

MYKOL ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
TARPTAUTINĖS TEISĖS KATEDRA

ANDRIUS KRIŠTAPAVIČIUS
TARPTAUTINĖ JŪRŲ TEISĖ DIENINIŲ STUDIJŲ PROGRAMA

**TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO
SISTEMA IR JOS REGLAMENTAVIMAS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas: Doc. dr. Justinas Žilinskas

Vilnius, 2006

TURINYS

VARTOJAMŲ SANTRAUKŲ SĄRAŠAS	4
ĮVADAS	5
1. CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS RAIDA TARPTAUTINĖJĖ JŪRŲ TEISĖJE 1967-1969 METAIS	9
1.1 „Teršėjas moka“ principo įgyvendinimas tarptautinėje jūros aplinkos apsaugos teisėje	12
2. PIRMASIS TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO SISTEMOS LYGMUO (ELEMENTAS). 1992 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS UŽ TARŠOS NAFTA PADARYTĄ ŽALĄ	
2.1 Griežtoji atsakomybė (<i>strict liability</i>) ir didesnio pavojaus šaltinis pagal pirmąjį kompensavimo sistemos lygmenį.	14
2.2 Privalomas draudimas ir Protection and Indemnity Club pagal pirmąjį kompensavimo lygmenį	17
2.2.1 Patogios vėliavos samprata ir jos įtaka galinti skatinti didesnę tanklaivių avaringumą	19
2.2.2 Naftos krovinio savininkų pagal čarterio sutartį tinkamo tanklaivio pasirinkimo reikšmė galinti turėti įtakos tanklaivių avarijoms	22
3. ANTRASIS TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO SISTEMOS LYGMUO (ELEMENTAS). 1992 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TARPTAUTINIO TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO FONDO ĮKŪRIMO	24
3.1 Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo organizacinė struktūra ir valdymas	27
3.2 Lėšų šaltiniai, sudarantys Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo 1992 kompensacijų išmokėjimo pagrindą	29
3.3 Atsakomybės už jūros aplinkos teršimą geografinių ribų nustatymas: teritorinė jūra, išskirtinė ekonominė zona, saugomos jūros teritorijos, atviroji jūra	31
3.4 Ieškinių priimtinumai už taršos nafta padarytos žalos kompensavimą pagal Fondo 92 formuojamą politiką	34
3.4.1 Pakrančių ir jūros išvalymo darbų išlaidų kompensavimas ir Panaudotų prevencinių priemonių atlyginimas	36

3.4.2 Taršos nafta padarytos žalos nuosavybei kompensavimas	37
3.4.3 Negautų pajamų ir grynosios ekonominės žalos kompensavimas	38
3.5 Žalos padarytos aplinkai (gamtai) kompensavimo pagal JAV Oil Pollution Act 90 ir pagal tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą aiškinimų palyginimas	40
4. TREČIASIS TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO SISTEMOS LYGMUO (ELEMENTAS). 1992 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TARPTAUTINIO TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO FONDO ĮKŪRIMO 2003 M. PROTOKOLAS	45
4.1 <i>Prestige</i> tanklaivio incidentas ir Ispanijos valstybės reakcija į tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimą	48
4.2 <i>Erika</i> tanklaivio incidentas ir Europos Sąjungos reakcija bei pradėta vykdyti saugaus plaukiojimo jūroje politika	49
DARBO APIBENDRINIMAS	52
IŠVADOS IR PASIŪLYMAS	53
SANTRAUKA	56
SUMMARY	57
LITERATŪROS SĄRAŠAS	58
PRIEDAS NR. 1 TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO SISTEMOS KOMPENSAVIMO LIMITAI	63
PRIEDAS NR. 2 TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO SISTEMOS LYGMENYS (ELEMENTAI)	65

VARTOJAMŲ SANTRAUKŲ SĄRAŠAS

1. CLC 69 ir 92 konvencijos (Civil Liability Convention) Tarptautinės konvencijos dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą.
2. Fondas 71 – Tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondas įkurtas pagal FUND 71 konvenciją.
3. Fondas 92 – Tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondas įkurtas pagal FUND 92 konvenciją.
4. FUND 71 ir 92 konvencijos – Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinių taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondų įkūrimo.
5. INTERTANKO (International Association of Independant Tanker Owners) - Tarptautinė nepriklausomų tanklaivių savininkų asociacija.
6. IOPCF (International Oil Pollution Compensation Funds) – Tarptautiniai taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondai.
7. IPIECA (International Petroleum Industry Environmental Conservation Association) - Tarptautinė naftos pramonės aplinkos išsaugojimo asociacija.
8. JAV – Jungtinės Amerikos Valstijos.
9. NRD (Natural Resource Damage) – žala aplinkos resursams.
10. OPA – Oil Pollution Act.
11. P&I Club – Protection and Indemnity Club.
12. TOVALOP (Tankers Owner’s Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution) - Tanklaivių savininkų savanoriškas susitarimas dėl taršos nafta atsakomybės.
13. UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Seas) - Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija.

IVADAS

Visuotinai pripažįstama, kad tarptautinė jūrų teisė yra tarptautinės teisės šaka. Poreikis išskirti naują teisės šaką lėmė inertišką valstybių apsisprendimą veikti kartu ir tarptautinio bendradarbiavimo pavidalu sureguliuoti visus galimus teisinius santykius atsirandančius panaudojant pasaulinį vandenyną. Tarptautinės jūrų teisės normos reglamentuoja dvejopo pobūdžio tarptautinius santykius: santykius, kurie atsiranda iš atskirų jūros erdvių statuso bei režimo; santykius, kurie atsiranda naudojant pasaulinį vandenyną¹⁰. Galima drąsiai teigti, kad pirmojo pobūdžio santykiai buvo sėkmingai unifikuoti vieningame tarptautiniame akte 1982 m. Jungtinių Tautų organizacijos Jūrų teisės konvencijoje (UNCLOS)¹¹. Šios organizacijos teisinių reikalų atstovas Hans Corell kartą pabrėžė, kad ši konvencija yra „vandenynų konstitucija“. Primintina, kad antrojo pobūdžio santykiai dėl savo specifiškumo ir sudėtingumo iki šiol yra reglamentuojami ir tobulinami įvairiom teisinėm priemonėm. Turint tikslą visapusiškai atskleisti nagrinėjamą temą, ne pakaks apsiriboti santykiais susijusias su jūros aplinkos apsauga, teks juos susieti su santykiais atsirandančiais laivybos srityje, žvejybos ir gyvųjų išteklių apsaugos srityje, taip pat susijusius su jūrų uostų ir juose esančių užsienio valstybių laivų režimu.

Laivyba tapo neatsiejama jūros panaudojimo dalis, skirta komerciniams tikslams. Jūrų transportu gabenamų krovinių kiekis gerokai viršija alternatyvias susisiekimo keliais – oru ar sausuma – vežamų krovinių kiekį. Statistika liudija, kad laivais transportuojama beveik 90% viso pasaulio krovinių. Vis didesnio tonažo laivų statyba garantuoja, kad ši susisiekimo priemonė ir toliau išliks populiariausia tarp stambiausių gamintojų ar prekybos įmonių. Kita vertus, didėjant antropogeniniam jūros aplinkai poveikiui, neišvengiama neigiamų pasekmių. UNCLOS 211 straipsnyje laivai ir tanklaiviai yra įvardijami kaip jūros aplinkos teršimo šaltiniai. Pagal savo prigimtį tokie teršimai gali būti tiek operaciniai, susiję su naftos produktų įkrovimu ir iškrovimu, ir nelaimingi atvejai, kai laivai užplaukia ant seklumos, susidūrimai, gaisrai, sproginimai bei kai neatlaiko laivo korpusas.

1967 m. vienas didžiausių tų laikų tanklaivių *Torrey Canyon* sudužo prie Europos krantų sukeldamas viena didžiausių ekologinių katastrofų išliedamas daugiau nei 10 tūkstančių tonų naftos¹². Padariniai buvo tokie didžiuliai, kad jie privertė susirinkti tarptautinę bendruomenę ir įvertinti padarinius, ko pasėkoje buvo nuspręsta priimti du svarbius teisinius dokumentus susijusius su civiline atsakomybe už taršos nafta padarytą žalą bei taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimu. Kaip bus matyti iš šio magistrinio darbo eigos, šios teisinės priemonės ne karta buvo tobulinamos atsižvelgiant į vis didesnes katastrofas vykusias po *Torrey*

¹⁰ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius: Eugrimas, 1997. P. 15.

¹¹ UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Seas.

¹² http://en.wikipedia.org/wiki/Torrey_Canyon; prisijungimo laikas: 2006-09-14

Canyon incidento. Paradoksalu, tačiau Jungtinės Amerikos Valstijos (JAV) apturėjo „savo“ didžiulį naftos išsiliejimo atvejį, kas turėjo reikšmingos įtakos nepritarti tarptautinės bendruomenės pasirinktam problemos sprendimo būdai įteisintam konvencijose. 1989 m. tanklaivis *Exxon Valdez*¹³ avarijos metu užteršė beveik du kilometrus Aliaskos įlankos pakrantės. Padariniai buvo tokie pražūtingi, kad net praėjus 10 metų po nelaimės buvo pateikiami statistiniai duomenys bylojantys, kad tokios gyvųjų išteklių rūšys kaip jūrų šarkos, moliuskai, kriauklės laikomos atsistačiusios ir tokios gyvųjų išteklių rūšys kaip lašišos, silkės, ūdros laikomos vis dar atsigaunančiomis¹⁴. Įsiliepsnojusi konfrontacija tarp tanklaivių korporacijų ir aplinkosaugininkų¹⁵ pakrypo ta linkme, kad JAV priėmė savo jurisdikcijos rėmuose *Oil Pollution Act* 1990, kuris buvo skirtas nacionaliniu lygmeniu sureguliuoti laivybos bei jūros aplinkos apsaugos klausimus¹⁶.

Temos aktualumas. Tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą šiuo metu reglamentuoja 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą ir 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo ir 1992 m. Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo 2003 m. protokolas. Toks įtvirtintas režimas gyvuoja ja ne pirmą dešimtmetį ir šios kompensavimo sistemos šalininkai ragina jungtis valstybes (Lietuva irgi jas ratifikavo) prie šių konvencijų. Tarptautinės nepriklausomų tanklaivių savininkų asociacijos (INTERTANKO),¹⁷ Tarptautinės naftos pramonės aplinkos išsaugojimo asociacijos (IPIECA)¹⁸ arba Tarptautinių taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondų iniciatyva rengiami seminarai įvairiose pasaulio valstybėse, publikuojami leidiniai, dalinamos brošiūros, kuriose deklaruojama, jog ši sistema yra geriausias instrumentas dabartinėms problemoms spręsti susijusioms su jūros aplinkos apsauga. Po kiekvieno naftos išsiliejimo atvejo yra išmokamos kompensacijos žalą patyrusiems fiziniams ir juridiniams asmenims, tačiau tai neatneša jokios teigiamos naudos pačiai jūros aplinkai, kuri smarkiai degraduoja po kiekvieno tokio incidento. Šioje srityje trūksta rimtų studijų ir monografijų bei teisinio požiūrio į visą šią tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą. Ši sistema turi savo šalininkus ir kritikus priklausomai nuo to, kokiems interesams jie atstovauja, todėl tai dar labiau skatina objektyviai išanalizuoti visą šią sistemą.

Tyrimo objektas. Šio magistrinio darbo tyrimo objektas yra tarptautinė taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistema ir šią sistemą reglamentuojančios tarptautinės konvencijos.

¹³ http://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_Valdez_oil_spill; prisijungimo laikas: 2006-09-10.

¹⁴ <http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/sakhalin/eng/71/steiner5.html>; prisijungimo laikas 2006-08-24.

¹⁵ Aplinkosaugininkai (*Environmentalists* ang.k.) yra priimta manyti, kad tokie ir panašūs judėjimai plačiai paplitę JAV yra viena iš priedaidų, lemiančių, kad šioje šalyje yra giliausios demokratijos tradicijos.

¹⁶ Iš įvairių Tarptautinių konferencijų medžiagų pastebima, kad JAV didžiuojasi savo šiuo „kūriniu“ ir skatina likusias valstybes perimti kai kurias novatoriškas šio akto nuostatas.

¹⁷ INTERTANKO – International Association of Independent Tanker Owners.

¹⁸ IPIECA – International Petroleum Industry Environmental Conservation Association.

Darbo tikslas. Pagrindinis šio magistrinio darbo tikslas yra ištirti tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą bei išanalizuoti kiekvieną šios sistemos struktūrinį elementą ir ištirti, kokios priežastys lemia šios sistemos reglamentavimo pokyčius.

Darbo uždaviniai. Atsižvelgiant į darbo tikslą, magistro baigiamajame darbe bus keliami šie uždaviniai:

1. išanalizuoti tarptautines konvencijas, reglamentuojančias tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą;
2. atskleisti tarptautinę taršos naftos padarytos žalos kompensavimo sistemą kaip vieningą mechanizmą užtikrinantį kompensavimą subjektams, patyrusiems taršos nafta žalą;
3. atskleisti kiekvienam šios tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos struktūriniam elementui būdingus bruožus;
4. atskleisti visas galimas priemones, kurių buvimas galėtų užtikrinti efektingesnę tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos funkcionavimą;
5. numatyti tolesnes tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos plėtros tendencijas tarptautinėje jūrų teisėje.

Darbe iškeltos hipotezės. Vadovaujantis darbe iškeltais uždaviniais bus siekiama patvirtinti arba paneigti šias iškeltas hipotezes:

1. Ši tarptautinė taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistema nesugebės ilgainiui veiksmingai funkcionuoti, jeigu nebus sėkmingai diegiami nauji laivų saugumo standartai, kurie sumažins laivų ir tanklaivių incidentų skaičių jūroje;
2. Ši tarptautinė taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistema nepajėgs kompensuoti žalą visiems ją patyrusiems subjektams, jei tuo pačiu metu jūroje įvyks ne vienas, o keli stambesni naftos išsiliejimo atvejai;
3. Tarptautiniai taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondai vykdo palyginti griežtą politiką ieškinių priimtinumą kriterijų nustatymo atžvilgiu.

Tyrimo metodai. Darbe naudojami šie teoriniai metodai:

1. Lyginamasis istorinis metodas šiame darbe itin svarbus, nes būtina palyginti tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos plėtros tendencijas atskiruose laikotarpiuose, norint nustatyti, kokiomis sąlygomis bei koku laikotarpiu šio sistemos vystymasis buvo spartesnis ir kokios priežastys tai nulėmė;
2. Mokslinės literatūros analizė. Šis metodas pasirinktas todėl, kad norint tinkama kryptimi atlikti tyrimą, būtina žinoti, kokios sritys jau analizuotos moksliniais metodais, kokie rezultatai gauti, kokios išvados padarytos;
3. Apibendrinimo metodu bus naudojama darbo pabaigoje, apibendrinant, sisteminant prieš tai gautus mokslinės literatūros bei teisinių dokumentų analizės tyrimo duomenis.

Taip pat darbe bus naudojami tokie empiriniai metodai:

1. teisinių dokumentų analizės metodas būtinas tiriant esamų tarptautinių konvencijų, reglamentuojančių tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą, taip pat tiriant institucijų, administruojančių šią sistemą, įvairius teisės aktus;
2. kontent – analizės metodu bus tiriami skirtingų autorių darbai, nagrinėjantys tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą kaip visumą arba atskirus jos elementus.

Darbo šaltiniai. Tenka pripažinti, kad sunku aptikti kompleksinių šios sistemos analizei skirtų darbų. Išėjties taškas iš šios problemos yra tarptautinės konvencijos, kurios reglamentuota šią sistemą. Taip pat įvairių tarptautinių organizacijų, administruojančių šią sistemą, priimami teisės aktai. Todėl kalbant apie mokslinę literatūrą, teko remtis kai kurių autorių darbais, kurie nagrinėja atskirus šios sistemos elementus arba bando analizuoti šiai sistemai būdingus bruožus. Mokslinių darbų trūkumą lemia ir tai, kad Tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondas ypač aktyviai dalyvauja švietėjiškoje veikloje leisdamas įvairius leidinius, kuriuose pakankamai vaizdžiai ir pozityviai atsiliepiama apie šią kompensavimo sistemą, todėl sudaromas įspūdis, jog visa ši sistema yra ideali ir nereikalaujanti mokslinės analizės. Kita vertus, darbo šaltiniais tampa ir tokie Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo leidiniai bandant analizuoti juose pateiktą informaciją, kuri taip pat gali padėti visapusiškai išanalizuoti šio magistrinio darbo temą.

Darbo struktūra. Šis magistro baigiamasis darbas susideda iš 4 skyrių. Pirmajame kalbama apie 1967-1969 metų įvykius, kurie turėjo lemiamos įtakos iki šiol egzistuojančiai tarptautinei taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemai atsirasti, taip pat atskleidžiama, kaip tarptautinėje jūros aplinkos apsaugos teisėje įgyvendinamas „teršėjas moka“ principas. Antrame skyriuje atskleidžiamas pirmasis tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos lygmuo (elementas) ir analizuojamos pagrindinės šiam lygmeniui būdingos sąvokos, kaip griežtoji atsakomybė ir didesnio pavojaus šaltinis, o taip pat privalomas draudimas. Trečiame skyriuje pereinama prie antro šios kompensavimo sistemos lygmens, kur aptariami šį lygmenį administruojantys tarptautiniai taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondai, jų veiklos pagrindai ir vykdoma politika dėl kompensavimo. Galiausiai ketvirtame skyriuje kalbama apie paskutinį, trečiąjį kompensavimo lygmenį ir šį lygmenį reglamentuojantį 1992 m. Tarptautinės konvencijos dėl Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo 2003 m. protokolą bei analizuojama, ar ši sistema kaip visuma yra adekvati išskylančioms problemoms, taip pat gvildenami įvairūs aspektai, kuriu funkcionavimas gali padaryti šią kompensavimo sistemą efektingesnę.

1. CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS RAIDA TARPTAUTINĖJE JŪRŲ TEISĖJE 1967-1969 METAIS

Po Antrojo pasaulinio karo, pradedant tanklaivių magnatu Aristotelium Onasiu (1906-1975) ir baigiant visais naftos pramonės atstovais, buvo suvokta, kad pasaulio vandenynų panaudojimas, gabenant šį „juodąjį auksą“, transportavimo tikslais, tapo didžiuliu civilizacijos šuoliu į priekį¹⁹ Neapdirbta nafta iš Vidurio Rytų, Šiaurės jūros, Pietų Amerikos ir Afrikos gabenama ir rafinavimo fabrikus visame pasaulyje, iš kur perdirbtas produktas toliau keliauja tanklaiviais į terminalus. Toks naftos gabenimas vandens keliais buvo laikomas nepriekaištingu iki 1967 m. *Torrey Canyon* incidento, kai Didžiosios Britanijos ir Prancūzijos krantai buvo užteršti naftos produktais. Atvejis, kada palyginti mažoje teritorijos zonoje išsiliejo didžiulis kiekis naftos pritraukė visuomenės dėmesį. Per žiniasklaidos priemones visuomenė buvo „apšviesta“ ir informuota atskleidžiant tą neigiamą poveikį, kuri daro tanklaiviai aplinkai. Atsirado naujas suvokimas, kad didesni tanklaivių taršos incidentai daro žalą pakrantės valstybėms. Jūrinis pasaulis nebuvo pasiruošęs tokioms avarijoms ir jų padariniams. Manytina, kad visuotinė reakciją galėjo sužlugdyti tą teigiamą įspūdį, kurį buvo užsitarnavusi tanklaivių industrija.

Reikėjo imtis *ad hoc* teisinių priemonių, kuriomis galima būtų reguliuoti teisinius santykius, atsirandančius transportuojant naftą jūros keliais. Tuo metu pasirinktas palyginti netikėtas sprendimo variantas, kai buvo nuspręsta kelti iš pradžių atsakomybės ir žalos atlyginimo klausimą neakcentuojant ir nesuteikiant prioriteto jūros taršos prevencijos taisyklėms. Toks pasirinkimas buvo itin naudingas būtent tanklaivių atstovams, nes šalia 1969 m. Tarptautinės konvencijos dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (CLC 69 konvencija),²⁰ tais pačiais metais atsirado tanklaivių savininkų savanoriškas susitarimas dėl taršos nafta atsakomybės (TOVALOP),²¹ tokio susitarimo tikslas, tarp šios pramonės šakos atstovų buvo toks pats, kaip ir CLC 69 konvencijos. Iš vienos pusės toks tanklaivių savininkų altruistinis nusiteikimas kelti savo atsakomybės ir padarytos žalos atlyginimo klausimą yra sutinkamas teigiamai, tačiau laivyba, o ypač naftos transportavimas yra itin pelninga sfera, todėl piniginių kompensacijų jų manymu turėjo užglaistyti galimus konfliktus dėl naftos taršos incidentų tarp jūros aplinkos apsaugos gynėjų. Gauta materialinė satisfakcija turėjo garantuoti, kad žalą patyręs asmuo neturės jokių pretenzijų, tačiau nebuvo to visuotinio suvokimo koki didžiulį neigiamą poveikį daro pats faktas, kad nafta iš tanklaivio dideliu kiekiu išsiliejo į jūrą.

¹⁹ Tallack R. A. *Mariner's Guide*. – London: The Development of Maritime Commercial Practice, 1996. P 5.

²⁰ Civil Liability Convention.

²¹ TOVALOP – Tankers Owner's Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution.

Reikia pripažinti, kad *Torrey Canyon* avarija turėjo nukreipti tolimesnius įvykius tanklaivių tobulinimo ir saugumo standartų diegimo linkme, tačiau 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrų taršos iš laivų prevencijos ir ją pakeitęs 1978 m. protokolai (MARPOL 73/78) buvo priimti vėliau nei CLC 69 konvencija. Tarptautinė konvencija dėl pasirengimo, reagavimo ir bendradarbiavimo kovojant su jūrų užteršimu nafta (OPRC) priimta tik 1990 metais, įskaitant ir sprendimą 1992 metais įvesti dvigubo korpuso (double hull) tanklaiviams standartus. Žinoma, tanklaivių statyba su dvigubu korpusu reiškia ir tokio tanklaivio kainos vos ne padvigubėjimą, bet jų būtinumas buvo suprastas tik praėjus keliems dešimtmečiams po 1967 metų įvykių. Svarbu pabrėžti, kad CLC 69 konvencija buvo priimta Tarptautinės jūrų organizacijos (tuometinės Tarpvyriausybines jūrų konsultacinės organizacijos) rėmuose, kurios paskirtis yra saugumo jūrose didinimas ir jūrų taršos prevencija, o pagrindinė veiklos kryptis – tarptautinių laivybos saugumo ir jūros aplinkos apsaugos standartų nustatymas.²² Todėl tampa neaišku, kaip šio organizacijos paskirtis ir veiklos kryptys yra susijusios su organizacijos veikla reguliuojant civilinės atsakomybės ir kompensavimo klausimus laivybos srityje. Net išnagrinėjus Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijos 2 straipsnį, tarp išvardintų funkcijų nerandama nieko, kas būtų susiję su prieš tai išvardintų klausimų svarstymu:

1. teikia rekomendacijas dėl tarptautinės prekybinės laivininkystės plėtros, laivybos saugumo, jūrų taršos prevencijos, diskriminacijos laivyboje panaikinimo ir kitų jos kompetencijai priklausančių klausimų;

2. rengia ir teikia valstybėms bei tarptautinėms organizacijoms konvencijų, tarptautinių susitarimų ir kitų dokumentų, reikalingų Tarptautinės jūrų organizacijos tikslams siekti, projektus, taip pat šaukia tarptautines konferencijas parengti ir priimti šias konvencijas ar susitarimus;

3. sukuria tarptautinį mechanizmą, reikalingą valstybių narių konsultacijoms ir keitimuisi informacija;

4. skatina tarptautinį bendradarbiavimą organizacijos kompetencijai priklausančiose srityse.

