момент разлива, оценки предпринятых действий. Требования о

⁴² Руководство утверждено международной ассамблеей, а текст Конвенции о гражданской ответственности в этой части полностью совпадает с положениями главы XIX.1 КТМ РФ, поэтому возможно применение принципов по аналогии.

возмещении убытков не могут быть удовлетворены, если можно было заранее предвидеть, что принятые меры будут неэффективными (ликвидация ведется профессиональными участниками рынка, общемировой опыт ликвидации разливов нефти насчитывает десятилетия). При принятии решения о компенсации должно учитываться, что разлив нефти требует экстренных мер. Но чем дальше от момента разлива и начала уборки, тем более понятна ситуация с ущербом, то есть к ликвидационным мерам предъявляются более жесткие требования. При этом согласно п. 5 Руководства разумными расходами покрываются расходы на использованные суда, персонал, использованные расходные материалы. Именно эти расходы формируют разумные расходы на восстановительные меры.

Но ввиду экстренности мер, непрозрачности процесса ликвидации разлива, привлечения портовыми службами отдельных компаний, пробелов правового регулирования в полномочиях и обязанностях портовых служб в России в этой части, отсутствия процедуры раскрытия расходов на ликвидацию, установления тарифов на ликвидацию в государственных контрактах, а также целого ряда иных факторов суды, как правило, не поддерживают доводы ответчиков о неразумности расходов на ликвидацию. Спор по распределению бремени доказывания и применяемого судами стандарта доказывания скорее можно отнести к публично-правовому спору, нежели гражданскому спору между двумя коммерческими компаниями.

Хорошо иллюстрирует этот аспект дело, рассматриваемое в настоящее время (уже более двух лет, на втором круге рассмотрения) № А56-79050/2019⁴³ по иску ООО «Контур СПб» к судовладельцу и страховщику судна «Loza», с которого в июне 2019 года произошел разлив в порту Санкт-Петербурга. По делу были вынесены противоречивые судебные акты, но точка до сих пор не поставлена.

Заключение

Мировое сообщество (с участием России⁴⁴) разработало эффективный механизм ликвидации и компенсации ущерба окружающей среде, который неоднократно был опробован на практике по всему миру. Эффективность достигается поощрением судовладельцев самостоятельно осуществить меры по ликвидации разлива, нормами об обязательном страховании ответственности судовладельцев, а также иными механизмами, которые позволяют взыскать сумму ущерба окружающей среде и направить эти средства на ее восстановление. Способ определения такого ущерба также установлен. Но существующая в России практика возложения на судовладельцев помимо расходов на ликвидацию нефтеразливов еще и компенсации вреда окружающей среде, рассчитанного на основании абстрактной методики, полностью противоречит международным нормам.

⁴³ Дело № А56-79050/2019. Режим доступа: <https://kad.arbitr.ru/Card/fbd500a6-5b1b-4431-a6b7-454cda0418f7> (дата обращения: 01.10.2021).

⁴⁴ Делегация от России участвовала в конференции по принятию текста Бункерной конвенции и была членом Комитета по внесению правок в ее текст в соответствии с документами конференции LEG/CONF/12.20, LEG/CONF/12.17. Режим доступа: https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/Legal_Conferences-default.aspx. (дата обращения: 01.10.2021).

В результате в России фактически создана система «задвигания» ответственности судовладельцев. Особую сложность также создает отсутствие в российском законодательстве, как и в конвенциях четкого определения понятия «*разумных мер по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения*», что также сильно размывает границы ответственности и оставляет возможности для расширительного толкования и в конечном счете злоупотребления в вопросах взыскания компенсации за разлив нефти.

Представляется, что ключевыми шагами для решения данных проблем могли бы быть пересмотр законодательства об охране окружающей среды в части применения абстрактных методик расчета компенсации. Компенсация вреда окружающей среде вполне может носить штрафной характер, сумма которого должна быть четко определена и не зависеть от абстрактных методик расчета вреда окружающей среды, а сумма штрафа должна направляться исключительно на восстановление природы (что в данный момент не реализуется).

Вместе с тем представляется, что действующая система международных норм и практик может быть вполне эффективна для российских реалий, если эта система будет иметь приоритет перед национальным законодательством, а порядок привлечения аварийно-спасательных формирований для ликвидации разливов и ценообразование их работ будут более прозрачными.

Систему международного регулирования ответственности судовладельцев за разлив нефтепродуктов составляют Бункерная конвенция, Конвенция о гражданской ответственности, Конвенция о создании Международного фонда. Единство правоприменительной практики на международном уровне обеспечивается учрежденным в 1971 году Международным фондом, а также Международной федерацией танкеров по предотвращению загрязнения (ITOPF). За десятки лет эти организации выработали единые и универсальные критерии для оценки ущерба, анализа исков о возмещении убытков, причиненных разливом нефтепродуктов, которые, по мнению авторов, могут эффективно действовать и в Российской Федерации.