Išskirtina yra tai, kad tais pačiais metais kaip ir CLC 69 konvencija, Tarptautinėje jūrų organizacijoje taip pat buvo priimta konvencija dėl įsikišimo atvirojoje jūroje užteršiančių jūrą nafta avarių atvejais (INTERVENTION). Konvencija patvirtina pakrantės valstybės teisę atvirojoje jūroje imtis tokių priemonių, kurios būtų reikalingos mažinant arba šalinant pavojų, kuris gali pasireikšti prie valstybės krantų. Maždaug tokia linkme reikėjo plėtoti Tarptautinės jūrų organizacijos darbą, kuriant prevencines priemones. Tačiau INTERVENTION konvencijoje įtvirtinta nuostata, dėl kurios šis teisinis dokumentas negalėjo tapti palyginti patrauklus.

²² Žalimas D., Žaltauskaitė – Žalimienė S., Petrauskas Z., Saladžius J. Tarptautinės organizacijos. Vilnius: Jusititia, 2001. P.470.

Pakrantės valstybė turi atlyginti žalą, kuri gali atsirasti mažinant ar šalinant pavojų. Konvencijoje nėra įsakmiai nurodyta, kokios priemonės laikomos draudžiamomis, todėl atsiranda rizika būti patrauktam atsakomybėn už priemonių panaudojimą, kurios iš pirmo žvilgsnio atrodo prevencinės.

Tai, kad po *Torrey Canyon* katastrofos iš karto nebuvo imtasi kardinalių prevencinių tikslų prieš išsiliejusios naftos padarinius, gali būti pateisinama tik teisinio skepticizmo kaip vieno iš teisinio nihilizmo pavidalų. Teisinis skepticizmas – tai abejojimas galimybe apibrėžti, pažinti teisę arba atsisakyti tai daryti teisinantis apibrėžiamo objekto sudėtingumu²³. Neatmetama galimybė, kad savanoriškas TOVALOP susitarimas dėl taršos nafta atsakomybės turėjo įtakos CLC 69 konvencijos atsiradimui. Žvelgiant iš šių laikų, jau yra pripažįstama, kad nuo naftos incidentų nukenčia ne tik asmenys patiriantys ekonominius nuostolius, bet degraduoja ir pati jūros aplinka. Sukeliama daugybę nepageidaujamų ir pražūtingų pasekmių – pasekmės gali būti gyvųjų jūros išteklių, jūros gyvūnų, atskirų rūšių nykimas, mažėjimas, taip pat floros nykimas, jūros aplinkos degradacija, kliūtys veiklai jūroje, pavojus žmonių sveikatai ir gyvybei, o taip naudojamo jūros vandens kokybės ir poilsio sąlygų pablogėjimas. Iš šių laikų taško galima teigti, kad tarptautiniu mastu pripažįstamas itin žalingas iš tanklaivių išsiliejusios naftos poveikis, kuri patiria asmenys, tačiau nepritariama, kad žala padaroma ir pačiai gamtai, teisinantis kad neįmanoma tiksliai apskaičiuoti žalos. Kaip bus kalbama kituose skyriuose, JAV visgi plėtoja savo metodiką ir vartoja „žala aplinkos resursams“ (Natural Resource Damage) sąvoką. Tarptautiniu mastu to nėra įtvirtinta, todėl tenka suabejoti, ar apskritai egzistuoja tarptautinė jūros aplinkos apsaugos teisė, jeigu nėra atlyginama žala padaryta naftos produktais pačiai jūros aplinkai kaip tarptautinės jūros aplinkos apsaugos teisės objektui.

Pavyzdžiui, Tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondas taršos nafta padarytą žalą interpretavo kaip išvalymo operacijų jūroje ir krante, prevencijos priemonių kaštus, papildomus kaštus, tvirtus kaštus, apskaičiuotus valdžios institucijų už veiksmus, numatytus įvykus teršimo incidentui bei ekonominius nuostolius, kuriuos patyrė asmenys, kurių pajamos tiesiogiai priklauso nuo pakrantėje ar jūroje vykdomos veiklos, įskaitant žvejus bei žalą turtui²⁴

Tačiau reikia pripažinti, kad problemos, kylančios dėl jurisdikcijos, taikytinos teisės, atsakomybės standartų ir sprendimų užtikrinimo, kurie priimami dėl teršimu padarytos žalos atlyginimo, pagrindu, dažniausiai sukelia nepageidaujamą bylinėjimosi procesą, ypač kai incidentai, įvykstantys jūrose, sukelia rimtas pasekmes. *Torrey Canyon* incidentas parodė, kad reikalinga priimti tarptautinį susitarimą dėl civilinės atsakomybės taikymo tokių incidentų atvejais. Todėl 1969 m. Tarptautinė jūrų organizacija ir sušaukė tarptautinę konferenciją, o tais pačiais metais buvo priimta CLC 69 konvencija. Ši konvencija buvo taikoma kartu su 1971 m. konvencija, įsteigiančia Tarptautinį fondą dėl taršos nafta padarytos žalos kompensavimo. Pagal

²³ Vaišvila A. Teisės teorija. - Vilnius: Justitia, 2004. P.462.

²⁴ <http://www.itopf.com/f&e.html>; prisijungimo laikas: 2006-09-17.

CLC 69 konvencijos nustatomą schemą, reikalavimai dėl žalos, padarytos tarša nafta, turi būti reiškiami valstybės, šios konvencijos šalies teismuose, kai žala pasireiškia šios šalies teritorijoje, nepriklausomai nuo to, kur registruotas laivas, sukėlęs žalą. Taigi pakrantės valstybė gali naudoti savo jurisdikciją dėl bylos iškelimo dėl žalos, padarytos jos teritorijoje, atlyginimo.

1.1. „Teršėjas moka“ principo įgyvendinimas tarptautinėje jūros aplinkos apsaugos teisėje

Šis tarptautinėje aplinkos apsaugos teisėje vartojamas „teršėjas moka“ principas reiškia, kad teršimo pasekmių likvidavimo kaštai neturi būti dengiami valstybės institucijų ar bendromis visuomenės lėšomis, o tai turi daryti pats teršėjas. Ekonominio bendradarbiavimo ir vystymosi organizacija rekomendavo, kad šis principas turėtų būti naudojamas skaičiuojant kaštus, patirtus taikant naftos išsiliejimo jūroje prevencijos ir kontrolės priemones bei kad šie pagrįsti kaštai turi būti atlyginami teršėjo.²⁵ Tokios nuostatos efektas yra tas, kad atsakomybė dėl tiesioginės žalos neturi būti ribojama, bet turi apimti tam tikrą kapitalo dalį bei einamuosius kaštus, kurie reikalingi įtvirtinant veiksmų galimumą bei aplinkos būklės atstatymą iki priimtino lygio. Šie kaštai gali būti atlyginami įvairiais būdais – per baudas, civilinius ieškinius ir kt. 1990 m. Tarptautinės konvencijos dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo įvykus taršos nafta incidentams preambulėje „teršėjas moka“ principą pripažįsta kaip bendrąjį tarptautinės aplinkos teisės principą. Šį principą taip pat pripažįsta ir daugelis regioninių susitarimų, priimtų ir peržiūrėtų po 1992 m. Rio de Žaneiro deklaracijos priėmimo, o tokios sutartys, kuriose yra pabrėžiamas „teršėjas moka“ principas, ragina valstybes taikyti šį principą platesniame kontekste, o būtent – kaštų, atsirandančių dėl jūros teršimo ir žalos, atsiradusios dėl teršimo iš laivų, dėl teršimo iš sausumos šaltinių ir teršimo dėl laidojimo, atžvilgiu. Teigiamas šio principo bruožas yra savotiškos integracijos išraiška, kuomet stiprinamos diplomatinės pastangos kovai su naftos tarša. Iš kitos puses yra ir neigiamas šio principo bruožas, nes tikrovėje valstybės gali būti nenusiteikusios bylinėtis su kitomis valstybėmis dėl politinių motyvų. Tarptautinėje viešosios teisės praktikoje žinoma tik keletą atvejų, kada būdavo atlyginama žala už padarytą taršą. Valstybės atsakomybės klausimas už taršą vystosi labai vangiai. Daugelyje tarptautiniuose susitarimuose akcentuojama, kad šalis turi veikti vadovaujantys valstybių atsakomybės principu už taršos padarytą žalą, bet realiai nėra nustatomos tuose susitarimuose nei atsakomybės turinys, nei kompensavimo sąlygos.²⁶ Vienas iš retesnių teisinių dokumentų, kuriame iškeliami valstybės atsakomybė už taršą aplinkai yra Jungtinių Tautų Saugumo Tarybos rezoliucija Nr. 687 nustatanti Irako atsakomybę už aplinkos teršimą dėl Kuveito invazijos ir okupacijos. UNCLOS

²⁵ Recommendation of the Council of the OECD concerning the Application of the Polluter-Pays Principal to Accidental Pollution. 7 July 1989 – C(89)88/Final.

²⁶ Sands P. Principles of International Environmental Law I: Frameworks, Standards and Implementation. – Manchester: Manchester University Press, 1995. P.35.

konvencija leidžia nusistatyti daugiau nei vieną ginčų sprendimų būdą, tai – Tarptautinis jūrų teisės tribunolas, Tarptautinis Teisingumo teismas ir arbitražas, įskaitant ir specialųjį arbitražą. Tarptautinio Teisingumo Teismo įkurtos septynerių narių kolegijos, skirtos specialiai svarstyti bylas susijusias su aplinkos apsauga, niekada realiai neveikė.²⁷ Žinoma, UNCLOS konvencijos 230 straipsnio antroje dalyje yra aiškiai įtvirtinta, kad už nacionalinių įstatymų ir kitų teisės aktų arba tarptautinių normų ir standartų, skirtų išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą, pažeidimus, kuriuos teritorinėje jūroje padaro užsienio laivai, išskyrus atvejus, kai įvykdomas tyčinis ar ypatingai sunkus teritorinės jūros teršimas, gali būti skiriamos tik piniginės baudos. Bet kaip buvo paminėta, sprendimai palaikyti kaltinimą aplinkos apsaugos bylose priimami labai retomis aplinkybėmis, todėl asmenys patyrę nuostolius, tampa savo šalies įkaitais. Dėl šių priežasčių neatsitiktinai yra akcentuojama, kad jei norima, jog principas „teršėjas moka“ veiktų, reikia kad būtų subjektai, kurie pajėgtų savarankiškai ginti savo nuosavybę, kuriai atsirado žala dėl taršo nafta.²⁸ Tokiu būdu išryškėja dar vienas teigiamas tiek CLC 69 konvencijos, tiek CLC 92 konvencijų bruožai.

²⁷ Churchill R. The International Tribunal for the Law of the Sea// The International Journal of Marine and Coastal Law. 2004, Vol. 19.

²⁸ Adler Jonathan H. Making the Polluter Pay// Foundation for Economic Education. 2005, Vol. 45 No. 3.

2. PIRMASIS TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO SISTEMOS LYGMUO (ELEMENTAS). 1992 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS UŽ TARŠOS NAFTA PADARYTĄ ŽALĄ

2.1. Griežtoji atsakomybė (*strict liability*) ir didesnio pavojaus šaltinis pagal pirmąjį kompensavimo sistemos lygmenį.

Primintina, kad pirmoje šio magistrinio darbo dalyje buvo naudojama 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (CLC 69). Ši konvencija per šių laikų prizmę apibrėžiama kaip senasis režimas, bet ji buvo aktuali pirmoje dalyje atskleidžiant prieš pusamžį trūkusias peripetijas, kurios lėmė būtent tokio kompensavimo režimo atsiradimą, kuris iki šiol egzistuoja. Tačiau tolimesnėje šio darbo eigoje bus vadovaujama 1992 m. protokolu, pakeičiančiu CLC 69 konvenciją ir kuris oficialiai vadinamas 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (CLC 92), arba kitaip – naujasis režimas.

Taigi, pirmąjį kompensavimo lygmenį reglamentuoja CLC 92 konvencija, pagal kurią savininkas, kurio tanklaivis buvo žalos priežastis, yra atsakingas už žalos atlyginimą. Diplomatiniame konferencijoje, kurioje buvo rengta CLC 69 konvencija, tanklaivių savininkai kėlė mintį, kad reiktų taikyti tradicinį jūrų teisėje paplitusi atsakomybės modelį, kuomet ji nustatoma pagal laivo savininko kaltę ir kompensacija, mokėtina už padarytą žalą, turi būti ribojama pagal laivo tonažą.²⁹ Savininkai laikėsi nuomonės, kad tanklaivio padaryta žala turi būti traktuojama tokiu pačiu būdu. Jeigu nepakanka pagrindinės kompensacijos ir reikia papildomų lėšų žalai atlyginti, tai tokia žala turi būti atlyginama iš krovinių savininkų kišenės, kadangi, anot tanklaivių savininkų, būtent kroviny, t.y. nafta yra žalos šaltinis. Tuo tarpu krovinių savininkai atkreipė dėmesį, kad kroviny visą laiką yra kontroliuojamas tanklaivio savininko arba operatoriaus ir būtent jie turi būti atsakingi už nafta padarytą žalą iš tanklaivių. Ši mintis diplomatinėje konferencijoje buvo kertinė ir lėmė būtent tokį atsakomybės modelį, kuris yra įtvirtintas tiek CLC 69, tiek CLC 92 konvencijose. Visuotinai yra laikomasi nuomonės, kad ultra pavojingomis veiklos rūšimis vykdomomis jūroje, pavyzdžiui, tanklaiviais, taikoma griežta atsakomybė ir suprantama kaip žala, padaryta didesnio pavojaus šaltinio.³⁰ Tokios atsakomybės pavyzdžiais yra ne tik nafta padaryta žala, bet ir laivais gabenant kenksmingas ir toksines medžiagas, arba atsakomybė už branduolinę žalą. Pastaras paminėtas dvi sritis atitinkamai

²⁹ IOPFC: The IOPFC's 25 years of compensating victims of oil pollution incidents. London: 2003. P.46

³⁰ www.mcga.gov.uk/c4mca/m.1577.pdf; prisijungimo laikas: 2006.10.08.

reglamentuoja 1996 m. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimu jūra ir 1963 m. Vienos konvencija dėl civilinės atsakomybės už branduolinę žalą. Tokie tarptautiniai teisės aktai, įskaitant ir CLC 92, taikytini sprendžiant delikto atsakomybės klausimus, numato atsakomybės sąlygų tam tikrus ypatumus. Jie kalba apie įvairius žalos nustatymo, kaltės, priežastinio ryšio ir neteisėtos veikos aspektus.

CLC 92 konvencijoje taršos žala apibrėžiama kaip nuostolis ar žala, padaryti laivo išorėje dėl taršos iš laivo išsiliejus naftai. Struktūriškai išnagrinėjus visą taršos žalos apibrėžimą, galima pastebėti, kad žalą sudaro kompensacija už aplinkos pablogėjimą, kuri apibūdinama tokiais požymiais:

1. pagrįstos faktinės atstatymo išlaidos;
2. atstatymui reikalingų priemonių išlaidos.

Žala ir nuostoliai gali būti tiesioginiai ir netiesioginiai. Aplinkai padaroma žala gali atsirasti tiek dėl paties naftos išsiliejimo, tiek dėl prevencinių priemonių taikymo, kai iškyla didelė ir neišvengiama grėsmė žalai. Kalbant apie neteisėtus veiksmus, tai jie turi būti įvertinti konvencijų požiūriu. Pats pažeidimas vadinamas incidentu, kuris apibrėžiamas kaip įvykis ar įvykių seka, kurie sukelia žalos (taršos), ar sudaro didelę ir neišvengiamą grėsmę jai atsirasti. Tuo pačiu aspektu konvencijose pripažįstamas tiesioginis ir netiesioginis priežastinis ryšys. Tiesiogiai apie tai nėra kalbama, tačiau numatyta atlyginti žalą ir nuostolius, kurie atsiranda ne tik dėl tiesioginio kenksmingo poveikio. Atlyginami nuostoliai, kurie yra veiksmų, atliktų bet kurio asmens, siekiančio sumažinti grėsmę žalai atsirasti ar ją pašalinti, rezultatas. Kaip žinia, taršos ir branduolinė žala yra nustatyta kaip griežtoji atsakomybė, todėl kaltė nėra traktuojama kaip atsakomybės už žalą pagrindas. Kaltės klausimas nurodomas tik tiek, kiek kaltė gali būti pagrindas kito asmens atsakomybei atsirasti. Antai, CLC 92 konvencijoje ji apibrėžiama kaip didelis nerūpestingumas žinant, kad žala tikriausiai atsiras ir tokiu atveju ieškinys dėl kompensacijos gali būti pareiktas asmenims nurodytiems 3 straipsnio 4 dalyje:

1. savininko darbuotojams ar agentams, ar įgulos nariams;
2. locmanui ar kuriam nors kitam asmeniui, kuris, nebūdamas įgulos nariu, suteikia paslaugas laivui;
3. laivo frachtuotojui (bet kaip apibūdintam, tarp jų ir laivo be įgulos (bareboat) frachtuotojui), valdytojui ar operatoriui;
4. asmeniui, laivo savininko sutikimu ar kompetentingos valdžios institucijos nurodymu vykdančiam turto gelbėjimo operacijas;
5. prevencinių priemonių besiidinančiam asmeniui.

Didesnio pavojaus šaltinio padaryta žala yra išskiriama į specialųjį deliktą dėl to, kad ypatybių turi žalos padarymo mechanizmas ir civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygos. Ši atsakomybė atsiranda nepriklausomai nuo kaltės, todėl yra griežtesnė, palyginus su paprasta

civiline atsakomybe. Kai kuriose šalyse ji vadinama griežtąja atsakomybe, kitur – absoliučia arba padidinta.³¹ Kai kurie autoriai teigia, kad tikslingiau būtų vertinti ją kaip griežtąją, kadangi yra lengvesnės jos taikymo sąlygos, vadinasi, griežčiau gali būti veikiamas prievolės skolininkas. Griežta atsakomybė pasireiškia tuo, kad ieškovas nedelsiant gauna kompensaciją išvengdamas ilgą ir atimantį daug laiko bylinėjimosi procesą. Padidinta ar griežta didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybė nereiškia didesnio atsakomybės didžio. Didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybės dydis yra toks pat kaip ir bendrojo delikto atveju, tik atsakomybės atsiradimo, taikymo ir atleidimo pagrindai yra kitokie.

Yra dvi pagrindinės didesnio pavojaus šaltinio teorijos:³²

1. veiklos teorija;
2. objekto teorija.

Veiklos teorija yra apibrėžta Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso 6.270 straipsnyje, kur įtvirtinta, jog didesnio pavojaus šaltinis yra tam tikros rūšies veikla, susijusi su didesniu pavojumi aplinkiniams. Objekto teorija sako, kad padidinto pavojaus šaltinis yra materialaus pasaulio daiktai, turintys aplinkiniams pavojingų savybių, kurios negali būti žmogaus visiškai kontroliuojamos. Teisės mokslas nesilaiko vienos iš teorijų, o abi jas derina. Ir veiklos, ir objekto teorijos šalininkai savo pozicijų neabsoliutina, o stengiasi sujungti į vieną. Todėl didesnio pavojaus šaltinį galima apibūdinti ir per veiklos, ir per objekto sąvoką, įvertinant, kad tai neatsiejamai susiję dalykai. Šio specifinio delikto požiūriu, negali būti didesnio pavojaus šaltinio veikla, nesusijusi su ypatingu materialiniu objektu, lygiai kaip negali būti didesnio pavojaus šaltiniu objektas, su kuriuo nesusijusi žmogaus veikla. CLC 92 konvencijoje išakmiai yra nurodyta, kokiose būtent teritorijose taikoma ši konvencija padarytai taršos žalai:

1. Susitariančiose valstybės teritorijoje, įskaitant jos teritorinę jūrą;
2. išimtinėje Susitariančiosios valstybės ekonominėje zonoje, įsteigtoje pagal tarptautinę teisę. Jei Susitariančioji valstybė nėra įsteigusi tokios zonos, - už ir greta tos valstybės teritorinės jūros esančioje zonoje, kurią ta valstybė nustatė pagal tarptautinę teisę ir kuri tęsiasi ne daugiau kaip 200 jūrmylių nuo pagrindinių linijų, nuo kurių matuojamas jos teritorinės jūros plotis;

Taip pa ši konvencija taikoma prevencinėms priemonėms, nepaisant to, kur jų buvo imtasi siekiant išvengti tokios žalos arba ją sumažinti.

Kai kas gali pamatyti, kad yra prieštaravimų tarp CLC 92 konvencijos ir 1976 metų konvencijos dėl atsakomybės, kylančios pareiškus jūrinį protestą, apribojimo (LLMC),³³ kuri reglamentuoja laivų savininkų atsakomybės dydį. Tačiau pastarojoje konvencijoje 3 straipsnyje yra apibrėžta, kad šis tarptautinis dokumentas nėra taikomas reikalavimams dėl taršos nafta, kaip šis terminas yra apibrėžtas tiek CLC 69 konvencijoje, tiek vėlesniuose jos pakeitimuose (CLC 92).

³¹ http://lawprofessors.typepad.com/mass_tort_litigation/2006/09/strict_liabilit.html; prisijungimo laikas: 2006-10-02.

³² <http://www.hk-lawyer.com/1999-8/Aug99-64.htm>; prisijungimo laikas 2006-10-02.

³³ LLMC – Limitation of Liability Convention for Maritime Claims.

2.2 Privalomas draudimas ir Protection and Indemnity Club pagal pirmąjį kompensavimo lygmenį

Jūrinė prekyba, kuri sparčiai vystėsi Viduržemio jūroje, padėjo vystyti pirmosioms draudimų rūšims. Šiuo metu nėra nei vienos konvencijos, reglamentuojančios santykius, atsirandančius iš jūrinio draudimo. Todėl tenka remtis CLC 92 konvencija, pagal kurią yra nustatyta, kad laivo savininkas kiekvieno incidento atveju turi teisę riboti savo atsakomybę iki bendrojo dydžio, kuris yra skaičiuojamas taip:

1. laivui, kurio talpa neviršija 5000 tonažo vienetų, atsakomybė yra ribojama iki 3 milijonų SDR,³⁴

2. laivui, kurio talpa viršija 5000 tonažo vienetų, atsakomybė yra ribojama iki 3 milijonų SDR pridodant 420 SDR už kiekvieną papildomą tonažo vienetą;

3. laivui, kurio talpa viršija 140 000 tonažo vienetų, atsakomybė yra ribojama iki 59,7 milijono atsiskaitymo vienetų.

Tuo tarpu pagal CLC 69 konvenciją atsakomybė ribojama už kiekvieną papildomą tonažo vienetą 133 SDR, bet neviršijant 14 milijonų SDR. Pastebėtina, kad šie atsakomybės ribojimai taikomi incidentams įvykusiems iki 2003 metų lapkričio 1 dienos. Po šio termino pradėta taikyti nauja skaičiavimo formulė, tačiau nepažeidžiant struktūrą, kuri būdinga tarptautinei taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemai, tikslinga būtų atskleisti tuos pasikeitimus kituose skyriuose.

CLC 92 konvencijoje yra nurodyta, kad savininkas neturi teisės riboti savo atsakomybės, jeigu įrodyta, kad taršos žala atsirado dėl jo asmeninio veikimo ar neveikimo siekiant padaryti tokią žalą arba dėl didelio nerūpestingumo, žinant, kad tokia žala tikriausiai atsiras. Kad galėtų pasinaudoti nustatytu atsakomybės ribojimu, savininkas bet kurios vienos Susitariančiosios valstybės, kurioje pareikštas ieškiny, teisme ar kitoje kompetentingoje institucijoje privalo sudaryti fondą ir tokio fondo bendra suma turi būti lygi savininko atsakomybės ribai. Svarbus momentas yra tai, kad jei yra sudarytas toks fondas, tada joks asmuo, turintis ieškinį dėl taršos žalos, atsiradusios dėl šio incidento, ne tik neturi teisės nukreipti savo reikalavimo dėl šio ieškinio į kuri nors kitą savininko turtą, o taip pat bet kurios Susitariančiosios valstybės teismas ar kita kompetentinga institucija privalo panaikinti kiekvieno laivo ar kito turto, priklausančio savininkui, kuris buvo areštuotas dėl ieškinio dėl taršos žalos, atsiradusios dėl šio incidento, areštą ir grąžinti užstatą ar kitokią garantiją, kuri buvo suteikta siekiant išvengti tokio arešto.

Pagal konvenciją taip pat reikalaujama, kad iš laivo savininko, kurio laivas veža daugiau

³⁴ SDR – Special Drawing Right. Tai skaičiavimo vienetas, kuri įvedė Tarptautinis valiutos fondas. Jo vertė JAV doleriais nustatoma pagal tuo metu esantį kursą. 1 SDR=0.673272 JAV dolerio pagal 2006m. spalio 23 d. kursą. Iki 1976 m. protokolo, keičiančio CLC 69konvenciją, oficialus skaičiavimo vienetas buvo laikomas auksinis frankas (Poincaré franc). http://www.imf.org/external/np/fin/rates/sdr_ir.cfm; prisijungimo laikas: 2006-12-03.

kaip 2000 tonų supiltos naftos kaip krovinį, bus reikalaujama turėti draudimą ar kitokią finansinę garantiją, tokią kaip banko garantiją, ar tarptautinio kompensavimo fondo išduotą liudijimą sumoms, nustatytoms taikant konvencijoje numatytas atsakomybės ribas dėl to, kad pagal konvenciją būtų padengta jo atsakomybė už taršos žalą. Susitariančioje valstybėje įregistruotam laivui tokį liudijimą privalo išduoti ar patvirtinti atitinkama laivo registracijos valstybės institucija; Susitariančioje valstybėje neįregistruotam laivui jį gali išduoti ar patvirtinti atitinkama bet kurios Susitariančiosios valstybės institucija. Tokiame liudijime privalo būti nurodyta:

1. laivo pavadinimas ir registracijos uostas;
2. savininko pavadinimas ir jo pagrindinė verslo vieta;
3. garantijos rūšis;
4. draudiko ar kito garantiją suteikusio asmens pavadinimas bei pagrindinė verslo vieta ir, kai taikytina, vieta, kur buvo sudarytas draudimas ar suteikta garantija;
5. liudijimo galiojimo laikas, kuris negali būti ilgesnis negu draudimo ar kito garantijos galiojimo laikas.

Pagal nusistovėjusią praktiką, tanklaiviai pagal savo dydį yra skirstomi į³⁵:

1. Coastal (pakrantės) tanklaiviai. Jų ilgis - 205 m. ir talpa iki 50 000 tonų;
2. Aframax tanklaiviai. Ilgis - 245 m. talpa - 80 000 tonų;
3. Suez – Max tanklaiviai. Ilgis 285 m. talpa 125 – 180 tonų;
4. VLCC (Very Large Crude Carrier) tanklaiviai. Ilgis – 350 m. talpa – iki 300 000 tonų;
5. ULCC (Ultra Large Crude Carrier) tanklaiviai. Ilgis – 415 m. talpa – virš 550 000 tonų.

Remiantis šiuo suskirstymu, galima daryti keletą pastebėjimų. Visu pirma, net ir mažiausi pakrantės tanklaiviai pagal savo talpą patenka į CLC 92 konvencijos reguliavimo sritį. Antra, pažvelgus, kokie milžiniški gali būti tanklaiviai kaip ULCC pavyzdys, tampa aišku, kad reta draudimo bendrovė gali ryžtis drausti tokį tanklaivį, kuriam pagal CLC konvencija suteikta teisė riboti savo atsakomybę iki 59,7 milijono SDR. Dėl šios priežasties jūrų draudimo rinkoje atsiranda tokie subjektai kaip Protection & Indemnity Club (P&I Club).

P&I Club yra suprantami kaip laivų savininkų savanoriškos asociacijos, kurios yra suformuotos abipusiu supratimu draudžiant atsakomybę nuo trečiųjų šalių pareikštų pretenzijų.³⁶ Tokios asociacijos pradėjo formuotis jau 19 amžiuje, kai laivų savininkai pradėjo susidurti su įvairiom atsakomybių rūšimis, kurių jų tradiciniai garantuotojai kaip Lloyds nepajėgė arba nenorėjo drausti. P&I Club gali veikti kaip ne pelno siekiantys susivienijimai, surenkantys pakankamai lėšų einamųjų metų išlaidoms, sąnaudoms ir galimoms pretenzijoms padengti. Šiuo metu daugiau nei trylika esančių P&I Club susivienijimų veikia kaip draudimo bendrovė, teisininkų firma, ir nuostolių reguliatorius viename. Laivo savininkas ir jo P&I Club visada

³⁵ www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/appl5en/tankers.html; prisijungimo laikas: 2006-10-10.

³⁶ <http://www.icfaipress.org/1006/ijil.asp>; 2006-10-10.

veikia kartu turėdami tikslą išspręsti esančias problemas. Tokie susivienijimai turi priėjimą prie aukštos kokybės specialistų, įvairių procedūrų patarėjų, jūrų teisės ekspertų tinklo. Todėl laivo savininkas visada bus aprūpintas informacija, tokia kaip, ar jis turi atsakyti pagal pareikštą pretenziją, kiek tai jam kainuos, ar jis gali riboti savo atsakomybę, ar jis gali tikėtis atgauti dalį pajamų už patirtus nuostolius iš kito subjekto, kuriam taip pat pareikšta pretenzija. *Vistabella* byloje³⁷, Karibų jūroje nuskendęs tanklaivis užteršė aplinką žalos atlyginio suma buvo įvertinta 359 000 eurų. Tanklaivis neturėjo P&I Club, tačiau buvo apdraustas Trinidado draudimo kompanijos, kuri visais būdais stengėsi išvengti mokėti draudimo išmokas pagal Prancūzijos valdžios ieškinius. Tokios bylos, kuomet tradicinės draudimo kompanijos atsisakydavo mokėti kompensacijas būdavo dažnas reiškinys ir tik teismų pagalba, ilgo bylinėjimosi metu, pavykdavo priimti sprendimus, kurie įpareigodavo draudimo kompanijas mokėti išmokas. Pabrėžtina, kad jeigu nepakanka P&I Club lėšų padengti laivo savininkui pareikštom pretenzijom, tada prisijungia kiti P&I Club, kurie priklauso Tarptautinei grupei (International Group) ir sudaro vieningą fondą, žalai atlyginti.³⁸ Tarptautinei grupei priklausančios P&I Club draudžia beveik visus tarptautinę laivybę vykdančius tanklaivius, dėl to šie susivienijimai aktyviai dalyvauja visuose naftos išsiliejimo iš tanklaivių atvejais. Ir nors pagal nusistovėjusią praktiką, išvalymo operacijų darbams vadovauja tos valstybės valdžios institucijos, bet ir šioje srityje P&I Club yra smarkiai įtraukti, net jeigu jų darbas yra tik patvirtinti galimas išlaidas dėl išvalymo operacijų. Retas laivo savininkas turi pakankamai lėšų, kurių galėtų skirti valymo operacijom ir reta naftos kompanija yra nusitekusi ilgai laukti savo kapitalo dalies, todėl dar viena išryškėjanti P&I Club funkcija yra veikti kaip bankininkui išvalymo operacijų ir trečiųjų šalių pareikštom pretenzijoms dengti. P&I Club gali veikti kaip patikimi tarpininkai, kai laivo savininkas yra kitame pasaulio krašte ir tiesiog neturi pakankamai žmogiškų resursų, kad be įprastos savo verslo veiklos dar būtų apkrautas reikalais susijusiais su tanklaivio incidentu ir visų padarinių likvidavimu.

2.2.1 Patogios vėliavos samprata ir jos įtaka galinti skatinti didesnę tanklaivių avaringumą

Manytina, kad šiame skyriuje reikšminga būtų aptarti patogios vėliavos sampratą. Patogios vėliavos (*flag of convenience*) arba atviros registracijos valstybės pradėjo plėtotis dar šio amžiaus penktame dešimtmetyje, kai Liberija ir Panama už nedidelį mokestį pradėjo leisti jose registruoti laivus, neturinčius jokio ryšio su tomis valstybėmis. Patogių vėliavų naudojimo praktiką lemia patogumo ir naudingumo priežastys. Laivo valdytojas dėl laivo eksploatavimo dažniausiai stengiasi patirti kuo mažiau išlaidų ir išvengti jam nepriimtinių išsivysčiusiose

³⁷ <http://www.cedre.fr/uk/spill/vistabella/vistabella.htm>; prisijungimo laikas 2006-10-12

³⁸ Seward. R. *The Role of Protection and Indemnity* – London: Britannia, 2002. P. 5.

valstybėse nustatytų reikalavimų. Yra daug valstybių, pavyzdžiui, Hondūras, Vanuatu, Kosta Rika, Bermudų salos, kuriose laivo savininkams numatyti daug mažesni mokesčiai, neišplėtota socialinio draudimo sistema, darbo užmokesčio reglamentavimas, reikalavimai palaikyti sanitarines laivo sąlygas, laivo įgulos sudėčiai keliami reikalavimai ir neegzistuoja kiti, laivų savininkams nepalankūs reikalavimai. Dažniausiai tokiose valstybėse laivai registruojami ne dėl kokių nors objektyvių sąsajų su tomis valstybėmis, o tiesiog siekiant išvengti didelių mokesčių bei įvairių reikalavimų laivui ir taip padidinti savo konkurencingumą. Beje, patogios vėliavos naudojimas ne tik leidžia sumažinti gabenimo išlaidas, bet dėl atitinkamose valstybėse mokesčių už pajamas iš laivybos nebuvimo atsiranda galimybė išvengti mokesčių ir kitose valstybėse nustatytus didesnius gabenimo įkainius savoms įmonėms.³⁹ Poreikis akcentuoti patogios vėliavos sampratą atsiranda dėl to, kad, pavyzdžiui, kaip teigia Klaipėdos universiteto Jūrėivystės instituto profesorius S. Kargopolovas, jūrinis draudimas atlieka tik tarpininko funkcijas užtikrinant saugų plaukiojimą. Juo aukštesnė laivo klasė, tuo didesni atlygi avarijos atveju gauna draudėjas, o tai skatina laivų savininkus turėti aukštesnės registro klasės laivus.⁴⁰ Įžvelgiant, kad tarp P&I Club ir laivo savininkų yra glaudesnis ryšys nei tradiciniame jūriniame draudime tarp draudiko ir draudėjo, o tai savo ruožtu suponuoja mintį, kad pas laivo savininką nebūtinai turi būti noras gerinti laivo techninį aprūpinimą siekiant

kuo brangiau apdrausti laivą ir tokiu būdu didinti plaukiojimo saugumą, nes tanklaivių savininkas ir P&I Club veikia abipusio supratimo ir glaudaus bendradarbiavimo pagrindais, kas gali turėti įtakos išvengiant kliūčių susijusių su papildoma našta rūpinantis tanklaivio būklę. Dėl šios priežasties dažnas tanklaivis renkasi patogios vėliavos valstybes. Iš dalies su šią problema bandoma susidoroti tarptautiniu mastu, kadangi, tiek JAV teritorijoje priimtas *Oil Pollution Act 90*, tiek Europos Sąjungose rėmuose priimtas reglamentas 1726/2003, tiek Tarptautinės jūrų organizacijos rėmuose papildyta MARPOL 73/78 konvencija reglamentuota, kad iki 2015 metų visi tanklaiviai turės būti su dvigubu korpusu (double hull), kas sumažina laivo avarijų riziką. Tačiau oficialiai dabar yra skelbiama, kad tik 14 % visų pasaulio tanklaivių yra su dvigubu korpusu, bei pabrėžiama, kad realiai nevyksta jokios kardinalios naujų tanklaivių statybos.⁴¹ Esminiai patogių vėliavų bruožai yra tai, kad neužtikrinamas saugumas – patogiomis vėliavomis avarijos sudaro didžiąją dalį visų laivų avarijų. Taip žema darbo jėgos kvalifikacija. Pagrindiniai patogių vėliavų bruožai būtų tokie:⁴²

1. registro valstybė leidžia registruoti laivus, kurių savininkai nėra tos valstybės piliečiai;

³⁹ Gineitis A. Laivo vėliavos kolizinio principo taikymas krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms// Jurisprudencija. 2003, T 33 (25). P. 70.

⁴⁰ Kargopolovas S. Jūros draudos klausimai mokymo procese// Tarptautinis verslo žurnalas "Jūra".2002, Nr. 1.

⁴¹ http://www.petrostrategies.org/Learning%20Center/Oil_Transportation.htm; prisijungimo laikas: 2006-10-11.

⁴² <http://www.crwflags.com/fotw/flags/xf-conv.html>; prisijungimo laikas: 2006-10-11.

2. pateikimas į registrą paprastas ir nesudėtingas. Pati procedūra gali būti atlikta tos valstybės konsulate. Taip pat išregistravimas atliekamas operatyviai;
3. pajamos, gautos eksploatuojant laivą, yra neapmokestinamos arba apmokestinamos mažu tarifu. Renkami mokesčiai tik pagal tonažą ir metiniais mokesčiais;
4. registro valstybė yra pakankamai maža valstybė, kurios žymią pajamų dalį sudaro pajamos iš laivų registravimo;
5. laivo valdymas gali būti laisvai atliekamas ne registro valstybės piliečių;
6. registro valstybė neturi efektingo administravimo mechanizmo, kuris padeda užtikrinti tarptautinių standartų įgyvendinimą ir priežiūrą.

Skeptiška tikėtis, kad patogių vėliavų naudojimo praktika ilgainiui išnyks, nes ji yra viena iš kertinių politinių atitinkamų valstybių gairių. Tokias abejones dar labiau sustiprina tai, jog pastaruoju metu net ir kai kurios išsivysčiusios valstybės siekdamos neprarasti dalies savo laivyno registracijos, įsteigė alternatyvų atvirą laivų registrą. Tokios valstybės kaip Danija, Norvegija, Vokietija, Didžioji Britanija, Italija šalia egzistuojančio laivų registro papildomai įsteigė „tarptautinį registrą“, į kurį įregistruoti laivus daug paprasčiau dėl keliamų mažesnių reikalavimų. Kaip kurie autoriai pripažįsta, kad šiuolaikiniame pasaulyje mes turime globalizuotą laivybos sektorių, kuris laikosi ant privataus verslo ir kuriame nėra daugumos, kurie būtų suinteresuoti laivų saugumu, įgulos komplektavimu arba jūros aplinkos apsauga. Net kai kurių valstybių valdžia, nelaiko Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijų įgyvendinimą savo vykdomos politikos prioritetu⁴³ Šiuo metu aktyvėja valstybinės laivų kontrolės uoste (Port State Control) institutas.

Pagal Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymą šis institutas suprantamas kaip tam tikras kontrolės mechanizmas padedantis nustatyti, ar į Lietuvos Respublikos jūrų uostus įplaukiantys užsienyje įregistruoti laivai atitinka tarptautinius saugios laivybos reikalavimus, taip pat įgulos gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose standartus. Ši teisė suteikiama valstybėms ir pagal UNCLOS konvencija, kur skelbiama, kad valstybės, gali nustatyti ypatingus reikalavimus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą, kaip sąlygą užsienio laivams plaukti į jų uostus, vidaus vandenį ar sustoti jūros terminaluose. Aštuonios Europos valstybės pasirašė Supratingumo memorandumą (Memorandum of Understanding), kuriame yra sukurtas metodas, pagal kurį efektyviai stengiamasi įgyvendinti Tarptautinės jūrų organizacijos priimtas konvencijas, įtvirtinančias laivybos saugumo standartus ir jūros taršos prevencijos taisykles. Toliau plėtojant tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą, kitame skyriuje kaip pavyzdys bus pateikta tanklaivio *Prestige* avarija, kuri sukrėtė Europą, ir kuri iš dalies lėmė kompensavimo sistemos koregavimą.

⁴³ Dr. Oya Ozcayir. *Flags of Convenience and the Need for International Co-operation// The International Maritime Law Journal*. May 2000, Vol.7. Iss. 4. P. 114.

2.2.2 Naftos krovinio savininkų pagal charterio sutartį tinkamo tanklaivio pasirinkimo reikšmė galinti turėti įtakos tanklaivių avarijoms

Pažymėtina, kad ne tik tanklaivių savininkai privalo tinkamai rūpintis savo laivų būklę turint tikslą išvengti galimus incidentus jūros aplinkoje, bet taip pat į šį procesą yra įtraukti ir naftos krovinio savininkai, kurie yra suinteresuoti, kad kroviny sėkmingai pasieks savo galutinį tikslą ir tanklaivis, kuriuo tas kroviny bus vežamas, funkcionuos tinkamai. Tarp tanklaivio savininko (frachtininko) ir naftos krovinio savininko (frachtuotojo) yra sudaroma charterio sutartis (charter agreement). Ši sutartis sudaroma derybų būdu laisvoje rinkoje, priklausomai nuo pasiūlos ir paklausos. Laivo savininkas ir krovinio savininkas gali susitarti dėl sutartis sąlygų laisva valia, šioje srityje jie nėra ribojami jokia tarptautine konvencija. Tačiau dažniausiai praktikoje paprastai pasirenkama tipinė charterio sutartis, kuri yra papildoma ar pakeičiama individualiomis sąlygomis. Yra dvi pagrindinės charterio sutarties rūšys priklausomai nuo to, ar laivas yra frachtuodamas tam tikram laikui ar vienam ar keletui pervežimų. Ir vienu, ir kitu atveju laivo valdytojas išlaiko laivo parengimo ir valdymo kontrolę ir įsipareigoja suteikti pervežimo paslaugas. Kelionės charterio atveju (voyage charter) jis įsipareigoja pervežti krovinį tarp skirtingų vietų, tuo tarpu laiko charterio atveju (time charter) jis įsipareigoja frachtuotojui suteikti savo laivo transportavimo galimybes tam tikram laikui. Kuomet nafta yra gabenama kaip kroviny, dažniausiai yra sudaroma laiko charterio sutartis.⁴⁴ Taigi, turint tikslą, kad krovinio savininkų kroviny sėkmingai būtų transportuotas, jie yra sukūrę savo atrankos sistemą, pagal kurią jis pereina tam tikra atrankos eigą, (ship vetting policy), kuri padeda atsirinkti geriausią siūlomą tanklaivį.⁴⁵ Teigiama, kad naftos kompanijos, kurios yra suinteresuotos naftos transportavimu, veikia tanklaivių industriją, kad ji nors iš dalies būtų pertvarkoma pagal galiojančius tarptautinius ir nacionalinius aktus ir būtų diegiamos naujos technologijos padidinančios tanklaivių saugumą jūroje. Jie įkuria organizacijas galinčias patarti, konsultuoti ir apšviesti naftos kompanijas reikalingais duomenimis apie tanklaivių rinką ir galimybę pasirenkant tinkamiausią variantą.⁴⁶ Taip vadinamas laivų brokeris užmezga kontaktą tarp naftos krovinio savininko ir laivo savininko. Primintina, kad dažniausiai yra sudaroma laiko charterio sutartis, kuri gali tęstis keletą metų, todėl naftos kompanijos suinteresuotos gauti kuo geresnį tanklaivį. Pervežamas kroviny susiduria su dviguba valstybine laivų kontrole uoste – tada kai kroviny įkraunamas vienoje valstybėje ir iškraunamas kitoje, laivai turi būti tikrinami pagal tos valstybės įstatymus, kurie turi atitikti ratifikuotas konvencijas. 1969 metais, Briuselio konferencijoje, Belgijos

1969 metais, Briuselio konferencijoje, Belgijos valstybės atstovas pažymėjo, kad *Torrey Canyon*

⁴⁴ <http://www.omeganavigation.com/press2.html?relid=41134> prisijungimo laikas: 2006-10-25.

⁴⁵ http://www.adnocvetting.ae/Vetting2/Vetting_policy.html; prisijungimo laikas: 2006-10-25.

⁴⁶ IPIECA: Action against oil pollution. Prevention the safe transport of oil by sea. 2005.P. 6.

incidentas atskleidė teisinį sudėtingumą atsižvelgiant į itin švelnią jūros aplinką ir esantys tarptautinės jūrų teisės teisiniai aktai buvo nepakankamas instrumentas spręsti gausybę problemų, kurias atskleidė tokio pobūdžio katastrofa. Tapo elementaru kurti naujas taisykles, kurios greičiausiai skirtųsi nuo tradicinės jūrų teisės taisyklių, bet nauji pavojai reikalauja naujų sprendimų priėmimų.⁴⁷ Tačiau vėl gi pažvelgus iš šių laikų taško verta pabandyti suvokti, kad yra ne mažai prevencinių priemonių, kurios iki šiol nėra efektyviai išnaudotos ir taršos nafta padarytos žalos kompensavimas turi tarnauti kaip paskutinė priemonė kovojant su taršos nafta katastrofomis. Šiame magistriniame darbe nebandoma paryškinti tarptautinių aplinkosaugininkų savotišką pralaimėtą kovą naftos pramonės atstovams ir tanklaivių magnatams. Įtampa išlikusi tarp didelio kapitalo savininkų ir tiesiog žodžio laisvę turinčių ir kovojančių už teisę į šviesią aplinką organizacijų. Šios organizacijos pagal savo turimą potencialą siūlo net tokius utopinius problemų sprendimo variantus kaip naftos pakeitimą kitais atstatomais energijos šaltiniais.⁴⁸ Tarptautinė kompensavimo sistema taršos nafta padariniams atlyginti gyvuoja jau trečią dešimtmetį. Šios sistemos šalininkai deklaruoja, kad ji funkcionuoja gan efektyviai. Šiame skyriuje svarbiausias tikslas buvo atskleisti viso labo pirmąjį kompensavimo sistemos lygmenį – apibrėžti griežtos atsakomybės ir padidinto pavojaus šaltinio sąvokas bei atskleisti draudimo ypatumus būdingus nafta padarytos žalos atsakomybės atvejais. Trečiame skyriuje bus aptariamas antrasis kompensavimo sistemos lygmuo, kuris suveikia tada, kai nepakanka nei tanklaivio savininko, nei draudimo lėšų. Manytina, kad analizuojant būtent antrąjį lygmenį savaime gali išryškėti šios tarptautinės sistemos trūkumai arba privalumai.

⁴⁷ IOPFC: The IOPFC's 25 years of compensating victims of oil pollution incidents. 2003. P.81.

⁴⁸ Friends of Earth: Prestige oil spill – Who foots the bill?. 2002.P.4.