References / Список литературы

- Abrahamsson, B. (1977) The marine environment and ocean shipping: Some implications for a new Law of the Sea. *International Organization*. 31 (2), 291—311. <https://doi.org/10.1017/S0020818300018579>
- Arkhipova, A.G. (2020) Some issues of ship-owners' liability insurance in judicial and arbitration practice. *Commercial Arbitration*. (1), 61—72. (in Russian).
Архипова А.Г. Некоторые проблемы страхования ответственности судовладельцев в судебной и арбитражной практике // Коммерческий арбитраж. № 1. 2020. С. 61—72.
- Arkhipova, A.G. (2010) Compulsory liability insurance of ship owners for the marine pollution by oil: peculiarities and urgent problems. *Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika*. (11), 46—52. (in Russian).
Архипова А.Г. Обязательное страхование ответственности судовладельцев за загрязнение моря нефтью: особенности и актуальные проблемы // Законы России: опыт, анализ, практика. 2010. № 11. С. 46—52.
- Boczek, B. (1978) International protection of the Baltic sea environment against pollution: a study in marine regionalism. *American Journal of International Law*. 72(4), 782—814. <https://doi.org/10.2307/2199777>

- Boyle, A.E. (1985) Marine Pollution under the Law of the Sea Convention. *American Journal of International Law*. 79 (2), 347—372.
- Cordella, E.C. (2017) Public interest regulation? The polluter-pays principle in environmental impact assessments: A case of "bipolar" regulatory failure. *Environmental Policy and Law*. 47 (5—6), 169—181. <http://dx.doi.org/10.3233/EPL-170037>
- Cowell, R.N. (1997) Stretching the limits: environmental compensation, habitat creation and sustainable development. *Transactions of the Institute of British Geographers*. 22 (3), 292—306. <https://doi.org/10.1111/j.0020-2754.1997.00292.x>
- Gorbacheva, S.S. (2012a) Compulsory liability insurance: a necessity or additional burden for Ship Owners? *Transportation Law*. (4), 22—24. (in Russian).
Горбачева С.С. Обязательное страхование ответственности: необходимость или дополнительное бремя для судовладельцев? // Транспортное право. 2012. № 4. С. 22—24.
- Gorbacheva, S.S. (2012b) A question on compulsory insurance of civil liability of ship-owners, *Transportation Law*. (1), 9—12. (in Russian).
Горбачева С.С. К вопросу об обязательности страхования гражданско-правовой ответственности судовладельцев // Транспортное право. 2012. № 1. С. 9—12.
- Hart, D. (1999) The amount of damages recoverable for environmental harm. *Journal of Environmental Law*. 11 (2), 321—353. Available at: <http://www.jstor.org/stable/44250504> [Accessed 6th October 2021].
- Hock, S.C. (1983) Civil Liability for Oil Pollution: The Merchant Shipping (Oil Pollution) Act 1981 The Prevention of Pollution of the Sea (Amendment) Act 1981. *Malaya Law Review*. 25(1), 139—147. Available at: <http://www.jstor.org/stable/24863896> [Accessed 4th October 2021].
- Hourihan, J. A. (1980) Insurance coverage for environmental damage claims. *The Forum (Section of Insurance, Negligence and Compensation Law, American Bar Association)*. 15(4), 551—564. Available at: <http://www.jstor.org/stable/25761572> [Accessed 6th October 2021].
- Mitchell, R.B. (1994) Regime Design Matters: Intentional Oil Pollution and Treaty Compliance, *International Organization*. 48 (3), 425—458. Available at: <http://www.jstor.org/stable/2706965> . [Accessed 6th October 2021].
- Seymour, J.F. (1992) Liability of Government Contractors for Environmental Damage, *Public Contract Law Journal*. 21 (4), 491—571. Available at: <http://www.jstor.org/stable/25755676> [Accessed 4th October 2021].
- Treves, T. (2011) The jurisprudence of the international tribunal for the law of the sea and catastrophic environmental damage. *Proceedings of the Annual Meeting (American Society of International Law)*. 105, 436—438. <https://doi.org/10.5305/procanmeetasil.105.0436>
- Zhu, L. (2007) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 — Liability and Insurance Aspects. In: Basedow, J. & Magnus, U. (eds.). *Pollution of the Sea — Prevention and Compensation. Hamburg Studies on Maritime Affairs*. Vol. 10. Springer, Berlin, Heidelberg, pp. 171—180. https://doi.org/10.1007/978-3-540-73396-6_13
- Zhu, L. (2008) Compensation issues under the Bunkers Convention. *WMU Journal of Maritime Affairs*. 7(1), 303—316. <https://doi.org/10.1007/BF03195137>
- Zhu, L. & Zhao, Y (2015) Polluter-pays Principle — Policy Implementation. *Environmental Policy and Law*. 45 (1), 34—39. Available at: <https://search.proquest.com/docview/1673949037?accountid=16210>

Сведения об авторах:

Алексенко Александра Игоревна — частнопрактикующий юрист в сфере морского права, ассистент департамента правового регулирования бизнеса факультета права, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»; Российская Федерация, 109028, г. Москва, Большой Трёхсвятительский переулок, д. 3

ORCID ID: 0000-0001-5701-8656, SPIN-код: 7887-3993

e-mail: a-aleksenko@inbox.ru

Касаткина Александра Сергеевна — кандидат юридических наук, доцент, заместитель руководителя департамента правового регулирования бизнеса факультета права, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»; Российская Федерация, 109028, г. Москва, Большой Трёхсвятительский переулок, д. 3

ORCID ID: 0000-0003-4215-2419, SPIN-код: 2331-9238

e-mail: akasatkina@hse.ru

About the authors:

Aleksandra I. Aleksenko — private practitioner in the field of maritime law; assistant at the Department of Business Law, Faculty of Law, Higher School of Economics (HSE University); 3 Bolshoy Trekhsvyatitelsky lane, Moscow, 109028, Russian Federation

ORCID ID: 0000-0001-5701-8656, SPIN-code: 7887-3993

e-mail: a-aleksenko@inbox.ru

Aleksandra S. Kasatkina — Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Deputy Head of Business Law Department, Faculty of Law, Higher School of Economics (HSE University); 3 Bolshoy Trekhsvyatitelsky lane, Moscow, 109028, Russian Federation

ORCID ID: 0000-0003-4215-2419, SPIN-code: 2331-9238

e-mail: akasatkina@hse.ru