3. ANTRASIS TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO SISTEMOS LYGMUO (ELEMENTAS). 1992 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TARPTAUTINIO TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO FONDO ĮKŪRIMO

Primintina, kad CLC 69 konvencija buvo priimta 1969 metais diplomatinėje konferencijoje Briuselyje. Tačiau ši konvencija visapusiškai nepatenkino nei vienos iš šalių, dalyvavusių priimant šį teisinį dokumentą. Tanklaivių savininkai reiškė apgailestavimą, kad jų atžvilgių yra nustatyta atsakomybė be kaltės. Kitas svarbus momentas buvo tai, kad konvencijoje yra nustatomas atsakomybės ribojimo institutas atsižvelgiant į laivo tonažą. Konferencijoje buvo pareikšti pastebėjimai, kad atsakomybės ribojimo suma yra per žema ir ji gali sąlygoti tokią situaciją, jog asmenys patyrę žalą ypač dideliuose incidentuose negaus pakankamos (adekvačios) kompensacijos. Buvo pasiektas kompromisas, kuris reiškė, kad turi būti įkurtas tarptautinis fondas, kuris užtikrins taršos aukoms papildomą kompensavimą ir tuo pačiu sumažins tanklaivių savininkų naštą atlyginant nuostolius. Tačiau dėl laiko stokos ir didelio medžiagos ir dokumentų kiekio šią idėją nebuvo įmanoma apsvarstyti toje pačioje diplomatinėje Briuselio konferencijoje. Šios konferencijos rezoliucijoje buvo išreikštas visuotinis supratimas, kad nors CLC 69 konvencijoje ir buvo aptarti tokie svarbūs atsakomybės už taršos nafta padarytos žalos kompensavimo aspektai kaip atsakomybė be kaltės ir privalomas draudimas, tačiau tokia sistema neišstengtų užtikrinti pakankamą dėl žalos patirtų asmenų reikalavimų patenkinimą visose bylose. Todėl Tarptautinės jūrų organizacijos rėmuose buvo paruoštas konvencijos projektas, pagal kurį turi būti įkuriamas tarptautinė organizacija papildomam kompensavimo mechanizmo veikimo užtikrinimui. Ši projektą taip pat padėjo ruošti keletą nevyriausybinų organizacijų tarp kurių paminėtinas Tarptautinis laivybos komitetas⁴⁹ prisidėjęs svariu indėliu priimant svarbias konvencijos nuostatas. Kaip žinia, bendrieji teisinės atsakomybės tikslai atsiskleidžia per atsakomybės funkcijas. Ji pirmiausia realizuojama kaip atpildas teisės pažeidėjui, o taip pat prevencinė priemonė kitiems asmenims. Tuo siekiama skatinti įstatymų laikymąsi, kitų asmenų teisių ir teisėtų interesų gerbimą ir paisymą. Paskiau ji pasireiškia kaip kompensacinė nukentėjusiųjų netekimų turtiniu atlyginimu. Toks bendrųjų teisinės atsakomybės funkcijų aiškinimas parodo, kad kalbama apie teisinės atsakomybės taikymą pirmiausia asmeniui, labiau paryškinant atsakomybės poveikį asmenybei. Civilinės atsakomybės specifiškumas yra tame, kad suprantant šią atsakomybę kaip turtinę prievolę, atsirandančią dėl civilinės teisės saugomų ir

⁴⁹ Comité Maritime International. Ši 1897 metais įkurta organizacija laikoma seniausia specializuojanti tarptautinėje jūrų teisėje ir jos autoritetinga nuomonė turėjo reikšmės priimant konvencijas dėl tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo.

ginamų interesų pažeidimo, matosi, kad pagrindinė jos funkcija yra kompensuoti nukentėjusiojo patirtą žalą, siekiama atkurti nukentėjusiojo turtinę padėtį, kuri buvo iki jo teisių pažeidimo. Kompensacinė civilinės atsakomybės funkcija sąlygoja vieną iš pagrindinių civilinės atsakomybės principų – visiško nuostolių atlyginimo principą. Turint omenyje šį principą, 1971 metų gruodį buvo surengta diplomatinė konferencija, kurioje priimta 1971 metų tarptautinė konvencija dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo (FUND 71 konvencija). Ši konvencija buvo apibūdinta kaip papildančioji CLC 69 konvencija. Pagal šią konvenciją 1978 metais, kai ją ratifikavo 14 valstybių ir ji įsigaliojo, buvo įkurtas Tarptautinis fondas taršos nafta padarytai žalai atlyginti (Fondas 78). Ratifikavimo procesą ženkliai paskatino prie Prancūzijos krantų tais pačiais metais įvykusi didžiulė tanklaivio *Amico Cadiz* avarija.⁵⁰ Pagrindinis šio fondo tikslas buvo suteikti papildomą kompensaciją kiekvienam asmeniui, kuris nukentėjo dėl taršos nafta ir negali gauti visiško nuostolių atlyginimo pagal CLC 69 konvenciją, arba už žalą atsakingas tanklaivio savininkas yra finansiškai nepajėgus visiškai įvykdyti savo įsipareigojimų ir jokia garantija, kuri gali būti jam suteikta nepadengia arba yra nepakankama patenkinti ieškinius dėl žalos kompensavimo, arba žala viršija savininko atsakomybę ribojamą pagal CLC 69 konvenciją. Fondas 71 buvo naujoviškas reiškinys tarptautinėje jūrų teisėje, prieš tai neturėjęs panašaus analogo, todėl pirmaisiais metais ši organizacija turėjo spręsti begalę klausimų. Kaip teigia pirmasis organizacijos direktorius Reinhardas Gantenas, daugelis manė, kad šio fondo veikla yra didžiulis išsigelbėjimas, kad visos pretenzijos bus sureguliuojamos greitai, arba be begalinių teisinių kivių, kad fonde bus visada pakankamai pinigų prevencinėms priemonėms, ir kad aplinkai padaryta žala bus suprantama plačiąja prasme. Tačiau ne visi lūkesčiai pasiteisino, ypač tie, kurie buvo susiję su aplinkai padarytos žalos traktavimu.⁵¹ Vis gi reiktų pripažinti, kad Tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondas buvo pirmasis praktinis instrumentas įgyvendinantis UNCLOS konvencijoje 235 straipsnyje 3 dalyje įtvirtintą nuostatą, kad siekiant užtikrinti greitą ir adekvatą kompensavimą dėl visos jūros aplinkai padarytos žalos, valstybės bendradarbiauja įgyvendindamos galiojančias tarptautinės teisės normas ir toliau plėtodamos tarptautinę teisę, reglamentuojančią atsakomybę, taip pat klausimais susijusiais su žalos įvertinimu ir atlyginimu, bei kilusių ginčų sprendimu, o prireikus nustatant adekvataus žalos atlyginimo kriterijus ir procedūras, tokias kaip privalomasis draudimas ar kompensavimo fondai. Kaip prisimena Reinhardas Ganteris, konsultuodamasis su Tarptautine jūrų organizacija, Tarptautine tanklaivių savininkų taršos organizacija bei kitomis organizacijomis, suprato, tam kad Fondas 71 funkcionuotų visų pajėgumu ir būtų pajėgus įgyvendinti iškeltus tikslus, reikia įtvirtinti tam tikrus funkcinius veikimo elementus:

1. įkurti Sekretoriatą;

⁵⁰ http://www.cedre.fr/index_gb.html; prisijungimo laikas: 2006-10-27.

⁵¹ Aplinkai padarytos žalos traktavimas šiame magistriniame darbe bus aptartas vėliau, kai bus kalbama apie priimtinius ieškinius pagal nustatytas fondo taisykles ir FUND konvencijas.

2. įtvirtinti vidines Fondo 71 taisykles, finansines normas ir personalo reguliavimo normas;
3. įdiegti tam tikra schemą, kuri garantuotų sprendimų priėmimo procedūrą susiduriant su incidentais, pretenzijų svarstymais, ir išgauti bendrą konsensą dėl taršos žala apibrėžimo interpretavimo;
4. sukurti sistemą veiksmingam ir pakankamam kontribucijų surinkimui iš valstybių narių;
5. palaikyti kontaktus su valstybėm narėm prižiūrint teisingą ir vienodą konvencijų ir Fondo 71 taisyklių taikymą, bendradarbiauti su ne valstybėmis narėmis ir kitomis organizacijomis skleidžiant informaciją apie Fondo 71 veiklą, bei plečiant Fondo 71 valstybių narių skaičių.⁵²

Kaip jau anksčiau buvo užsiminta šiame magistriniame darbe, CLC 69 Konvencija iš esmės buvo pakeista 1992 metų protokolu ir kalbant apie naująjį režimą, yra minima būtent CLC 92 konvencija. 1992 metais taip pat buvo priimta tarptautinė konvencija dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo (FUND 92), kurioje buvo įtvirtintos nuostatos dėl privalomo CLC 69 ir FUND 71 konvencijų denonsavimo. FUND 92 konvencijos 31 straipsnio 2 dalis: kiekviena šio Protokolo dalyvė ir kiekviena valstybė, pateikusi saugoti ratifikavimo priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo prie jo aktą, denonsuota FUND 71 IR CLC 69 konvencijas, jeigu jos yra bet kurios iš tų konvencijų dalyvės. Esminis skirtumas tarp FUND 71 ir FUND 92 konvencijų buvo tai, kad bendra kompensavimo suma mokėtina pagal šias konvencijas padidėjo nuo 60 milijonų SDR iki 135 milijonų SDR. FUND 71 konvencija nustojo galioti 2002 metų gegužės 24 dieną. FUND 92 konvencija įsigaliojo 1996 metų gegužės 30 dieną, kai ją buvo ratifikavusios 9 valstybės. Iki 2006 metų gruodžio pirmos dienos prie šio teisinio dokumento jau yra prisijungusios 98 valstybės. Pagal FUND 92 konvenciją buvo įkurtas naujas Tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondas (Fondas 92). Tačiau tai nereiškia, kad su FUND 71 konvencijos galiojimo laiko pasibaigimu nustojo gyvuoti ir Fondas 71. Anaiptol, Fondas 71 veikia iki šiol, nes jis dar turi patenkinti visus išpareigojimus dėl neišspręstų incidentų. Tačiau jau pripažįstama, kad nepatenkintų reikalavimų lieka vis mažiau ir tai tik trumpo laikotarpio klausimas, kada Fondas 71 nustos galioti. Todėl dabar kol kas tikslinga sakyti, kad tiek Fondas 71, tiek Fondas 92 yra tarpvyriausybines organizacijos užtikrinančios kompensacijų mokėjimą už taršos nafta padarytą žalą iš tanklaivių.⁵³ Abu šie fondai kartu jau yra išmokėję daugiau nei 700 milijonų JAV dolerių dalyvaujant daugiau nei 125 incidentų atvejuose paveikusių daugiau nei 20 valstybių. Kompensacijos išmokamos ne tik valstybėms ir valstybinėms institucijoms, bet ir privačiam bei verslo sektoriui, kurie patyrė nuostolius dėl

⁵² IOPFC: The IOPFC's 25 years of compensating victims of oil pollution incidents. 2003. P.57.

⁵³ International Oil Compensation Fund 1992. International Oil Pollution Compensation Funds. Annual Report – IOPC Fund, London.

tanklaivių avarijų. Būna tik pasikartoti, kad antrasis tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo lygmuo suveika tada, t.y. pradedamos mokėti kompensacijos iš fondo, kai kompensacija nėra pakankama (adekvati) pagal pirmąjį kompensavimo sistemos lygmenį, t.y. pagal CLC 92 konvenciją (tanklaivio savininko atsakomybė).

3.1 Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo organizacinė struktūra ir valdymas

Prieš atskleidžiant pagrindinius Fondo 92 veiklos uždavinius ir funkcijas, svarbu aptarti šios organizacijos vidinę struktūrą, valdymo metodus, organizacijoje priimamus teisės aktus ir kompetencijos pasiskirstymą tarp skirtingų valdymo organų. Iš esmės, kadangi Fondo 92 pirmtakas buvo Fondas 71, todėl daugelis dalykų buvo tiesiog perimti. Kadangi Fondas 71 pamažu yra likviduojamas, tai iš jo dabar yra išlikęs tik Sekretoriatas, todėl abiem šioms fondams veikia vienas bendras Sekretoriatas.⁵⁴ Sekretoriatą sudaro fondų direktorius ir fondams valdyti reikalingas personalas. Svarbus momentas yra tai, kad kiekvienas Sekretoriato narys turi prisiekti ir pasirašyti priesaikos tekstą.⁵⁵ Direktorius yra vyriausiasis fondų administracijos pareigūnas, renkamas penkerių metų kadencijai su galimybe būti išrinktu dar kartą.⁵⁶ Šis pareigūnas yra ne tik Sekretoriato direktorius bet taip pat vadovauja ir Fondo 92 Asamblėjos darbui. Direktorius vykdo tas funkcijas, kurios jam pavestos pagal FUND 92 konvenciją, vidaus tvarkos taisyklės ir tai, ką paveda atlikti Asamblėja. Direktorius yra pakankamai svarbi figūra šios organizacijos kontekste, kadangi jis naudojasi plačiomis jam pavestomis funkcijomis:

1. skiria fondams valdyti reikalingą personalą;
2. imasi visų reikiamų priemonių tinkamai valdyti fondų turta;
3. renka privalomas įmokas;
4. naudojais teisės, finansų ir kitų ekspertų paslaugomis, kai tai būtina fondams pareikštiems ieškiniams nagrinėti bei kitoms fondų funkcijoms vykdyti;
5. imasi visų tinkamų priemonių nagrinėti fondams pareikštus ieškinius;
6. rengia ir teikia Asamblėjai kiekvienų kalendorinių metų finansines ataskaitas bei biudžeto sąmatas;
7. rengia, tardamasis su Asamblėjos Pirmininku, ir skelbia ataskaitą apie fondų veiklą praėjusiais kalendoriniais metais;
8. rengia, renka ir siunčia medžiagą, dokumentus, darbotvarkes, protokolus ir informaciją, kurių gali prireikti Asamblėjos ir pagalbinių institucijų darbui.

⁵⁴ International Oil Compensation Fund 1992, 2005. Resolution No. 5 – Join Secretariat. IOPC Fund 1992, London.

⁵⁵ International Oil Pollution Compensation Fund 1992, 2005. Staff Regulations of the International Oil Pollution Compensation Fund established under the 1992 Fund Convention: 92 FUND/A/ES.3/21. IOPC Fund 1992, London.

⁵⁶ International Oil Compensation Fund 1992, 2004. Resolution No. 9 – On the Appointment of the IOPC Fund's Director – Term of Service. IOPC Fund 1992, London.

Fondo 92 vidaus taisyklėse taip pat numatyta, kad vykdydami savo pareigas, Direktorius ir jo paskirti ekspertai negali prašyti nurodymų ar gauti jų iš jokios vyriausybės ar kitos nei fondų valdžios. Jie privalo susilaikyti nuo bet kurios veiklos, kuri gali mesti šešėlį ant jų, kaip tarptautinių pareigūnų, statuso. Tuo tarpu kiekviena valstybė privalo gerbti išimtinai tarptautinį Direktorius, personalo ir jo paskirtų ekspertų pareigų pobūdį ir nesistengti daryti jiems įtakos einant šias pareigas. Toks valstybių privalomumas ir įsipareigojimas yra įtvirtintas FUND 92 konvencijoje.

Šiuo metu Sekretoriatą sudaro tris atskiri departamentai – pretenzijų, užsienio reikalų ir finansų. Nuo 2006 lapkričio 1 dienos kaip ir Sekretoriato, taip ir fondų direktoriumi yra paskirtas Olandijos atstovas Willem Oosterveen.

Svarbiausias Fondo 92 valdymo organas yra Asamblėja, kurią sudaro prie FUND 92 konvencijos prisijungusios valstybės narės. Asamblėja priima svarbiausius sprendimus įformintus rezoliucijų pavidalu balsuojant. Pagal Asamblėjoje taikomas balsavimo nuostatas, kiekvienas narys turi po vieną balsą ir sprendimai priimami dalyvaujančių ir balsuojančių narių balsų dauguma. Tačiau tai pat numatyti atvejai, kuriems reikalingi dviejų trečdalių balsų daugumos. Pavyzdžiui, skiriant fondų direktorių arba kuriant pagalbines fondų institucijas. Kiekviename eiliniame posėdyje yra išrenkamas Asamblėjos primininkas ir du vicepirmininkai, kurie eina pareigas iki kito eilinio posėdžio. Asamblėja taip pat nusistato savo darbo reglamentą ir priima vidaus tvarkos taisykles būtinas fondų tinkamai veiklai. Paskiria fondų direktorių ir pasirūpina kito būtino personalo paskyrimu. Teisiškai įtvirtintos pagrindinės Asamblėjos funkcijos yra šios:

1. priimti metinį biudžetą ir nustatyti metines įmokas;
2. paskirti auditorius ir patvirtinti fondų finansines ataskaitas;
3. patvirtinti Fondui 92 pareikštus ir patenkintus ieškinius, nuspręsti dėl galimo kompensacijos dydžio paskirstymo ieškovams ir nustatyti laikinų išmokėjimų sąlygas pagal pareikštus ieškinius, kad nukentėjusiems nuo taršos žalos būtų kuo skubiau atlyginta;
4. nustatyti, kurioms valstybėms, nesančioms FUND 92 konvencijos dalyvėms, ir kurioms vyriausybėms ir tarptautinėms nevyriausybėms organizacijoms leidžiama be balsavimo teisės dalyvauti Asamblėjos ir pagalbinių institucijų susirinkimuose;
5. duoti fondų direktoriui bei pagalbiniams institucijoms nurodymus fondų administravimo klausimais;
6. prižiūrėti, kad FUND 92 konvencija ir pačios Asamblėjos sprendimai būtų deramai vykdomi;
7. įkurti bet kokią laikiną ar nuolatinę pagalbines instituciją, kuri, Asamblėjos manymu, yra

būtina, nustatyti jos uždavinius ir suteikti jai įgaliojimus patikėtoms funkcijoms vykdyti.

Pabrėžiama, kad skirdama tokios institucijos narius, Asamblėja turi siekti, kad būtų užtikrintas vienodas geografinis narių pasiskirstymas, ir užtikrinti, kad būtų tinkamai atstovaujama toms valstybėms, kuriose priimami didžiausi apmokestinimo naftos kiekiai. Tokios pagalbinės institucijos darbui gali būti taikomas Asamblėjos darbo reglamentas. 1997 metų spalį buvo įkurta nuolatinė pagalbinė institucija, kuri pavadinta Vykdomuoju komitetu.⁵⁷ Šis komitetas buvo įkurtas tam, kad palengvėtų fondų darbas priimant sprendimus dėl ieškinių, kompensacijos dydžio paskirstymo ieškovams, būti patariamuoju organu fondų Direktoriui ir spręsti kitus svarbius klausimus susijusius su taršos nafta padarytos žalos įvertinimu. Vykdomąjį komitetą sudaro 15 valstybių. Be Lietuvos į šį komitetą taip pat patenka šios valstybės: Australija, Bahamų salos, Danija, Gabonas, Ispanija, Japonija, Kamerūnas, Kanada Malaizija, Olandija, Prancūzija, Singapūras, Turkija, Vokietija. Todėl nors FUND 92 konvencijoje įtvirtinta, kad Fondo 92 valdymo organai yra Asamblėja ir Sekretoriatas, tačiau oficialiai, po Rezoliucijos Nr. 5 priėmimo, skelbiama, kad prie šių organų prisijungia ir Vykdomasis komitetas.

3.2 Lėšų šaltiniai, sudarantys Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo 1992 kompensacijų išmokėjimo pagrindą

Primintina, kad Fondas 92 egzistuoja tam, kad būtų suteikta tokio dydžio kompensacija už taršos žalą, kiek jos nepakanka pagal CLC 92 konvenciją. Šis Fondas išmoka kompensaciją kiekvienam taršos žalą patyrusiam asmeniui. Į išmokėtiną kompensaciją taip pat įeina ir žalos atlyginimas tanklaivio savininkui už savanoriškai pagrįstai turėtas išlaidas ar pagrįstas aukas, siekiant išvengti ar sumažinti taršos žalą. Taip suveikia antrasis tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos lygmuo. Tačiau Fondas 92 neprisiima jokių įsipareigojimų, jeigu jis įrodo, kad taršos žala atsirado dėl karo, pilietinio karo ar sukilimo arba jei tą žalą sukėlė nafta, išsiliejusi arba išleista iš karo arba kitokio valstybei priklausančio ar jos valdomo laivo, kuris incidento metu buvo naudojamas vyriausybiniais nekomerciniais tikslais. Fondas taip pat neatlygina nuostolių, jeigu ieškovas negali įrodyti, kad žala atsirado dėl incidento, kuriame dalyvavo vienas ar daugiau laivų. FUND 92 konvencija nurodo, kad Fondo 92 išmokamos kompensacijos dydis bet kurio vieno incidento atžvilgiu ribojamas taip, kad bendra Fondo 92 išmokamos kompensacijos ir pagal CLC 92 faktiškai išmokėtos kompensacijos už taršos žalą dydžių suma neviršytų 135 milijonų SDR. Kad Fondas 92 būtų pajėgus mokėti tokio dydžio kompensacijas, jis turi būti deramai finansuojamas ir dėl to yra sukurta tam tikra sistema. Iš dalies Fondas 92 yra organizacija, administruojanti FUND 92 konvencijos sukurta kompensavimo sistemą. Fondo Asamblėjos nustatytas metines įmokas Fondui moka ne valstybės, o ūkio subjektai ar asmenys, kurie per metus jūra įvežė (importavo) daugiau kaip

⁵⁷ International Oil Compensation Fund 1992, 1997. Establishment of a Claims Subsidiary Body: 92FUND/A.2/16. IOPC Fund 1992, London.

150 000 tonų naftos. Lietuvoje tokia nuostata taikytina AB "Klaipėdos nafta" ir AB "Mažeikių nafta", tačiau tik naftos importo atveju. Jokių papildomų valstybės įsipareigojimų Fondui neatsiranda, kadangi ji Fondui tik nurodo subjektus, kurie įsiveža naftą bei įvežamos naftos kiekį. Tolimesni santykiai palaikomi tiesiogiai tarp Fondo ir tokių subjektų. Valstybė neatsako už tai, jei nebus sumokėtos įmokos, nebent ji savanoriškai prisiima tokią pareigą. Todėl galima teigti, kad Fondas 92 yra vyriausybės įsteigta savidraudos institucija, kurią finansuoja naftos pramonė.⁵⁸ Apskaičiuodama reikiamų metinių įmokų dydį, jei reikia jas mokėti, ir atsižvelgdama į būtinybę turėti pakankamai likvidžių lėšų, Asamblėja kiekvieniems kalendoriniams metams sudaro sąmatą pagal tam tikrą biudžeto struktūrą:

1. Išlaidos:

- a) atitinkamų metų Fondo 92 valdymo kaštai ir išlaidos bei ankstesnių metų operacijų bet kuris deficitas;
- b) išmokos, kurias Fondas 92 turi išmokėti atitinkamais metais, kad patenkintų Fondui 92 pareikštus ieškinius, įskaitant anksčiau Fondo 92 paimtų paskolų tokiems ieškiniams patenkinti gražinimą, kai tokių ieškinių dėl bet kurio vieno incidento bendra suma neviršija 4 milijonų SDR;
- c) išmokos, kurias Fondas 92 turi išmokėti atitinkamais metais, kad patenkintų Fondui ieškinius, įskaitant anksčiau Fondo 92 paimtų paskolų tokiems ieškiniams patenkinti gražinimą, kai tokių ieškinių dėl bet kurio vieno incidento bendra suma viršija 4 milijonus SDR.

2. Pajamos:

- a) lėšų likutis nuo ankstesnių metų operacijų, įskaitant visas palūkanas;
- b) metinės įmokos, jei jų reikia biudžetui subalansuoti;
- c) bet kurios kitos pajamos.

Asamblėja nustato bendrą būsimų įmokų dydį. Šio nutarimo pagrindu Direktorius kiekvienos valstybės narės atžvilgiu apskaičiuoja metinės įmokos dydį. Fondas 92 yra išaiškinęs, kad jeigu valstybėje nėra nei vieno subjekto, kuris per metus priima daugiau kaip 150 000 tonų naftos ir jis neprivalo mokėti įmokų, bet įvykus incidentui, tokia šalis vis tiek gaus kompensaciją už taršos nafta patirtą žalą.⁵⁹ Visos įmokos yra perskaičiuojamos į svarus sterlingus. Įmokų dydis į Fondą 92 kiekvienais metais gali skirtis, nes Sekretoriatas įvertina, kiek ateinantiems metams iš viso reiks pinigų ir tą sumą padalinama iš bendro įmokų kiekio. Pavyzdžiui, 1997 metais buvo bendrai įmokėta į Fondą 92 4 milijonai svarų sterlingų. Padalinus šią sumą iš reikiamo pinigų kiekio tiems metams, išėjo, kad kiekviena valstybė, kuri priėmė daugiau nei 150 000 tonų naftos, turi mokėti į Fondą 92 po 0,0188066 svaro sterlingo už kiekvieno toną naftos. 2003 metais, kai

⁵⁸ 1992 metų Tarptautinės konvencijos dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą ir 1992 metų Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo ratifikavimo įstatymo projekto AIŠKINAMASIS RAŠTAS. 2000, Nr. P-2378.

⁵⁹ <http://www.iopcfund.org/finance.htm>; 2006-12-03.

valstybių prisijungusių prie FUND 92 konvencijos skaičius ženkliai padidėjo ir bendra įmokų suma siekė 82 milijonus svarų sterlingų, tai mokėtina suma lygi už kiekvieną naftos toną tesiekė 0.0052994 svaro sterlingo. Įmoks dydis taip ženkliai priklauso nuo tais metais įvykusių incidentų gausos.

Kitas svarbus šio dalyko aspektas yra tai, jog atsiranda valstybių, kuriuos nepateikia Fondui 92 ataskaitas apie gautą naftos kiekį per einamuosius metus. Tarkim 2005 metais tokių valstybių buvo trečdalis. Fondas jau viešai reiškia nerimą, kad tai gali tapti itin opi problema, kadangi gali išderinti visą Fondo 92 tvarkingą funkcionavimą. Jau yra apsvarstytos kraštutinės priemonės, pagal kurias jeigu valstybė nepateikia tokių ataskaitų, tai jos teritorijoje įvykus incidentui ji gali nesitikėti kompensacijos už žalos atlyginimą. Tokios priemonės yra įtvirtintos ir Fondo 92 vidaus taisyklėse. Daugelis valstybių savo nacionaliniu lygmeniu nėra įtvirtinusios taisykles, kurios nurodytų, kokia tvarka tokios ataskaitos yra pateikiamos. Kalbant apie Lietuvą, tai čia yra priimtas Vyriausybės nutarimas, pagal kurį Susisiekimo ministeriją yra atsakinga už konvencijos ir protokolo nuostatų įgyvendinimą. Pagal kurį kiekvienas asmuo, privalantis mokėti įmokas į Fondą 92, kasmet iki kovo 1 dienos praneša Susisiekimo ministerijai, kiek naftos priėmė praėjusiais kalendoriniais metais. Muitinės departamentas prie Finansų ministerijos kasmet iki kovo 1 d. pateikia Susisiekimo ministerijai informaciją apie asmenis, kurie praėjusiais kalendoriniais metais deklaravo išleidimo į laisvą apyvartą muitinės procedūrai apmokestinamą naftą (kaip ji apibrėžta konvencijoje), atgabentą į Lietuvos Respubliką jūrų transportu, nurodydamas, kiek apmokestinamos naftos kiekvienas toks asmuo praėjusiais kalendoriniais metais priėmė.⁶⁰ Susisiekimo ministerija Fondo 92 vidaus tvarkos taisyklėse nustatytu laiku ir būdu praneša šio Fondo Direktoriui kiekvieno asmens, privalančio mokėti įmokas į Fondą 92, pavadinimą ir adresą, taip pat informaciją, kiek toks asmuo praėjusiais kalendoriniais metais priėmė naftos.

3.3 Atsakomybės už jūros aplinkos teršimą geografinių ribų nustatymas: teritorinė jūra, išskirtinė ekonominė zona, saugomos jūros teritorijos, atviroji jūra

Ižvelgiamas skirtingas atsakomybės už taršos nafta erdvių delimitavimas pagal tarptautines konvencijas. Pagal CLC 69 ir FUND 71 konvencijas taikoma taršos žalai, kuri padaryta valstybės, konvencijos dalyvės, teritorijoje, įskaitant jos teritorinę jūrą. Tuo metu dar nebuvo bendro konsensuso dėl teritorinės jūros pločio, kas trukdė tinkamai apibrėžti atsakomybę už taršą nafta taikymą erdvėje. 1958 metų Teritorinės jūros ir gretutinės zonos konvencijos 1 straipsnyje buvo tik nurodyta, kad valstybės suverenitetas apima ne tik jos sausumos teritoriją ir vidaus

⁶⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. sausio 26 d. nutarimas Nr. 97 „Dėl institucijos, atsakingos už 1992 metų tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo nuostatų įgyvendinimą, paskyrimo ir pranešimų apie priimtą naftą perdavimo tvarkos“. Žin., 2001, Nr. 10-293.

vandenys, bet ir gretimą jos pakrantės jūros zoną, kuri vadinama teritorine jūra. Šiuo metu egzistuoja kita tarptautinė norma, kuri yra įtvirtinta UNCLOS konvencijoje, pagal kurią kiekviena valstybė turi teisę nustatyti savo teritorinės jūros plotį, neviršijantį 12 jūrmylių. Tačiau reikia akcentuoti tai, kad tiek CLC 92, tiek FUND 92 konvencijos nekalba būtent apie 12 jūrmylių teritorinės jūros limitą.

Tokia išvada darytina iš to, kad, pavyzdžiui, Liberija yra abiejų šių konvencijų dalyvė, tačiau ji nėra UNCLOS konvencijos dalyvė, nes laikosi nuostatos, kad teritorinės jūros ilgis turi siekti 200 jūrmylių. Nepaisant to, 1984 metais Tarptautinės jūrų organizacijos rėmuose įvyko konferencija dėl taršos nafta atsakomybės ir kompensavimo, kurioje valstybės sėkmingai išsikovojo, kad atsakomybė už taršos nafta būtų taikoma ir išskirtinėje ekonominėje zonoje, kuri negali viršyti 200 jūrmylių nuo bazinių linijų, nuo kurių yra matuojamas teritorinės jūros plotis. Konferencijoje buvo vartojama formuluotė, kuri įtvirtinta UNCLOS konvencijos 57 straipsnyje. Šioje konferencijoje priimtos nuostatos dėl atsakomybės praplėtimo geografinėse ribose buvo įteisintos CLC 92 ir FUND 92 konvencijose. Tokiu būdu, šalia valstybės teritorijos ir jos teritorinės jūros atsirado ir išimtinė ekonominė zona. Taip pat įtvirtinant, kad jei valstybė nėra įteigusi tokios zonos, – už ir greta tos valstybės teritorinės jūros esanti zona, kurią ta valstybė nustatė pagal tarptautinę teisę ir kuri tęsiasi ne daugiau kaip 200 jūrmylių nuo pagrindinių linijų, nuo kurių matuojamas jos teritorinės jūros plotis.

Kalbant apie atsakomybės už jūros aplinkos teršimą geografinių ribų plėtimą, svarbu paminėti ir saugomas teritorijas jūroje. Tokios teritorijos yra steigiamos norint užtikrinti pažeidžiamiausių jūros regionų apsaugą. Nors saugomų jūros teritorijų reikšmė didelė, pakrantės valstybių teisė steigti tokias teritorijas neribojama. Tačiau jos turi būti steigiamos laikantys UNCLOS konvencijos nuostatų nepažeidžiant kitų valstybių teisių šiose jūrų erdvėse.⁶¹ Dėl ypatingų geografinių savybių ir didelių laivų srautų, tam tikra teritorijai gali būti suteiktas specialios teritorijos statusas pagal MARPOL 73/78 konvencijos nuostatas. Tarptautinės Jūrų organizacijos rėmuose teritorijos gali būti pripažįstamos ypač jautriomis teritorijomis. Tokių saugomų teritorijų įvairovė kelia didelį susirūpinimą Fondui 92, incidentų gausa tokiose teritorijose gali ženkliai paveikti Fondą 92 iš finansinės pusės, nes kompensacijos tokiose teritorijose ir valymo darbų kaina gali ženkliai viršyti už įprastą kompensavimą.⁶² Tačiau aplinkosaugininkai siūlo spręsti tokią problemą kitokiu būdu – po tanklaivio *Braer* avarijos, tarptautinėje arenoje pasirodė pranešimas pavadintas Donaldson'o ataskaita, kurioje teigiama, kad geriausia tokių saugomų teritorijų apsauga yra visiškai uždrausti tanklaiviams plaukioti

⁶¹ Klumbytė S. Saugomos Baltijos jūros teritorijos tarptautinėje, Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos teisėje// Jurisprudencija. 2006, Mokslo darbai 3 (81). P. 41.

⁶² Mason.M. Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability – London. London School of Economics, 2003. P.23.

tokiose jūrų erdvėse. Pavyzdžiui, Australijos Didžiojo barjerinio rifo valdžios organai priėmė apribojimus visiems laivams plaukiojantiems šalia ar per Didįjį barjerinį rifą.⁶³

Reiktų užsiminti ir apie atvirąją jūrą, kuria naudojami tiek pakrantės valstybėms, tiek ir valstybėms, neturinčioms priėjimo prie jūros. Pagal UNCLOS konvencijos 90 straipsnį, kiekviena valstybė – tiek pakrantės, tiek ir neturinti priėjimo prie jūros – turi teisę, kad atvirojoje jūroje plaukiotų laivai su jos vėliava. Toks *laissez-fair* režimas generavo ne tik plačiai paplitusį nelegalų narkotikų ar psichotropinių medžiagų pervežimą, piratavimą, prieglobsčio ieškotojų judėjimą, bet taip pat ir sugaunamų žuvų nustatytų normų viršijimą ir jūros taršą nafta iš laivų.⁶⁴ Manytina, kad pagal nusistovėjusią už taršą padarytą nafta atsakomybės sistemą, trūksta bendros kolektyvinės iniciatyvos sprendžiant taršos nafta padarytos žalos problemas, kai tai nepaliečia nei vienos valstybės teisių ar interesų. Fondas 92 viename iš savo pranešimų yra išaiškinęs kad kompensacija iš Fondo 92 yra galima tik tais atvejais, kai pakrantės valstybės atvirojoje jūroje imasi tokių priemonių, kurios būtų reikalingos mažinant arba šalinant pavojų, kuris gali pasireikšti prie valstybės teritorinės jūros ar išskirtinės ekonominės zonos ribų. Todėl kompensacija būtų mokama tik už prevencinių priemonių panaudojimą.⁶⁵ Tuo pačiu pripažįstama, kad trūksta bendro suvokimo, kaip reiktų reaguoti i naftos išsiliejimo incidentus įvykusios atvirojoje jūroje, paliekant galimybę naftai pačiai išsisklaidyti, bet pamirštant, kad toks naftos savaiminis išsisklaidymas gali ilgai pasiekti ir išskirtinės ekonominės zonos ribas, o tai jau reikš, kad bus patiriami ekonominiai nuostoliai pasireiškiantys, pavyzdžiui, per sugaunamų žuvų sumažėjimą. Kita vertus, incidentas, kai Argentinos laivas *Bahia Paraiso*⁶⁶ prie Antarktidos krantų išliejo didžiulį kiekį dyzelinio kuro, parodė, kad taip pat reikia kompensavimo sistemos už nafta padarytą žalą, kuri paimtų atsakomybę ir atvirosios jūros vandenyse. Kadangi CLC 92 ir FUND 92 konvencijos to nereguliuoja, ne kalbant jau apie tai, kad *Bahia Paraiso* atveju išsiliejo dyzelinis kuras, tuo tarpu šios konvencijos reglamentuoja kompensavimą, kai incidento metu išsilieja tik nafta ir mazutas. Nors praktiškai nėra šiuo metu nuostatos, kuria remiantis galima būtų taikyti atsakomybę atviroje jūroje, tačiau randame reikšmingą teisės normą UNCLOS konvencijoje, pagal kurią valstybės turi teisę imtis tokių pagal paprotinę ar sutartinę teisę priemonių, kurios atitinka faktinę ar gresiančią žalą, ir užtikrinti jų vykdymą už jų teritorinės jūros ribų, siekiant apsaugoti savo pakrantę ar susijusius su ja interesus, taip pat žvejybą, nuo teršimo arba teršimo grėsmės, kilusios dėl jūrų avarijos ar dėl su jūros avarija susijusių veiksmų, kurie, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali sukelti rimtų kenksmingų padarinių. Primintina, kad kalbant apie atvirą jūrą trūksta bendros kolektyvinės iniciatyvos sprendžiant taršos nafta padarytos žalos problemas, ypač, kai tai neliečia nei vienos valstybės interesų. Tarptautinės

⁶³ www.rag.org.au/phildickiestories/Reef.htm; 2006-11-03.

⁶⁴ Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*, third edition – Manchester: Manchester University Press, 1999. P.215.

⁶⁵ International Oil Compensation Fund 1992, 2001. Record of Decisions of the Sixth Session of the Assembly: 92FUND/A.6/28.IOPC Fund 1992, London.

⁶⁶ <http://www.antarcticmarc.com/bahia.html>

teisės literatūroje minimos dvi teorijos grindžiančios atvirosios jūros statusą:

1. *Res nullius* – teigiama, kad jūra yra niekam nepriklausanti teritorija. Daroma išvada, kad *ipso facto* niekas negali jos pasisavinti. Valstybių teisės atvirojoje jūroje turi būti ribojamos. Šioje jūroje valstybės gali naudotis tik tomis laisvėmis, kurias įtvirtina jūrų teisės konvencijos.
2. *Res communis* – pagal šią teoriją atviroji jūra priklauso visoms valstybėms kaip bendra

nuosavybė. Visos valstybės turi lygias teises atvirosios jūros atžvilgiu. Atvirojoje jūroje turi būti taikomos tarptautinės jūrų teisės normos. Abiejų teorijų trūkumas yra tas, kad jos vartoja kategorijas, susijusias su nuosavybės teise. Todėl galima padaryti išvadą, kad nors atviroji jūra niekam nepriklauso, laikui bėgant ji gali tapti nuosavybės objektu. Civilinės teisės požiūriu toks niekam nepriklausančio daikto likimas visiškai galimas. Kaip bendros nuosavybės objektas atviroji jūra laikui bėgant gali būti padalyta ir kieno nors įgyta nuosavybės teise. To civilinė teisė nedraudžia.⁶⁷ Darytina dar viena išvada, kad jeigu galimas toks atvirosios jūros evoliucijos posūkis, tai tada taptų paprasta spręsti klausimus susijusius su civiline atsakomybę.

3.4 Ieškinių priimtinumai už taršos nafta padarytos žalos kompensavimą pagal Fondo 92 formuojamą politiką

FUND 92 konvencijoje aiškiai nenurodyta, kokie ieškiniai yra priimtini už taršos nafta padaryta žala, paliekant tai spręsti Fondo 92 valdymo organų kompetencijai. Todėl ieškinių tipai ir jų įvairovė priklauso nuo to, kaip yra interpretuojamos FUND 92 konvencijoje įtvirtintos *taršos žala* ir *prevencinių priemonių* sąvokos. Fondas 92 savo ruožtu yra išleidęs specialų *Ieškinių vadovą*, kuris turi tarnauti kaip orientyras bet kuriam subjektui (ieškovui), patyrusiam nuostolius dėl taršos nafta padarytos žalos. Fondo Sekretoriatas gali veikti kaip patariamasis organas padedantis ieškovui paruošti ir pateikti tinkamą ieškinį. *Ieškinių vadovas* gali būti tobulinamas, jeigu Asamblėjoje susirinkusios FUND 92 konvencijos narės nusprendžia įtraukti naujus ieškiniams taikomus kriterijus. Pagal naujausią *Ieškinių vadovo* redakciją ieškinius gali pateikti privatūs asmenys, bendrijos, kompanijos, privačios organizacijos, taip pat viešieji subjektai – valstybių valdžios organai.⁶⁸ Kaip ir pirmame šios kompensavimo sistemos lygmenyje, taip ir antrame aktyvi figūra yra P&I Club, su kuria glaudžiai bendradarbiauja Fondas 92 nustatant ieškinių pagrįstumą. Tačiau Fondas 92 taip pat kreipia dėmesį ir į tai, ką jam pataria specialiai pasamdyti ekspertai įskaitant tuos, kurie deleguoti iš Tarptautinės tanklaivių savininkų

⁶⁷ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius: Eugrimas, 1997. P. 129.

⁶⁸ International Oil Compensation Fund 1992, 2005. Claims Manual. IOPC Fund 1992, London. P. 11

federacijos.⁶⁹ Didesnių incidentų atvejais gali būti steigiamos ieškinių tarnybos netoli incidentų vietų. Paminėtina, kad taip pat yra nustatytas ieškinio senaties terminas, kuris yra treji metai ir skaičiuojamas nuo žalos padarymo datos. Kiekviename ieškinyje turi būti nurodyta tam tikra bendra informacija:

1. ieškovo ar jo atstovo vardas, pavardė ir gyvenamoji vieta;
2. laivo identifikaciniai duomenys, kuris sukėlė padarinius;
3. incidento vieta, laikas ir specifinės incidento detalės, kurios yra žinomos ieškovui, netgi jei tos detalės jau yra žinomos Fondui 92;
4. žalos tarša tipas;
5. reikalaujamos kompensacijos dydis.

Fondas 92 dažniausia paskiria ekspertus ir reikiamus patarėjus, kurie tiria, kiek ieškinyje atitinka reikiamus kriterijus. Todėl visi ieškiniai gali būti išspręsti gan greitai priklausomai nuo to, kaip ieškovas bendradarbiauja su tokiais ekspertais ir patarėjais, kurie taip pat iš ieškovo gali reikalauti papildomos informacijos.

Prieš pradėdant aptarinėti kiekvieną ieškinio priimtumo kriterijų, kurie apima arba *taršos žala*, arba *prevencinių priemonių* sąvokas, atkreiptinas dėmesys į vieną svarbią detalę. FUND 92 konvencijos 7 straipsnis aiškiai reglamentuoja, kad kiekvienas ieškinyje Fondui 92 dėl kompensacijos turi būti pareikštas tik teisme. Tačiau tame pačiame *Ieškinių vadove* teigiama, kad ieškovas norėdamas gauti kompensaciją, turi pateikti ieškinius tiesiogiai Fondui 92: International Oil Compensation Fund 1992, Portland House, Stag Place, London SW1E 5PN, United Kingdom. Įžvelgiamas tam tikras prieštaravimas tarp šių nuostatų, bet Fondas 92 į visa šį reikalą žiūri gan paprasčiau, aiškindamas, kad būtent tada, kai ieškiniai pareiškiami tiesiogiai Fondui 92, tai padaryta žala kompensuojama labai greitai ir yra išvengiamas galimas ilgas teisminis bylinėjimasis. Galima teigti, kad tokia suformuota praktika buvo paveldėta iš Fondo 71 laikų, kuris vystė ieškinių pareiškimą tokiu pačiu keliu. Iš pirmo žvilgsnio Fondas 92 lyg ir suteikia alternatyvą ieškovui savo nuožiūra pasirinkti, kur teikti ieškinius, bet iš kitos pusės Fondas 92 labai aštriai akcentuoja ir pabrėžia ilgą teisminių bylinėjimąsi, tarsi siekdamas visus galimus ieškinius pritraukti arčiau savęs. Iš esmės tokia Fondo 92 pozicija gali sukelti tam tikrus įtarimus, kurie ypač išryškėja panagrinėjus 1999 gruodį įvykusią milžinišką tanklaivio *Erika* katastrofą, kuri laikoma viena didžiausių ir skaudžiausių, kuri įvyko prie Europos krantų, kai išsiliejusi nafta paveikė 400 kilometrų Prancūzijos pakrantės.⁷⁰ Tada buvo pareikšti 6 984 ieškiniai, 5631 ieškiniai buvo patenkinti. Prancūzijos teismuose buvo svarstomos 55 bylos, ir teismai buvo gana palankūs Fondui 92, kadangi ieškiniai, kuriuos Fondas 92 atmetė, tokius pat ieškinius atmetė ir

⁶⁹ International Tankers Owners Pollution Federation Limited. Ši ne pelno siekianti organizacija, kuria įkūrė didžioji dalis pasaulio laivų savininkų, rūpinasi klausimais susijusiais su reagavimu į taršos nafta padaroma žala. Jai teko jau aktyviai dalyvauti 550 incidentuose daugiau kaip 90 šalių teritorijose.

⁷⁰ <http://www.cedre.fr/uk/spill/erika/erika.htm>; 2006-09-30.

teismai. Bet svarbiausias momentas yra tai, kad kai kurie teismai taikė Fondo 92 sukurtą ieškinių priimtumo kriterijus, kiti jų netaikė, bet atsižvelgė į juos. Prancūzijos Apeliacinis teismas savo ruožtu išaiškino, kad nors nacionaliniai teismai nėra saistomi Fondo 92 nustatytais ieškinių priimtumo kriterijais, tačiau jie turi į juos atsižvelgti priimant sprendimus.⁷¹ Ne gana to, Fondas 92 įsidrasiņęs priėmė prieštarinę rezoliuciją, pagal kurią, nacionaliniai teismai turi vadovautis Fondo 71 ir Fondo 92 valdymo organų priimamais sprendimais dėl CLC 92 ir FUND 92 konvencijų taikymo ir interpretavimo.⁷²

Iš to seka, kad iš dalies yra paneigiamas teisingumą vykdo tik teismai principas, nes šis principas būtų realus tik tada, jeigu visi ginčai dėl teisės priklausytų teismo kompetencijai ir kiekvienas suinteresuotas asmuo galėtų jam perduoti spręsti savo ginčą. Tam tikrų ginčų dėl teisės eliminavimas iš teismo kompetencijos reikštų ir principo, kad teisingumą vykdo tik teismas, paneigimą. Tokiu atveju galutiniu arbitru ir aukščiausia instancija sprendžiant ginčus dėl teisės ir taikant materialiosios teisės normas taptų ne teismas, o vykdomosios valdžios ar kita institucija. Todėl aptariamo principo realumui užtikrinti būtina įtvirtinti visuotinio ginčų dėl teisės ir priskyrimo teismui pirmumo principą.⁷³

Toliau vertėtų aptarti kiekvieną priimtumo kriterijų atskirai, bet prieš tai reiktų paminėti, kad taip pat Fondo 92 yra suformuluoti ir bendri kriterijai:

1. ieškinys priimtinas, jeigu patirti nuostoliai atsirado kaip išsiliejusios naftos rezultatas;
2. turi egzistuoti priežastinis ryšys tarp patirtų nuostolių ir užteršimo dėl išsiliejusios naftos;
3. ieškovas įgauna teisę į kompensaciją, jeigu jo patirti nuostoliai gali būti kiekybiškai įvertinti.

3.4.1 Pakrančių ir jūros išvalymo darbų išlaidų kompensavimas ir panaudotų prevencinių priemonių atlyginimas

Fondas 92 kompensuoja išlaidas, kurios atsirado panaudojant prevencines priemones mažinant taršos žalą. Į šį kompensavimą taip pat įeina ir nuostoliai patirti tokių prevencinių priemonių panaudojimo metu. Svarbiausia, kad tokių priemonių panaudojimas būtų pagrįstas ir tas faktas, kad tokių priemonių ėmėsi valstybių valdžios organai savaime dar neįrodo, kad tos priemonės tikrai buvo pagrįstos. Nekompensuojamos yra tos išlaidos, kurios nors ir atsirado, bet iš karto buvo aišku, kad jos neatneš realios prevencinės naudos. Prie išlaidų, kurios atsirado dėl pakrančių ir jūros išvalymo darbų priskiriamos tinkamo personalo samdymo išlaidos, reikiamos

⁷¹ Jacobsson M. The International Compensation Regime and the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds – London. OCIMF, 2005. P.10.

⁷² International Oil Compensation Fund 1992, 2003. Resolution No. 8 – On the Interpretation and Application of the Civil Liability Convention and 1992 Fund Convention. IOPC Fund 1992, London.

⁷³ Laužikas E., Mikelėnas V., Nekrošius V. Civilinio proceso teisė. I tomas – Vilnius: Justitia, 2003. P.149

technikos ir įrangos nuomos ar pirkimo išlaidos. Jeigu valstybių valdžia įsigydama reikiama techniką ar įrangą dėl laiko stokos nekreipė dėmesio į kainą, tai vėliau yra atlygina reali rinkos vertė. Fondas 92 taip pat išaiškino, kad gelbėjimo darbai tam tikrais atvejais gali būti suprantami kaip prevencinių priemonių elementas, jeigu tokių gelbėjimo darbų paskirtis buvo susijusi su apsaugojimu nuo taršos žala. Bet jeigu tokių operacijų metu buvo gelbėjamas laivas arba kroviny, tada tokios išlaidos nėra atlyginamos pagal FUND 92 konvenciją. Kaip žinia, išvalymo darbų metu gali būti surenkamos išsiliejusios naftos likučiai, todėl yra atlyginamos išlaidos, kurios atsirado atsikratant tokiais likučiais, tačiau jeigu išaiškėja, kad ieškovas iš tokio atsikratymo dar sugebėjo pasipelninti, tada atlyginamas likęs nekompensuotas skirtumas. Dar vienas įdomus momentas yra tai, kad Fondas 92 deklaruoja, kad atlyginami kaštai, panaudoti rengiant įvairias studijas, kurios turėjo tiesioginės įtakos tam tikru būdu reaguoti į taršos žalą arba apskaičiuojant ir įvertinant realiai patirtus nuostolius dėl tokios žalos.⁷⁴ Daugelis išlaidų gali būti susiję su orlaivių, laivų, specialios įrangos, buldozerių, vilkikų įsigijimu bei personalo samdymu. Dėl to ieškovai turi fiksuoti kiekvieną atliekamą veiksmą valant pakrantes ir jūra bei panaudojant prevencines priemones. Tokia atskaitose, arba vaizdo įrašuose fiksuojama medžiaga vėliau kaip įrodymas pateikiami Fondui 92. Pageidautina, kad būtų pateikta ataskaita, kurioje būtų surašyti tam tikra reikalaujama informacija:

1. taršos nafta paveikto rajono pavaizdavimas, aprašant taršos paplitimą bei pažymint labiausias užterštus rajonus. Ši informacija turi atsispindėti žemėlapiuose ir vaizdinėje medžiagoje;
2. vykdytų darbų santrauka tiek jūroje, tiek pakrantėje pagrindžiant, kokie konkretūs darbų metodai buvo naudojami ir kodėl;
3. išlaidų, skirtų darbuotojams ir įrangai įsigyti nurodymas kiekvienoje skirtingoje dislokacijos vietoje;
4. nurodyti galutinę įsigytos įrangos vertę po atliktų valymo darbų užbaigimo;
5. įvairių transporto priemonių naudotų darbuose išlaidos bei surinktų naftos likučių saugojimo išlaidos.

3.4.2 Taršos nafta padarytos žalos nuosavybei kompensavimas

Taršos nafta incidentai dažnai padaro žalos nuosavybei. Išsiliejusi nafta gali užteršti žvejybos valtį, žvejybos reikmenys, jachtas, plažus, priplaukas, užtvankas. Fondas atlygina išlaidas dėl nuosavybės išvalymo nuo užteršimo, o jeigu tokia nuosavybė negali būti išvalyta nuo užteršimo, tada kompensuoja tokios nuosavybės kainą. Norint gauti kompensavimą už žalą nuosavybei, reikia taip pat pateikti ataskaitą nurodant panašią informaciją kaip ir pirmu atveju dėl išvalymo darbų ir prevencinių priemonių panaudojimo. Taip pat ieškovas turi įrodyti, kad:

⁷⁴ International Oil Compensation Fund 1992. Claims Manual. IOPC Fund 1992, London. P. 20.

1. naftos išsiliejimo incidento metu užteršti objektai nuosavybės teise priklausė jam;
2. nurodyti nuosavybės vertę prieš ir po incidento;
3. nurodyti piniginę sumą, kuri reikalinga atstatyti nuosavybę į buvusią padėtį, jeigu įmanoma.

Tokia nuosavybė, kuriai buvo padaryta žala, turi būti nufotografuota ir prisegta prie ieškinio medžiagos.

3.4.3. Tiesioginių nuostolių ir grynosios ekonominės žalos kompensavimas

Fondas prima ieškinius dėl tiesioginių nuostolių, jeigu tie nuostoliai atsirado dėl užteršimo kaip išsiliejusios naftos rezultatas. Tipinis pavyzdys galėtų būti, kai žvejys patiria tiesioginius nuostolius dėl to, kad jo žvejybiniai tinklai, su kuriais jis paprastai pagaudavo žuvų, buvo užteršti.

Ieškiniai dėl grynosios ekonominės žalos kompensavimo yra nukreipti į tą asmenų grupę, kurių nuosavybė nebuvo užteršta dėl naftos išsiliejimo, tačiau, pavyzdžiui, žvejui atsiranda kliūtis žvejoti, nes rajonas, kuriame jis įprastai žvejoja yra užterštas, ir dėl objektyvių priežasčių jis negali žvejoti kitame rajone. Į grynosios ekonominės žalos sąvoka taip pat įeina ir negautos pajamos. Kaip žinia, pagal civilinę teisę pagrindiniai negautų pajamų požymiai yra tai, kad jie turi būti iš anksto numatyti gauti, turi egzistuoti pagrįstas tikėtinumas jas gauti esant normaliai veiklai ir tos pajamos negautos būtent dėl pažeidimo. Žala patirta dėl grynosios ekonominės žalos kompensuojama tik tada, kai ji atsirado konkrečiai dėl užteršimo, bet ne vien dėl to fakto, kad įvyko tanklaivio naftos išsiliejimo incidentas. Norint gauti kompensavimą už grynąją ekonominę žalą, reikia vadovautis tam tikrais Fondo 92 nustatytais elementais:

1. geografinis artumas tarp ieškovo veiklos (verslo) ir užteršimo žydinio;
2. ieškovo ekonominio priklausomumo laipsnis nuo tokios veiklos (verslo);
3. įvertinimas, kokiomis alternatyviomis veiklos (verslo) galimybėmis galėtų ieškovas užsiimti, jei negalėtų vykdyti savo įprastą veiklą;
4. įvertinimas kokia apimtimi išsiliejusi nafta tam tikrame rajone paveikė ieškovo vykdomą veiklą(verslą) kaip visumą.

Kalbant apie turizmo sektorių, panagrinėjus Fondo 92 įvairius dokumentus, galima pastebėti, kad Fondas 92 atskiria ieškovus, kurie parduoda prekes ir teikia paslaugas turistams ir kurių verslo apimtys ir turistų sumažėjimas tiesiogiai priklauso nuo naftos išsiliejimo, nuo ieškovų, kurie parduoda prekes ir teikia turistines paslaugas kitose turizmo verslo šakose, bet ne tiesiogiai turistams. Iš principo, Fondas 92 leidžia suprasti, kad nėra pakankamo artumo tarp pačio užteršimo fakto ir ieškovų patirtų tariamų nuostolių. Todėl ieškovų, kurie parduoda prekes ir teikia turistines paslaugas kitose turizmo verslo šakose, ieškiniai nebus tenkinami.

Kompensuojamos taip pat gali būti ir prevencinės priemonės, kurių prirėikė apsisaugant nuo grynosios ekonominės žalos, jeigu tokios panaudotos priemonės atitinka tam tikrus reikalavimus:

1. išlaidos panaudotos prevencinėm priemonėm turi būti protingos;
2. panaudotų priemonių išlaidų dydis turi būti mažesnis už bandomos išvengti grynosios ekonominės žalos dydžio;
3. naudojamos prevencinės priemonės turi būti laikomos tinkamomis ir turi būti numatytas tikėtinas jų panaudojimo pasisekimas.

Jeigu naftos užteršimas padarė žalos žuvininkystės arba kitų gyvųjų išteklių sektoriui, tai ieškovas turi pateikti reikiamą dokumentaciją taip pat vaizdinę medžiagą, kurioje atsispindėtų neigiamas išsiliejusios naftos poveikis jūriniai aplinkai. Taip pat patariama ieškovui kuo greičiau kreiptis į Fondą 92, kad jis galėtų paskirti ekspertus ir bendromis pastangomis neatidėliojant galima būtų atlikti išsamų tyrimą. Turi būti paimti mėginiai iš užteršto rajono ir šalia esančio rajono, kurį nepaveikė išsiliejusi nafta. Abiejų mėginių kiekis turi būti vienodas. Sudaroma ekspertizės grupė, kuriai pateikiami mėginiai, tačiau neatskleidžiant iš kokio būtent rajono (užteršto ar ne) paimti mėginiai. Tokia ekspertų grupė pateikia savo galutines išvadas, ar išsiliejusi nafta turėjo neigiamą poveikį žuvininkystės arba kitų gyvųjų išteklių sektoriui. Įvertinant, ar ieškiniai dėl produkcijos pablogėjimo yra pagrįsti, turi būti atsižvelgta į tam tikrus punktus:

1. nustatymas ar žuvys ir kiti gyvieji ištekliai buvo užteršti;
2. tikėtinumas, kad užteršimas išnyks iki ateinančio žvejybos ar gyvųjų išteklių išgaudymo sezono pradžios;
3. įvertinimas, ar žuvų ir kitų gyvųjų išteklių išlaikymas tokiose užterštose vandenyse užkirs kelią tolimesnei gamybai;
4. įvertinimas, ar produkcija bus paklausė žuvų ir kitų gyvųjų išteklių išgaudymo sezono metu.

Ieškovai taipogi turi nurodyti, ar jie gavo kokių nors papildomų pajamų vien iš to fakto, kad įvyko incidentas. Pavyzdžiui, žvejys, kuris dalyvavo išvalymo operacijose galėjo gauti už tai atlyginimą. Reikia nurodyti, ar ieškovai gavo kokias nors išmokas iš vietinių valdžios institucijų arba tarptautinių organizacijų dėl įvykusio incidento.

Kaip atskirą kategoriją prie ieškinių priimtinumo kriterijų galima būtų priskirti ir žalą padarytą pačiai aplinkai (gamtai), tačiau Fondas 92 vengia iki šiol tai pripažinti teisindamasis, jog pagal Fondo 92 vykdoma priimtinumo kriterijų nustatymo politika žala pačiai aplinkai neįsiterpia į Fondo 92 nustatytus rėmus. Manytina, kad šį kriterijų reiktų paanalizuoti atskirai pasitelkiant į pagalbą kaip pavyzdį JAV priimtą *Oil Pollution Act 90*.

3.5 Žalos padarytos aplinkai (gamtai) kompensavimo pagal JAV Oil Pollution Act 90 ir pagal tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą aiškinimų palyginimas

Šiame magistriniame darbe jau buvo paminėta, kad tarptautinei taršos nafta padarytos žalos

kompensavimo sistemai egzistavimo pagrindą davė 1967 metais įvykęs tanklaivio *Torrey Canyon* incidentas. Ši avarija paskatino CLC 69 ir FUND 71 konvencijų atsiradimą. Kaip žinia, 1992 metais buvo priimti patobulinti šių konvencijų variantai (CLC 92 ir FUND 92), bet čia įsiterpia svarbus faktas, kuris parodo, kad Tarptautinė konferencija dėl šių konvencijų peržiūrėjimo jau vyko 1984 metais, ir jau tuo laikotarpiu buvo bandyta peržiūrėti CLC 69 ir FUND 71 konvencijas, bet kadangi

JAV turėjo autoritetinę nuomonę ir ją netenkino naujos konvencijų sąlygos, tai nauji patobulinti konvencijų variantai nebuvo priimti. Tarptautinė bendruomenė XX amžiaus devintame dešimtmetyje po tanklaivių avarių gausos suprato, kad esanti kompensavimo sistema yra neefektyvi dėl žemų kompensacinių išmokų ribų pagal abi konvencijas, todėl pagrindinis pakeitimas buvo susijęs su kompensavimo ribų padidinimu, tuo tarpu JAV laikėsi pozicijos, kad turi būti taikoma neribota atsakomybė.⁷⁵ Tačiau 1989 metais prie JAV krantų įvyko viena didžiausių tanklaivių avarių per visą JAV istoriją. Tanklaivis *Exxon Valdez* sukėlė milžiniškus padarinius. Sukrėsta buvo visa visuomenė, kiekvienam buvo suteikta teisė pareikšti savo nuomonę dėl šio incidento, ypač svarbų balsą turėjo aplinkosaugininkai (*environmentalists*), kurie nevalgė tiesiogiai pasmerkti visą laivybos industriją dėl tokių padarinių. Manytina, kad tai galima įvardinti kaip pirmą skirtumą, nes po *Torrey Canyon* incidento buvo stengiamasi tarsi kuo greičiau užglaistyti visus neramumus parodant visai bendruomenei, kad ateityje pasireiškiantys incidentai bus kompensuojami pagal sukurtą kompensavimo modelį. Galima teigti, kad tada klausimas dėl žalos pačiai aplinkai nebuvo pastebėtas ir neiškeltas į viešumą apsvarstyti. 1969 metais įvykusi Briuselio konferencija buvo tarsi citadelė už kurios sienų laivybos industrijos atstovai ir naftos pramoninkai priėmė CLC 69 konvenciją, kuri buvo įvardinta kaip visų problemų išsprendimu. Taigi, 1990 metais JAV priėmė *Oil Pollution Act 90*, o visa likusi tarptautinė bendruomenė lyg išsivadavusi nuo JAV autoritetingos nuomonės galėjo laisvai tobulinti taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą priimdama CLC 92 ir FUND 92 konvencijas.⁷⁶ Teisiniame *Oil Pollution Act 90* dokumente aptinkamos dvi sąvokos, kurių

⁷⁵ Boyd J. Global Compensation for Oil Pollution Damages: The Innovations of America Oil Pollution Act – Washington: Resources for the Future, 2004. P. 29.

⁷⁶ Kompensavimo sumų pakeitimai pagal CLC 92 konvenciją aprašyti šio magistrinio darbo 16 puslapyje, apie FUND 92 sumos taip pat buvo užsiminta, kad bendra kompensavimo suma, įskaitant ir tanklaivio savininko dalyvavimą, negali viršyti 135 milijonus SDR.

negalima rasti tarptautinėse konvencijose dėl žalos kompensavimo, tai – baudiniai nuostoliai (*punitive damages*) ir žala aplinkos resursams (*natural resource damage*). Apie kiekvieną iš jų vertėtų pakalbėti atskirai.

2003 metais, kai buvo minimas Tarptautinių taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondų 25 metų jubiliejus,⁷⁷ tai įvadinėje dalyje buvo išdidžiai paskelbta, kad per tą laikotarpį tiek Fondas 71, tiek Fondas 92 kartu jau yra išmokėję daugiau nei 700 milijonų JAV dolerių kompensaciją 125 incidentuose.⁷⁸ Tuo tarpu dėl vieno tanklaivio *Exxon Valdez* avarijos Exxon korporacijai buvo skirta 5 milijardai JAV dolerių bauda už padarytus nuostolius. Tačiau pastebima, kad baudinių nuostolių atsiradimo grėsmė žymiai greičiau skatina laivų savininkus rūpintis, kad jų laivai atitiktų nustatytus standartus, o kartais net paveikia savininkus ta linkme, kad jie patys būna pasiryžę kurti naujas technologijas ir inovacijas savo laivams, kas padidintų laivų saugumą jūroje. Šie baudiniai nuostoliai atlieka prevencinę funkciją, tarsi primindami, kad pasirūpinimas apsaugos ir didesnio saugumo užtikrinimo priemonėmis gali kainuoti žymiau pigiau nei valymo darbai po įvykusio incidento. Exxon korporacijai aplinkos išvalymo darbai kainavo 1.2 milijardo JAV dolerių.⁷⁹ Jau Senovės Romoje buvo žinomi baudžiamieji ieškiniai (*actiones poenales*), kurių pateikimo tikslas būdavo civiline tvarka nubausti atsakovą. Kartais dėl vieno teisės pažeidimo fakto galėjo kilti du ieškiniai: vienas – dėl teisės atkūrimo, kitas – dėl baudos. Pavyzdžiui, vagis privalėjo grąžinti pavogtą daiktą ir sumokėti baudą.⁸⁰ Taigi, pagal tokią sistemą ieškovui yra išmokama kompensaciją už padarytą žalą, bei sumokama bauda, kuri tarnauja kaip prevencinė priemonė atsakovui ateityje nesielgti panašiu būdu, tačiau pastaruoju metu JAV yra ginčijamasi, kokio dydžio turi būti baudos. Antai, JAV Aukščiausiasis Teismas svarstydamas *State Farm* bylą, nusprendė, kad baudos dydis priklauso tik nuo teisėjo sąmonės ir prisiekusiųjų įsitikinimų, kadangi JAV Aukščiausiasis Teismas negali išrasti vieningo „principinio pritaikomumo“ (*principled application*), kuris galėtų būti tinkamas kiekvienai individualiai bylai.⁸¹ Todėl apgailestaujama, kad prisiekusieji dažnai priima sprendimus atsižvelgdami į atsakovo finansinę padėtį. Toje pačioje *State Farm* byloje atsakovui buvo paskirta sumokėti 2 milijonus JAV dolerių kompensacijos ir 145 milijonus JAV dolerių baudos. JAV Aukščiausiasis Teismas mokėtiną kompensaciją sumažino iki 1 milijono JAV dolerių, bet baudos dydį paliko tą, kuri priėmė žemesnės instancijos teismas. Iš to seka, kad baudos dydis 145 kartus buvo didesnis už pačią kompensaciją. Tačiau nors didelėms korporacijoms ir yra paskiriamos tokios paprastam žmogui atrodančios milžiniškos baudos, tačiau tai netrukdo tokioms korporacijoms sėkmingai klestėti toliau. Dažnai paskirta bauda yra viešai pasveriamą

⁷⁷ Tarptautinių taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondų veiklos pradžia laikoma 1978 metai, kai savo veiklą pradėjo Fondas 1971 pagal FUND 71 konvenciją.

⁷⁸ IOPFC: The IOPFC's 25 years of compensating victims of oil pollution incidents. London : 2003. P. 10

⁷⁹ Boyd J. Global Compensation for Oil Pollution Damages: The Innovations of America Oil Pollution Act – Washington: Resources for the Future, 2004. P. 28.

⁸⁰ Nekrošius I., Nekrošius V., Vėlyvis S. Romėnų teisė – Vilnius: Justitia. 1999. P. 35.

⁸¹ <http://caselaw.lp.findlaw.com/scripts/getcase.pl?court=US&vol=463&invol=29;2006-11-10>.

terminais per didelę/per mažą, bet laikomasi, kad tokios baudos geriausiai galėtų atkurti teisingumą ir bet kokia šios sistemos reforma reikštų mažytę paslaugą dideliam verslui.⁸² Per daug nesigilinant į JAV teisinę sistemą ir įvairius debatus dėl baudinių nuostolių pagrįstumo ir teisėtumo, reiktų pripažinti, kad tokių griežtų taisyklių nustatymas už bet kokią aplinkos teršimą turėjo teigiamos įtakos, nes kaip jau buvo paminėta, didelės bendrovės su dideliu noru vėliau pradeda investuoti į „švaresnio verslo“ sektorių.⁸³ Kitas svarbus momentas yra tai, kad visa JAV visuomenė turi gilesnį supratimą, kokia jautri yra visa gamta, ir kokio atsargaus elgesio su ja reikalaujama. Tarptautinė bendruomenė tai suprato tik neseniai, po daugelių skaudžių incidentų. Amerikiečių supratimas yra platesnis ta apimtimi, jog jiems kiekvienas incidentas yra ne vien tik nuostolių kompensavimas ir žalos atlyginimas jį patyrusiems subjektams (privatiems asmenims, organizacijoms, firmoms ir t.t.), bet taip pat kiekvienas toks incidentas, nepaisant jo dydžio ir apimties, yra katastrofa visai jūrinei aplinkai, kurios sukėlėjai turi būti baudžiami. Katastrofa – tai didelė, staigi ir netikėta nelaimė, įvykis su tragiškomis pasekmėmis.⁸⁴ Suprasdami, kokią pražūtingą poveikį turi išsiliejusi nafta jūroje, savaime atsiranda poreikis bausti tuos, dėl kurių veiklos atsirado tokia katastrofa.

Kalbant apie žalos padarytos aplinkai kompensavimą, tai Fondas 92 tokio kriterijaus nelaiko priimtiniu, kadangi Fondas išaiškino, kad jis neatlygina tų nuostolių, kurie neįeina į taršos žala sąvoką kaip ji yra apibrėžta CLC 92 ir FUND 92 konvencijose, kuriuose įtvirtinta, kad taršos žala reiškia:

1. nuostolį arba žalą, padarytą laivo išorėje dėl taršos iš laivo išsiliejus naftai ar ją išleidus, kad ir kur toks išsiliejimas ar išleidimas įvyko, su sąlyga, kad kompensacija už aplinkos pablogėjimą (išskyrus pelno praradimą dėl tokio pablogėjimo) turi būti ribojama tik pagrįstomis faktinėmis atstatymo ar atstatymui reikalingų priemonių išlaidomis;

2. išlaidas prevencinėms priemonėms ir papildomus nuostolius ar žalą, padarytą prevencinėmis priemonėmis.

Bei pabrėžia, kad jūrinė aplinka turi pakankamą potencialą, kad sugebėtų savarankiškai greitai atsistatyti.⁸⁵ Svarbu akcentuoti konvencijose vartojamą formuluotę, kad kompensacija už aplinkos pablogėjimą (išskyrus pelno praradimą dėl tokio pablogėjimo) turi būti ribojama tik pagrįstomis faktinėmis atstatymo ar atstatymui reikalingų priemonių išlaidomis. Tai reiškia, kad kompensuojamos bus tik aplinkos atstatymui reikalingų priemonių išlaidos, nekreipiant dėmesio, kad dėl taršos nafta degraduoja pati aplinka. Konvencijose nėra to mechanizmo, kuris užtikrintų žalos padarytos pačiai aplinkai (gamtai) kompensavimą. Tokia kompensacija galėtų būti mokama į valstybės biudžetą. Todėl Fondas 92 neatsižvelgia į ieškinius dėl žalos padarytos aplinkai

⁸² Volokh. A. Punitive Damages and Environmental Law – Washington: Reason Foundation, 1996. P. 36.

⁸³ Ten pat. P. 43.

⁸⁴ Tarptautinių žodžių žodynas. Vilnius: Vyriausioji enciklopedijų redakcija, 1985. P. 240.

⁸⁵ International Oil Compensation Fund 1992. Claims Manual. IOPC Fund 1992, London. P. 29.

kompensavimo, kurie yra paremti abstrakčiais paskaičiavimais pagal teorinius modelius.⁸⁶ Tačiau ir išlaidos patirtos dėl atstatymui reikalingų priemonių panaudojimo bus kompensuojamos tik tada, kai jos atitiks tam tikrus reikalavimus:

1. tokios priemonės turi pastebimai pagreitinti aplinkos (gamtos) atsigavimo procesą;
2. tokios priemonės turi užkirsti kelią paskesnei žalai, kuri gali plisti dėl įvykusio incidento;
3. tokių priemonių panaudojimas negali skatinti kitų aplinkos (gamtos) rajonų degradavimą;
4. tokios priemonės turi būti techniškai įvykdomos;
5. panaudotų atstatymo priemonių išlaidos turi būti proporcingos tikslams, kurių norima pasiekti.

Vis dėlto, Fondas 92 pripažįsta, kad tam tikrais atvejais įmanoma reikalauti žalos kompensavimo, kai tokia žala buvo padaryta pačiai aplinkai (gamtai). Tačiau toks reikalavimas turi būti pagrįstas studijomis, kurios turi būti paruoštos profesionaliai ir su moksliniu tikslumu ir kuriose turi atsispindėti faktai, jog aplinkai (gamtai) padaryta ilgalaikė savaime neišnykstanti žala. Tačiau Fondas 92 pareiškė griežtą reikalavimą, jog jis taip pat pageidauja aktyviai dalyvauti rengiant tokias studijas, o svarbiausia, nuo jo pareikštos nuomonės priklausys, ar būtina rengti tokią studiją dėl žalos padarytos pačiai aplinkai (gamtai) įvertinimo. Jeigu yra pritarta studijos rengimui, tai Fondas 92 gali pagelbėti suteikdamas reikiamų ekspertų. Manytina, kad toks entuziastingas Fondo 92 dalyvavimas rengiant panašias studijas gali būti suprasamas dviprasmiškai, nes būtent Fondas 92 yra ta organizacija, kuri kompensuoja taršos nafta padarytą žalą, todėl tokios studijos gali būti neobjektyvios stengiantis išvengti ko didesnių kompensacinių mokėjimų.

Kalbant apie JAV, čia egzistuoja *Oil Pollution Act 90*, kuris suprantamas kaip pamatinis teisinis aktas tarsi išplečiantis federalinės valdžios teises tinkamai reaguojant į išsiliejusios naftos atvejus, kuriant reikiamus teisinius dokumentus.⁸⁷ Vienas iš tokių teisinių dokumentų yra Visapusis aplinkos reagavimo, kompensavimo ir atsakomybės aktas (CERCLA).⁸⁸ Kalbant apie gamtos resursų žalą, tai šiame akte nurodyta, kad gamtos resursai apibrėžiami kaip žemė, fauna ir flora, vanduo, oras, požeminiai vandenys, geriamo vandens atsargos ir kiti panašūs resursai. Žala gamtos resursams suprantama kaip labai didelis neigiamas tokių resursų cheminis ir materialus kokybės pasikeitimas. Žala įvertinama remiantis gamtos resursų kokybės ir kiekybės sumažėjimu. JAV jurisdikcijoje gamtos resursai suprantami ne vien tik resursai, kurie tenkina privačių asmenų interesus, bet taip pat kaip kolektyvinė socialinė nauda.⁸⁹ Gamtos resursų žalos įvertinimo procesas vyksta vadovaujantis dviem pagal CERCLA aktą paruoštomis studijomis –

⁸⁶ International Oil Compensation Fund 1992. Claims Manual. IOPC Fund 1992, London. P. 31.

⁸⁷ <http://www.epa.gov/oilspill/opaover.htm>; 2006-11-12.

⁸⁸ CERCLA - The Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act.

⁸⁹ Boyd J. Global Compensation for Oil Pollution Damages: The Innovations of America Oil Pollution Act – Washington: Resources for the Future, 2004. P.11.

Gamtos resursų ištyrimo/atstatymo galimumo studija⁹⁰ ir Infrastruktūros ištyrimo/atstatymo priemonių studija⁹¹ Ne kartą buvo klausta Fondo 92, ar tokios mokslinės studijos naudojamos įvertinant gamtos resursams padarytą žalą negalėtų sėkmingai funkcionuoti tarptautinėje taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemoje, tačiau Fondas 92 griežtai laikydamasis savo pozicijos teigia, kad tose JAV mokslinėse studijose naudojami teoriškai pagrįsti įvertinimo metodai neįsiterpia į CLC 92 ir FUND 92 konvencijose vartojamo taršos nafta apibrėžimo rėmus. Primintina, *Oil Pollution Act* 90 viena iš paskirčių užtikrinti, kad žalą gamtos ištekliams padaręs subjektas tinkamai būtų patrauktas atsakomybėn, tačiau pasitaiko atvejų kai nepavyksta identifikuoti atsakingo subjekto. Būtent tokiems atvejams pagal *Oil Pollution Act* 90 yra įkurtas Atsakomybės fondas dėl išsiliejusios naftos (Fondas).⁹² Maksimali išmokėtina suma pagal šį Fondą yra 1 milijardas JAV dolerių. Pagrindinis Fondo lėšų šaltinis yra 5 JAV centai už kiekvieną importuotą naftos barelį. Kitas Fondo įplaukas sudaro palūkanos, atsakingų subjektų už taršos žalą išvalymo darbų išlaidos bei paskirtos baudos už taršos žalą.⁹³ Galima įžvelgti, kad pagal tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą tanklaivio savininkas yra tarsi privilegijuota persona lyginant tą patį tanklaivio savininką, kuris turi atsakyti pagal JAV galiojančius teisės aktus ir susidurti su neribota atsakomybę. Tuo tarpu tarptautiniu mastu visa kompensavimo našta lieka ne tanklaivio savininkui, o pereina jo draudikui ir tarptautiniams fondams. Todėl galima teigti, kad CLC 92 ir FUND 92 konvencijos yra gana palankios tanklaivių ir kitų laivų, kurie gabena naftą kaip krovinį savininkams. Manytina, kad Fondas 92 labai veiksmingai deklaruoja, kad ši kompensavimo sistema yra tobuliausias instrumentas ir skatina valstybes jungtis prie šių konvencijų. Tačiau iš kitos pusės tai gali reikšti, kad valstybės, siekiančios prisijungti prie šių konvencijų gali net nenujausdamos išreikšti savo palaikymą tanklaivių ir kitų laivų, kurie gabena naftą kaip krovinį savininkams bei visai tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemai. Antai, Lietuvos Respublikos įstatymo dėl 1992 metų Tarptautinės konvencijos dėl Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo 2003 metų protokolo ratifikavimo aiškinamajame rašte pabrėžiama, kad asmenims, patyrusiems taršos nafta žalą, bus užtikrintas adekvatus ir veiksmingas nuostolių atlyginimas. Tai kels kompanijų, užsiimančių jūrų transporto verslu prestižą bei pasitikėjimą jomis. Šiame magistriniame darbe nemėginama kritikuoti tarptautiniu mastu įtvirtintą kompensavimo sistemą už taršos žalą, tačiau tam tikrų šios sistemos detalių atskleidimas gali savaime parodyti tam tikrus jos trūkumus, ypač, kai valstybės, šių konvencijų narės, susiduria su praktinių šių teisės aktų taikymu, kai didesnių incidentų atvejais gali pritrūkti kompensacijos pagal šią sistemą. Visa tai gali taip pat iliustruoti, kodėl Fondas 92 vykdo tokią griežtą politiką dėl ieškinių priimtumo kriterijų nustatymo.

⁹⁰ Remedial Investigation/Feasibility Study (RI/FS)

⁹¹ Facility Investigation/Corrective Measures Study (RFI/CMS)

⁹² Oil Spill Liability Trust Fund.

⁹³ <http://www.epa.gov/oilspill/oilfund.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-19.

4. TREČIASIS TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO SISTEMOS LYGMUO (ELEMENTAS). 1992 M. TARPTAUTINĖS KONVENCIJOS DĖL TARPTAUTINIO TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO FONDO ĮKŪRIMO 2003 M. PROTOKOLAS

Kaip matyti iš ankstesnių šio magistrinio darbo skyrių, apie tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimą kalbama kaip apie tam tikrą sistemą, susidedančią iš savarankiškų lygmenų (elementų). Kiekviename atskirame skyriuje nagrinėjamas kiekvienas elementas atskirai, tačiau į visą šį kompensavimą galima pažvelgti kaip į vientisą teisinį režimą – taisyklių, priemonių, reikalingų vienokiam ar kitokiam tikslui pasiekti. Ne kartą buvo užsiminta, kad pagrindinis šio režimo tikslas yra tinkamai kompensuoti patirtą žalą dėl taršos nafta. Kita vertus, daug dalykų šiame darbe yra nagrinėjama būtuojų laiku, kas gali sudaryti išpūdi, jog yra nagrinėja tik šio režimo raida, tačiau reikia pripažinti, kad nors šis režimas gyvuoja jau ketvirtą dešimtmetį, bet jis nėra nusistovėjęs, nes vis didesni tanklaivių incidentai jūroje verčia kiekvieną kartą peržiūrėti šį režimą iš naujo. Todėl šiame skyriuje paliečiamas FUND 92 konvencijos 2003 m. Papildomas protokolas, kurio priėmimas buvo neišvengiama būtinybė supratęs, kad pastarieji du lygmenys nėra pakankama teisinė priemonė galinti užtikrinti adekvatų kompensavimą tam tikruose itin dideliuose tanklaivių incidentuose. Manytina, kad nėra tikslo nuosekliai nagrinėti šį 2003 m. Papildomą protokolą, kadangi daugelis nuostatų tiesiog perimtos iš FUND 92 konvencijos, todėl belieka aptarti svarbiausias naujai įtvirtintas nuostatas. Kaip buvo užsiminta, šiuo metu veikia Fondas 71 (kuris greitai turi užsidaryti) ir Fondas 92, o pagal 2003 m. Papildomą protokolą įkuriamas Papildomas fondas. Šis papildomas fondas pradėjo savo veiklą 2005 metais, kai įsigaliojo 2003 m. Papildomas protokolas. Todėl galima teigti, kad šiuo metu yra tris tarpvyriausybines organizacijos – Fondas 71, Fondas 92 ir Papildomas fondas. Papildomas fondas veikia tuo pačiu pagrindu kaip ir kiti du fondai. Nuostatos dėl organizacijos valdymo 2003 M. Papildomam protokole tiesiog perimtos iš FUND 92 konvencijos. Visi trys fondai turi bendrą Sekretoriatą. Pagrindinė problema, su kuria susiduria šis režimas, yra tai, jog nėra tikslaus įvertinimo, kokio dydžio turi būti galima kompensacija dėl taršos nafta žalos. Todėl pagrindinė naujovė 2003 m. Papildomam protokole yra finansinių normų pakeitimas. Šio protokolo 4 straipsnyje įtvirtinta, kad Papildomas fondas išmoka kompensaciją kiekvienam taršos žalą patyrusiam asmeniui, jei toks asmuo negalėjo gauti visiškos ir adekvačios kompensacijos už įrodytą ieškinį dėl tokios žalos pagal FUND 92 konvencijos sąlygas, nes bendra žalos suma viršija arba gali viršyti kompensacijų ribą, nustatytą FUND 92 konvencijoje (135 milijonai SDR) bet kurio vieno incidento atžvilgiu. Iš šios normos matyti, kad Papildomas fondas tikrai veikia tik kaip papildomas lėšų šaltinis, nes ieškiniai ir toliau turi būti įrodinėjami pagal FUND 92

konvencija, o tuo pačiu ir pagal Fondo 92 formuojamą ieškinių priimtino praktiką. Bendras pagal 2003 m. Papildomą protokolą Papildomo fondo išmokamos kompensacijos dydis bet kurio vieno incidento atžvilgiu ribojamas taip, kad bendra išmokamos kompensacijos ir pagal CLC 92 ir FUND 92 konvencijas faktiškai išmokėtos kompensacijos, neviršijant 2003 m. Papildomo protokolo taikymo srities ribų, dydžių suma neviršytų 750 milijonų SDR. Grįžtant prie FUND 92 konvencijos ir Fondo 92, tai reiktų paminėti, kad šis fondas, kai pradėjo savo veiklą 1996 metais, tai turėjo susidurti su dviem itin dideliais incidentais – 1997 metais *Nakhodka* prie Japonijos krantų ir 1999 *Erika* prie Prancūzijos krantų. Nepraėjus nei metams po Fondo 92 veiklos pradžios, tapo aišku, kad 1992 tarptautinė taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistema yra nepajėgi aprėpti didelių incidentų ir adekvačiai kompensuoti patirtą taršos žalą. Todėl 2000 metais Tarptautinės jūrų organizacijos Teisės komitetas apsvarstė galimybę padidinti kompensavimo ribas pagal FUND 92 konvencijoje įtvirtintą *Tacit acceptance* procedūrą, kuri reiškia, kad pataisos turi būti priimamos dviejų trečdalių Susitariančių valstybių, dalyvaujančių ir balsuojančių Teisės komitete, balsų dauguma, su sąlyga, kad balsuojant dalyvauja ne mažiau kaip pusė Susitariančių valstybių. Tokia pataisa įsigalioja praėjus aštuoniolikai mėnesių po pritarimo jai. Tokiu būdu atsakomybės ribojimo ir kompensavimo ribos padidėjo 50.37 %.⁹⁴ Šios nuostatos įsigaliojo nuo 2003 metų lapkričio mėnesio. CLC 92 konvencijos nuostatos pasikeitė ta apimtimi, jog laivo savininkas kiekvieno incidento atveju turi teisę riboti savo atsakomybę iki bendrojo dydžio, kuris yra skaičiuojamas taip:

1. laivui, kurio talpa neviršija 5000 tonažo vienetų, atsakomybė yra ribojama iki 4,5 milijonų SDR;

2. laivui, kurio talpa viršija 5000 tonažo vienetų, atsakomybė yra ribojama iki 4,5 milijonų SDR pridėdant 631 SDR už kiekvieną papildomą talpos vienetą;

3. laivui, kurio talpa viršija 140 000 tonažo vienetų, atsakomybė yra ribojama iki 89,8 milijono atsiskaitymo vienetų. Pagrindinės ribos, kurios buvo nustatytos CLC 92 konvencijoje, yra aprašytos šio magistrinio darbo 16 puslapyje.

FUND 92 konvencijos nuostatos pasikeitė ta apimtimi, kad bendra mokėtina kompensacijos suma padidėjo nuo 135 milijonų SDR iki 203 milijonų SDR.

Darytina išvada, kad visas šis tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimas jau buvo tobulinamas keturis kartus nuo to laiko, kai įsigaliojo CLC 69 konvencija:

1. jau 1971 priimama FUND 71 konvencija, pagal kurią pradeda veikti Fondas 78;
2. 1992 metais peržiūrimos tiek CLC 69, tiek FUND 71 konvencijos;
3. 2000 metais peržiūrimos CLC 92 ir FUND 92 konvencijos pagal *Tacit acceptance*;
4. 2003 metais priimamas FUND 92 Papildomas protokolas.

Kalbant apie įmokas, mokėtinas į Papildomą fondą, tai įžvelgiama naujovė - metines įmokas Papildomam fondui moka kiekvienas asmuo, kuris per metus iš viso priėmė daugiau kaip

⁹⁴ <http://www.iopcfund.org/newspdfs/feb04e22.pdf>; prisijungimo laikas: 2006-12-06.

150 000 tonų apmokestinamos naftos jo valstybėje esančiuose uostuose ar terminaluose arba tos valstybės teritorijoje esančiuose bet kuriuose įrenginiuose, kai apmokestinama nafta buvo atgabenta jūra ir iškrauta kitos valstybės uoste ar terminale. Tačiau bet kokių atveju yra laikoma, kad kiekvienoje valstybėje priimama mažiausiai 1 milijonas tonų apmokestinamos naftos. Jeigu bendras valstybėje priimtos apmokestinamos naftos kiekis yra mažesnis kaip 1 milijonas tonų, tai valstybė prisiima prievoles, kurias pagal šį protokolą privalo vykdyti bet kuris asmuo, turintis mokėti Papildomam fondui įmokas už priimtą 1 milijoną tonų naftos, jei nėra asmens, kuris atsakytų už bendrą valstybėje priimtos naftos kiekį. Tai reiškia, kad pagal šį 2003 m. Papildomą protokolą atsiranda prievolės ir valstybėms narėms, ko pagal ankstesnius kompensavimo sistemos elementus nebūdavo. Įmonė, kuri per metus įsivežė 150 000 tonų ar daugiau naftos, kiekvienais metais į Papildomą fondą turės mokėti įmokas, kurias nustatys fondo asamblėja, priklausomai nuo administracinių kaštų bei kompensacinių išmokų. Tai reiškia, kad, pavyzdžiui, neatsižvelgiant į tai, kokį metinį kiekį naftos įsivežė Lietuvos įmonės, bus laikoma, kad Lietuva (kaip ir kiekviena kita valstybė – Papildomo fondo narė) priėmė mažiausiai 1 milijoną tonų apmokestinamos naftos per metus. Tokiu būdu Lietuva (kaip ir kiekviena kita valstybė – Papildomo fondo narė) prisiims prievoles, pagal kurias turės mokėti Papildomam fondui įmokas už 1 milijoną tonų naftos. Bet toks valstybių prievolių prisiėmimas paaiškina kontrastą tarp 203 milijonų SDR maksimalios sumos mokėtinos pagal FUND 92 konvenciją, kur valstybės neprisiima jokių išipareigojimų, ir 750 milijonų SDR pagal 2003 m. Papildomą protokolą, kur valstybės jau išipareigoja. Kita vertus, toks skirtumas tarp buvusio 203 milijonų SDR ir 750 milijonų SDR yra didelis skirtumas. Manytina, kad tokių kardinalių priemonių ėmimasis taip staigiai padidinant kompensavimo sumas pagal tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą buvo neišvengiamas reiškinys. Kol kas sunku pasakyti, ar tokia kompensavimo sistema (CLC 92 – FUND 92 – 2003 M. Papildomas protokolai) bus efektyvi, nes ji dar nebuvo patikrinta praktiškai. 750 milijonų SDR atrodo išpūdingai, sumos iki tokio skaičiaus buvo padidintos atsižvelgiant į *Nakhodka*, *Erika*, *Prestige* incidentus. Tačiau vargu, ar net tokios sumos būtų užtektinai, jei visi šie trys incidentai įvyktų, tarkim, vienu metu. Kadangi visa ši sistema sukurta su ta mintimi, kad panašūs dideli incidentai yra reti atvejai, bet kaip liudija praktika jie pasitaiko, todėl tarptautinei jūrinei bendruomenei vertėtų pasirūpinti įvairiomis prevencinėmis priemonėmis, kurios padidintų patį laivybos saugumą jūroje ir ženkliai sumažintų tokių incidentų atsiradimą apskritai.

Apžvelgus trečiąją tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos lygmenį (elementą), vertėtų taip pat aptarti tą tarpinį laikotarpį tarp CLC 92 ir FUND 92 konvencijų veikimo ir 2003 m. Papildomo protokolo atsiradimo.

4.1 *Prestige* tanklaivio incidentas ir Ispanijos valstybės reakcija į tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimą

Bahamų salose registruoto *Prestige* tanklaivio avarija prie Ispanijos krantų įvyko 2002 metais, jau po CLC 92 ir FUND 92 konvencijų finansinių nuostatų peržiūrėjimo, kai bendra kompensacijos mokėtina suma padidėjo nuo bendro 135 milijonų SDR iki 203 milijonų SDR. Avarijos metu į jūrą išsiliejo 64 000 tonos naftos, todėl incidentas palietė Prancūzijos ir Portugalijos krantus. Pagrindinė incidento priežastis – struktūrinis laivo korpuso apgadinimas, kas lėmė, kad laivas perlūžo per pusę. Bendra padaryta žala buvo 10 kartų didesnė nei galima mokėtina kompensaciją pagal tarptautinę taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą. Ispanija išreiškė savo didelę nuostabą, kad Fondas 92 nebus pajėgus iš karto kompensuoti, kad užtruks keletą metų, kol bus patenkinti visi ieškiniai. Tačiau didžiausią nepasitenkinimą Ispanijos valdžios organai išreiškė tada, kai Fondas 92 pranešė, kad kai įrodytų ieškinių Fondui 92 suma viršija bendrą kompensacijos dydį, turima suma paskirstoma taip, kad bet kurio įrodyto ieškinio ir ieškovo faktiškai gaunamos kompensacijos dydžio proporcija būtų vienoda visiems ieškovams.⁹⁵ Tai reiškia, kad vadovaujantis šiuo proporcingumo principu, kiekvienas ieškovas realiai galėjo tikėtis maždaug 15% kompensacijos už patirtą žalą. Galima teigti, kad toks proporcingumo principas prieštarauja civilinės teisės atsakomybės instituto visiško nuostolių atlyginimo principui. Vis gi po Ispanijos spaudimo ir *Prestige* incidento svarbumo, Fondo 92 Vykdomasis komitetas atsižvelgė į Fondo 92 direktoriaus pasiūlymą ir padidino mokėtiną kompensacijos sumą iki 30%. Tuo labiau, Ispanijos valdžia, supratusi, kad ši tarptautinė kompensavimo sistema nepajėgs kompensuoti visus patirtus nuostolius, išleido Karališkąjį dekretą pagal kurį Ispanijos valdžia pati savarankiškai pradėjo mokėti kompensacijas žalą patyrusiems subjektams. Bendra suma pagal šį dekretą siekė 249.5 milijonus eurų. Taip pat galima teigti, kad šis incidentas sukėlė Ispanijos viešą pasipiktinimą, ir visokiais būdais stengėsi rasti kaltus subjektus už incidentą.⁹⁶ Antai, buvo sulaikytas laivo kapitonas, kuriam buvo leista palikti šalį tik 2005 metais. Tai buvo precedento neturintis atvejis, kai samdomas laivo darbuotojas turėjo būti įkalintas, nors nebuvo įrodyta, kad incidentas įvyko dėl navigacinės klaidos. Ispanijos valdžia taip pat jau svarstė realią galimybę pradėti teismo procesą prieš *American Bureau of Shipping* (ABS) klasifikacinę bendrovę. Klasifikacinės bendrovės suprantamos tarptautinėje jūrų teisėje kaip tam tikri subjektai galintys atlikti tam tikros valstybės vardu laivų techninę priežiūrą ir apžiūrą išduodant laivams atitinkamus dokumentus. Ši bendrovė deklaravo, kad ji rūpinais bendru saugumu jūroje plėtodama ir tikrindama laivo dizaino

⁹⁵ International Oil Pollution Compensation Fund 1992, 2004. Executive Committee 26th Session, *Incidents involving the 1992 Fund – Prestige* Note by Director, 92FUND/EXC.26/8. IOPC Fund 1992, London.

⁹⁶ Garcia R. *The Prestige: One Year On, a Continuing disaster – Spain*: WWF, 2003. P. 10.

standartus, konstrukcijas ir laivo valdymo techniką. ABS prieš kelionę patikrino laivą *Prestige* ir patvirtino,

kad laivas atitinka visus reikalavimus. Tačiau po incidento buvo suprasta, kad ABS bendrovė veikė neatidžiai ir nenustatė rimtų defektų plieno struktūroje po inspektavimo. Tuo tarpu Europos Komisija sekdamą avarijos eigą pareiškė, kad nepakanka nusistatyti prevencines priemones, bet taip pat reikia ir laikytis tų priemonių. Europos Sąjungos jurisdikcijoje jau po *Erika* incidento buvo priimtas saugaus plaukimo jūroje taisyklių rinkinys pavadintas *Erika Package*. Jeigu *Erika Package* taisyklių rinkinys galėtų *Prestige* incidento metu, tai laivas būtų pripažintas netinkamu plaukiojoti. Europos Sąjunga jau yra sukūrusi jūrų saugumo politiką, kurios pagrindinis tikslas padidinti tanklaivių saugumą plaukiojant jūrose.⁹⁷ Todėl taip pat būtų naudinga aptarti *Erika* incidentą ir Europos Sąjungos reakciją, kuri pastūmėjo vykdyti tokią politiką.

4.2 *Erika* tanklaivio incidentas ir Europos Sąjungos reakcija bei pradėta vykdyti saugaus plaukiojimo jūroje politika

Erika tanklaivio incidentas įvyko 1999 metais prie Prancūzijos krantų (apie šį incidentą plačiau aprašyta ankstesniuose dalyse) ir tai sukėlė Europos Sąjungos audringą reakciją į visą šį incidentą. Pirmiausia, tuo laikotarpiu galiojo CLC 92 ir FUND 92 konvencijos be jokių pakeitimų. Todėl bendra kompensacija tesiekė 135 milijonų SDR. Europos Sąjunga nevengė griežtai kritikuoti šį tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimą, teigdama, kad nors šis režimas per pastaruosius dešimtmečius ir sėkmingai susidorodavo su buvusiais incidentais, bet tokio tipo avarija kaip *Erika* parodė, kad šiame režime yra daugybė trūkumų, o svarbiausias – egzistuojančių kompensavimo limitų nepakankamumas.⁹⁸ Dėl šios priežasties Europos Sąjunga aktyviai siekė įkurti papildomą fondą (COPE Fund), kuris kompensuotų taršos žalą patirta Europos vandenyse. Fondas kompensuotų tuos patirtus nuostolius, kurių nebuvo įmanoma kompensuoti pagal tarptautinį taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimą. Bendras Fondo biudžetas sudarytų 1 milijoną eurų. Kita dalykas, tai baudų nustatymas tiems tanklaiviams, kai incidentai įvyksta dėl didelio kurio nors asmens nerūpestingumo. Galima pastebėti, kad tokios naujoves bandoma perimti iš USA praktikos. Taip pat reikia manyti, kad tokio Fondo sukūrimas Europos Sąjungos jurisdikcijos ribose, reikštų tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimo svarbos sumenkinimą ir autoriteto sumažėjimą.⁹⁹ Manytina, kad toks Europos Sąjungos galėjo būti viso labo grasinantis manevras, kadangi po viešų svarstymų kurti COPE Fondą, tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo

⁹⁷ Ringbom H. The Erika Accident and its effects on EU Maritime Regulation –The Hague: Martinus Nijhoff Publisher, 2001. P. 269.

⁹⁸ Dr. Oya Ozcayir. The Erika and its Aftermath// The International Maritime Law Journal. September 2000, Vol.7. Iss. 7. P. 235.

⁹⁹ Ten pat. P. 237.

režimas per keletą metų buvo patobulintas kelis kartus, įskaitant 2003 m. Papildomo protokolo priėmimą, kurio bendra kompensavimo suma padidėjo staiga nuo 203 milijonų SDR iki 750 milijonų SDR. Šie figūruojantys skaičiai kardinaliai pakeitė Europos Sąjungos griežtą nusistatymą ir netgi 2004 metų Europos Tarybos sprendimas Nr. 2004/246/EB įgaliojo valstybes nares pasirašyti, ratifikuoti arba prisijungti prie šio protokolo. Tačiau toks tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimo patobulinimas nereiškia, kad yra išsprendžiamos visos problemos susijusios su laivyba ir jūros aplinkos apsauga. Nuolat įvykstantys incidentai parodė, kad tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimas nėra vienintelis problemų sprendimų variantas. Jis labiau tinkamas veikti kaip saugiklis, užtikrinantis kompensavimą patyrusiems taršos žala, tačiau yra daugybe būdų kaip galima patobulinti tarptautines jūrų teises normas susijusias su saugia laivyba ir jūros aplinkos apsauga – prevencinių priemonių plėtojimas, kurių buvimas ženkliai sumažintų skaudžių incidentų atvejus. Tai reikštų, kad Tarptautiniuose taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fonduose nuolatos yra kaupiamos lėšos skirtos kompensavimui ir naudojami ne kiekvienam eiliniam incidentui, kuris galėjo neįvykti jeigu būtų pasirūpinta saugumo reikalavimais, o incidentams, kurie objektyviai buvo neišvengiami ir jų negalima buvo sustabdyti jokiais saugios laivybos jūros aplinkos apsaugos taisyklėmis.

Europos Sąjungos sukurtas *Erika Package* buvo suskirstytas į kelis etapus:

1. *Erika Package* I – sudaro tam tikrų direktyvų priėmimas nustatant griežtesnes taisykles: a) valstybinės laivų kontrolės srityje. Sekant *Erika* incidento pavyzdžiu, siekiama, kad inspektavimo režimas tam tikrų potencialiai pavojingų laivų atžvilgiu būtų privalomas. Europos Komisija įsitikinusi, kad kai kurie laivai kelia didelio pavojaus riziką dėl savo blogos kondicijos. Todėl siūloma uždrausti tokių laivų įplaukimą į Europos Sąjungos uostus jeigu jie neatitinka tam tikras sąlygas. Pavyzdžiui, jeigu laivas plaukioja su valstybės vėliava, kuri yra įtrukta į juodąjį sąrašą Paryžiaus memorandumo metiniame pranešime.¹⁰⁰ Antai, pagal Europos komisijos direktyvą dėl valstybinės vėliavos kontrolės 95/21/EC, reikalaujama, kad kiekvienas laivas vežantis daugiau kaip 2 000 tonų naftos kaip krovinį, turėtų privalomą draudimą, ir turi būti patikrinta, ar toks draudimas yra. b) klasifikacinės bendrovės. Buvo nustatyta, kad net 90% klasifikacinių bendrovių netinkamai vykdo jiems pavestas užduotis tikrinant laivus. Todėl siekiama įvesti specialų mechanizmą, pagal kuri būtų prižiūrima tokių bendrovių veikla. c) viengubo korpuso (*single hull*) tanklaivių uždraudimas plaukioti. Po *Erika* incidento Europos kontinentas pradėjo spartinti tokių tanklaivių su viengubu korpusu plaukiojimo uždraudimą. Bei siekiama efektyviai skatinti MARPOL 73/78 konvencijos nuostatų įgyvendinimą dėl dvigubo korpuso (*double hull*) įvedimo.

¹⁰⁰ <http://www.parismou.org/ParisMOU/Banned+Ships/xp/menu.3971/default.aspx>; prisijungimo laikas: 2006-11-24.

2. *Erika Package II* – sudaro Europos jūros saugumo agentūros įkūrimą.¹⁰¹ Ši agentūra rūpinasi, kad būtų sukurta tam tikra efektyvi duomenų bazė renkant informaciją susijusią su saugiu plaukiojimu jūroje.¹⁰² Ši agentūra veikia taip pat kaip koordinatorė derinant priimamus sprendimus saugaus plaukiojimo jūroje srityje. Paminėtina, kad didesni tanklaivių verčia per naujo pastoviai

peržiūrėti tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimą, ypač finansines nuostatas dėl kompensacijų. Todėl skatinant prevencinių priemonių įdiegimą, svariai prisideda Tarptautinė jūrų organizacija, kurio iniciatyva po *Erika* avarijos ne tik buvo peržiūrėtos CLC 92 ir FUND 92 konvencijų finansinės nuostatos aptartais 2000 metais, bet taip pat priimti MARPOL 73/78 konvencijos pakeitimus dėl tanklaivių dvigubo korpuso privalomumo, nustatant terminus, kada jau negalima bus plaukioti su viengubu korpusu. Taip pat Tarptautinė jūrų organizacija sukūrė privalomą laivų pranešimo sistemą (*Mandatory ship reporting system*), kuri vadinasi MANCHEREP ir reiškia, kad tanklaiviai, kurių tonažas yra daugiau nei 300 tonų ir įplaukia į tam tikru rajonus, turi pranešti tanklaivio pavadinimą, poziciją, atstumą ir informuoti apie vežamą krovinio pavojingumą.

Taigi, negalima pasikliauti vien tik tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimu, kadangi vien jo nepakaktų, kad būtų išspręstos visos su jūros tarša susijusios problemos. Reikalingas dar ir papildomas prevencinis mechanizmas užtikrinantis žymiai saugesnį plaukiojimą jūroje. Kad būtų suvokta, kad tanklaivis yra padidinto pavojaus šaltinis ne dėl to, kad jis yra techniškai netvarkingas, o dėl to, kad ir įvykdžius visus reikalavimus išlieka pavojus kilti žalingiems padariniams. Todėl tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą reikia vertinti kaip tam tikrą režimą, kuris suveikia tada, kai incidentas įvyko dėl objektyviai neišvengiamų priežasčių. Kadangi nors ir atlyginama taršos žala ją patyrusiems subjektams, kaip ji yra apibrėžta CLC 92 ir FUND 92 konvencijose, tačiau kiekvienas toks incidentas reiškia, kad dėl išsiliejusios naftos degradoja pati jūros aplinka ir jos resursai, o žala padaryta pačiai jūros aplinkai ir jos resursams pagal tarptautine taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą iki šiol neatlyginama.

¹⁰¹ European Maritime Safety Agency.

¹⁰² <http://www.emsa.europa.eu/>; prisijungimo laikas: 2006-11-25.

DARBO APIBENDRINIMAS

Magistro baigiamojo darbo pradžioje iškeltas tikslas buvo pasiektas, nes sėkmingai buvo ištirta tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistema, atrasti tris savarankiški sistemos elementai ir išanalizuoti, taip pat ištirta, kad didžiausi reglamentavimo pokyčiai dėl šios sistemos yra susiję su nepakankamu finansavimu, kurį sunku tiksliai nustatyti prieš kuriant naują savarankišką elementą. Tikslui pasiekti buvo užsibrėžti penki pagrindiniai uždaviniai, kuriuos darbe pavyko išspręsti. Darbo pradžioje iškeltos hipotezės, kad a) tarptautinė taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistema nesugebės ilgainiui veiksmingai funkcionuoti, jeigu nebus sėkmingai diegiami nauji laivų saugumo standartai, kurie sumažins laivų ir tanklaivių incidentų skaičių jūroje ir b) tarptautiniai taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondai vykdo palyginti griežtą politiką ieškinių priimtimumo kriterijų nustatymo atžvilgiu, pasitvirtino. Iškelta hipotezė, kad tarptautinė taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistema nepajėgs kompensuoti žalą visiems ją patyrusiems subjektams, jei tuo pačiu metu jūroje įvyks ne vienas, o keli stambesni naftos išsiliejimo atvejai, nepasitvirtino, nes šiuo metu veikia trečias lygmuo (elementas), kuris įtvirtina itin didelį finansavimą lyginant su pirmuoju ir antruoju lygmeniu (elementais). Tačiau šis trečiasis lygmuo pradėjo veikti tik nuo 2005 metų ir dar nebuvo tokio didelio incidento, kad galima būtų patikrinti, kaip veikia šis lygmuo. Sprendžiant iškeltą tikslą, užsibrėžtus uždavinius ir nustatytas hipotezes, buvo remtasi pačiais įvairiausiais šaltiniais ir naudoti bendrieji mokslinio pažinimo teoriniai metodai, todėl išvados yra patikimos ir objektyvios, kiek tai leidžia subjektyvaus faktoriaus buvimas. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad viso darbo eigoje jaučiamas objektyvumo vertinimo kriterijus, tokiu būdu siekiant kuo kruopščiau išanalizuoti tarptautinę taršos naftos padarytos žalos kompensavimo sistemą kaip vieningą mechanizmą, numatyti tolesnes šios sistemos plėtros tendencijas tarptautinėje jūrų teisėje. Pats darbas yra daugiau orientuotas ne į problemų išsprendimą, bet į jų atskleidimą per tarptautinės taršos naftos padarytos žalos kompensavimo sistemos reglamentavimą. Prognozuotina ir tikėtina, kad darbas bus naudingas tolimesniems tyrinėjimams ir analizavimams šioje srityje. Darbo pasiektus rezultatus geriausiai atskleidžia padarytos išvados ir samprotavimai bei pasiūlymai, pateikiami darbo eigoje.

IŠVADOS

1. Tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos pagrindinė paskirtis yra tinkamai įgyvendinti „teršėjas moka“ principą ir visiško nuostolių atlyginimo principą dėl taršos nafta padarytos žalos. Šios sistemos suskaidymas į atskirus savarankiškus elementus, suteikia galimybę identifikuoti, kokiais atvejais, kokie subjektai kompensuoja taršos nafta padarytą žalą: a) pagal pirmąjį lygmenį padarytą žalą kompensuoja tanklaivio savininkas ir jo draudikas, dažniausiai P&I Clubs; b) kai nepakanka tanklaivio savininko ar jo draudiko lėšų, suveikia antrasis lygmuo – Tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondas (Fondas 92); c) kai nepakanka Fondo 92 finansinių resursų suveikia trečiasis lygmuo – Papildomas tarptautini taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondas (Papildomas fondas).
2. Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimo evoliucijos metu nebuvo prognozuojama, kad jis turės sisteminių pavidalą, kokį jį galime matyti dabar suskaidžius į atskirus elementus. Bet dabar tampa aišku, kad spartėjant įvairiems technologiniams išradimams, didėja ir tanklaivių gabaritai, bei jų galimybės vežant dar didesnius naftos kiekius, todėl ateityje gali įvykti itin didelis incidentas, kurio padarytai žalai kompensuoti nepakaks net šiuo metu veikiančio režimo ir jį iš naujo reiks tobulinti ieškant naujų finansinių resursų ir kuriant naujus sistemos elementus.
3. Pagal pirmąjį lygmenį iš tanklaivio savininko reikalaujama turėti privalomą draudimą, kurį jam dažniausiai suteikia P&I Clubs, kurie yra suprantami kaip laivų savininkų savanoriškos asociacijos, kurios yra suformuotos abipusiu supratimu draudžiant atsakomybę nuo trečiųjų šalių pareikštų pretenzijų. Dėl to tarp tanklaivio savininko ir tokių specifinių draudikų egzistuoja itin glaudus ir draugiškas ryšys, o tai sąlygoja, kad yra draudžiami visi tanklaiviai iš eilės, netikrinant draudžiamo objekto būklės. Todėl tokie draudimo dariniai kaip P&I Clubs negali būti suvokiami kaip papildoma prevencinė kliūtis užkertanti blogos būklės tanklaivių išplaukimą į jūrą nesuteikiant jiems draudimo.
4. Įsigilinus į antrąjį lygmenį bei trečiąjį lygmenį, pagal kuriuos žalą atlygina Fondas 92, o prireikus ir Papildomas fondas bei pastebėjus, kad šių organizacijų kompensavimo lėšų šaltinį sudaro valstybių bei jose esančių bendrovių (ūkio subjektų) įmokos už priimtos naftos kiekį (importavimą), darytina išvada, kad už tanklaivių savininkų padarytą taršos žalą tokiomis įmokomis netiesiogiai taip pat atsako ir tos valstybės ir jose esančios bendrovės (ūkio subjektai).

5. Tarptautinėse konvencijose, kurios reglamentuota tarptautinį taršos nafta padarytos žalos kompensavimą, sąvoka „taršos žala“ apibrėžta itin siaurai ir ji neapima vieno iš svarbiausio elemento – taršos padarytai pačiai jūros aplinkai (jūros resursams). Tai nėra vien tik žala pačiai jūros aplinkai, tai taip pat yra katastrofa – didelė nelaimė, įvykis su tragiškais pasekmėmis – todėl tanklaivių savininkai be jokios abejonės irgi turėtų atsakyti už neigiamus padarinius jūros aplinkai (jūros resursams), tačiau to iki šiol nėra įtvirtinta tarptautinėje arenoje.
6. Jungtinės Amerikos Valstijos (JAV) nusprendė neprisijungti prie šios sistemos, o nacionaliniu lygmeniu išleido reikiamus teisės aktus jūros aplinkos apsaugos srityje, kuriuose yra novatoriškos nuostatos, kurių, deja, nėra tarptautinėse konvencijose. Darytina išvada, kad JAV yra gilesnis supratimas apie labai neigiamą poveikį, kurį sukelia išsiliejusi nafta iš tanklaivio jūros aplinkai ir jos resursams bei griežčiau reglamentuota jūros aplinkos apsaugos sritis. Vadinasi, tarptautinė bendruomenė yra žymiai palankesnė ir nuosaikesnė tanklaivių naftos pervežimo industrijai.
7. Tarptautiniai kompensaciniai fondai vykdo labai griežtą politiką ieškinių priimtumo kriterijų nustatymo atžvilgiu teisindamiesi, kad tarptautinėse konvencijose įtvirtintas siauras „taršos žala“ sąvokos apibrėžimas, bet būtent jų kompetencijos ribose yra aiškinti visas nuostatas įtvirtintas šiuose teisės aktuose, pagal kuriuos išmokamos kompensacijos. Vangumas aiškinti „taršos nafta“ sąvoką plačiau, reiškia, kad niekas neapsaugo fondų nuo to, kad jie gali piktnaudžiauti savo kompetencija ir specialiai užkirsti kelią platesniam „taršos žala“ sąvokos aiškinimui, kad neapkrautų savęs papildomom prievolėm papildomai išmokant kompensacijas dar ir už išsiliejusios naftos žalą pačiai jūros aplinkai (jūros resursams).
8. Pagal FUND 92 konvenciją, kiekvienas ieškinys Fondui 92 dėl kompensacijos turi būti pareikštas tik teisme. Tačiau pagal Fondo 92 vykdomą praktiką paaiškėja, kad realiai ši teisės norma neveikia, nes didžioji dalis ieškinių pareiškiami tiesiogiai Fondui 92, kuris ir nusprendžia, kurie ieškiniai turi būti tenkinami, o kurie ne. Iš to darytina išvada, kad iš dalies yra paneigiamas civilinio proceso teisingumą vykdo tik teismai principas, nes šis principas būtų realus tik tada, jeigu visi ginčai dėl teisės priklausytų teismo kompetencijai ir kiekvienas suinteresuotas asmuo galėtų jam perduoti spręsti savo ginčą. Tam tikrų ginčų dėl teisės eliminavimas iš teismo kompetencijos reikštų ir principo, kad teisingumą vykdo tik teismas, paneigimą.

PASIŪLYMAI, SUSIJĘ SU TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO SISTEMOS TOBULINIMU

1. Kalbant apie tarptautinių konvencijų dėl taršos nafta padarytos žalos kompensavimą, atkreiptinas dėmesys, kad atsakomybės geografinės ribos taikomos valstybės teritorijoje, įskaitant jos teritorinę jūrą ir išimtinėje ekonominėje zonoje. Vadinasi tanklaivių savininkams neiškyla jokia atsakomybė atvirojoje jūroje. Nei tarptautiniai kompensaciniai fondai, nei tanklaivių savininkai ir jų draudikai niekam neprivalo kompensuoti netgi išlaidas, kurios būtų susijusios su išvalymo darbais atvirojoje jūroje. Pagal nusistovėjusią už taršą padarytą nafta atsakomybės sistemą, trūksta bendros kolektyvinės iniciatyvos sprendžiant taršos nafta padarytos žalos problemas, kai tai nepaliečia nei vienos valstybės teisių ar interesų. Tai taip parodo, kad tarptautinėje bendruomenėje vis dar trūksta bendro supratimo, kad vandenynus kaip gamtos paveldą galima išsaugoti tik veikiant bendrom pastangom, užkertant galimus kelius jiems teršti. Reikia skatinti tarptautinį bendradarbiavimą kuriant tarptautinius teisės aktus, užtikrinančius didesnę apsaugą nuo įvairių pavojingų cheminių medžiagų išsiliejimo visose jūros erdvėse.
2. Negalima pasikliauti vien tik tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimu, kadangi vien jo nepakaktų, kad būtų išspręstos visos su jūros tarša susijusios problemos. Reikalingas dar ir papildomas prevencinis mechanizmas užtikrinantis žymiai saugesnę tanklaivių plaukiojimą jūroje. Pirmiausia, reiktų mažinti patogios vėliavos reikšmę, kuri ypač aktyviai prisideda prie tanklaivių avaringumo didėjimo, skatinti valstybinės laivų kontrolės uoste institutą, diegti naujus tanklaivio saugumo standartus, paspartinti dvigubo korpuso (*double hull*) tanklaiviams privalomumo procesą, bei ryžtingiau įgyvendinti MARPOL 73/78 konvencijos nuostatas dėl laivų saugumo. Tokios prevencinės priemonės ryškiai sumažintų techniškai netvarkingų tanklaivių plaukiojimą jūroje, o tuo pačiu tai reikštų, kad tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo režimas suveiktų ne kiekvieną kartą, kai įvyksta bet koks incidentas, kurį galima buvo išvengti, jei būtų pasirūpinta visom saugumo priemonėm, o tik tada, kai tanklaivis buvo techniškai tvarkingas, bet dėl objektyvių priežasčių tokio incidento vis tiek negalima buvo išvengti. Tai taip pat reikštų lėšų taupymą tarptautiniuose kompensaciniuose fonduose, o tuo pačiu ir valstybių, ir jose esančių įmonių, kurios priimą naftą (importuoja), dar mažesnių įmokų mokėjimą į tokius tarptautinius kompensacinius fondus.

**TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS KOMPENSAVIMO
SISTEMA IR JOS REGLAMENTAVIMAS
SANTRAUKA**

Pagrindinės sąvokos: griežtoji atsakomybė, tarptautiniai kompensaciniai fondai, tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos pirmasis, antrasis ir trečiasis lygmuo (elementas), taršos žala.

Šis darbas skirtas nagrinėti tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemą. Darbe analizuojami šios sistemos formavimosi etapai, nustatant konkrečias prielaidas, lėmusias kiekvieno tarptautinės taršos nafta padarytos žalos kompensavimo sistemos lygmens (elemento) atsiradimą bei jo reglamentavimo būtinumą. Parodoma, kad tanklaiviams, kurie atsako pagal šią sistemą, taikoma griežtoji atsakomybė. Ypatingas dėmesys skiriamas šios sistemos kiekvienam kompensavimo lygmeniui išnagrinėti bei atskleisti kiekvienam iš jų būdingus bruožus. Atlikus šio magistro baigiamojo darbo tyrimą, nustatyta, kad šiuo metu funkcionuoja tam tikra kompensavimo sistema, kuri užtikrina dėl išsiliejusios naftos patirtos žalos atlyginimą. Nors ši sistema egzistuoja jau keturis dešimtmečius, tačiau ji visą laiką susidurdavo su tam tikrais finansiniais sunkumais, kuriuos įtakojo vis didesni tanklaivių incidentai jūroje. Darbe numatyta, kad efektingesniam šios sistemos funkcionavimui turi būti diegiamos prevencinės priemonės užtikrinančios žymiai saugesnį tanklaivių plaukiojimą jūroje. Taip pat yra aptartas naujusias trečiasis šios tarptautinės kompensavimo sistemos lygmuo (elementas), kuris pradėjo veikti nuo 2005 metų, tačiau realiai dar nuo to laiko neįvyko tokio didelio incidento, kad galima būtų patikrinti, kaip veikia tiek šis esminis lygmuo, tiek visa ši sistema visumoje. Magistro baigiamajame darbe aptartos ir antrąjį bei trečiąjį kompensavimo lygmenį prižiūrintys tarptautiniai kompensaciniai fondai, kurie suprantami kaip tarpvyriausybės organizacijos administruojančios šiuos lygmenius. Išanalizuoti šių fondų veiklos pagrindai ir jų kompetencijų ribos. Pabrėžtina, kad šio magistrinio darbo atspirties taškas buvo tarptautinės konvencijos, kurios reglamentuoja kiekvieną lygmenį atskirai.

Magistro baigiamasis darbas susideda iš įvado, keturių skyrių, darbo apibendrinimo, išvadų, santraukų lietuvių ir anglų kalbomis, literatūros sąrašo ir dviejų priedų. Darbo apimtis – 65 psl.

Magistro baigiamąjį darbą parengė MRU TF TJT teisės

Magistrantūros dieninių studijų studentas

Andrius Krištapavičius El. p. andkrishta@yahoo.com

**INTERNATIONAL COMPENSATORY SYSTEM ON THE DAMAGE CAUSED BY OIL
POLLUTION AND ITS REGULATION
SUMMARY**

Key words: strict liability, international compensatory funds, international compensatory system's first, second and third level, pollution damage.

This master's final thesis is purposive to analyze the International compensatory system on the damage caused by oil pollution. There are discussed the stages of the formation of the current system identifying the concrete premises, which have determined the origin of each compensatory level and its obliged regulation. There is indicated that every tanker which is responsible under this system has to face strict liability. Specific attention has been paid to each separate element of this system and uncover characteristic features for it. After research concluded in the master's final thesis there are defined that at this moment operate particular compensatory system which ensure the reimbursement for every damage caused by oil spill. Although this system has been prevailing for 40 years but it always had to face with financial difficulties which were impacted by more and more tankers incidents in the sea. Thereby, for the lean working of this system there must be implanted prevented measures which ensure much safer navigation at sea. Also there is discussed new third compensatory element which have started to operate since 2005 years but it still hasn't happened any major tanker's incident to test how this element can cope with financial burden in reality. In the master's final thesis there talked over the first and the second compensatory elements and international compensatory funds which are recognized as intergovernmental organizations responsible for these compensatory elements administration. There have been analyzed the basis of activity and limits of competence of these funds. It is important to emphasize that the initial point of this master's final thesis international conventions which regulate each element of this compensatory system separate.

The master's final thesis consists of introduction, four chapters, conclusion, the summary in Lithuanian and English and the list of literature. The extent of the master's final thesis – 65 p.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Norminė literatūra:

Jungtinių Tautų organizacijos konvencija:

1. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija (UNCLOS 82)//Valstybės žinios,2003, Nr. 107 – 4796.

Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijos:

2. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (CLC 69)

Įsigaliojo: 1975.06.19.

3. Tarptautinė konvencija dėl intervencijos atvirojoje jūroje avariniais užteršimo nafta atvejais (INTERVENTION 69)

Įsigaliojo: 1975.05.06.

4. Tarptautinė konvencija dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo (FUND 71)

Įsigaliojo: 1978.10.16.

5. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo (LLMC 76)// Valstybės žinios, 2004, Nr. 36 – 1185.

6. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL 73)// Valstybės žinios, 2004, Nr. 138 – 5030.

7. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (CLC 92)// Valstybės žinios, 2000, Nr. 43 – 1224.

8. Tarptautinė konvencija dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo (FUND 92)// Valstybės žinios, 2000, Nr. 43 – 1225.

9. Tarptautinės konvencijos dėl Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo 2003 metų protokolai (SUPPLEMENTARY FUND)// Valstybės žinios, 2005, Nr. 128 – 4605.

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

10. Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas// Valstybės žinios, 1997, Nr. 108 - 2731.

11. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas// Valstybės žinios, 2000, Nr. 75 – 2264.

12. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas// Valstybės žinios, 1996, Nr. 101 – 2300.

13. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. sausio 26 d. nutarimas Nr. 97 „Dėl institucijos, atsakingos už 1992 metų tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo nuostatų įgyvendinimą, paskyrimo ir pranešimų apie priimtą naftą perdavimo tvarkos“// Valstybės žinios, 2001, Nr. 10-293.

14. 1992 metų Tarptautinės konvencijos dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą ir 1992 metų Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo ratifikavimo įstatymo projekto AIŠKINAMASIS RAŠTAS, 2000, Nr. P-2378.

Tarptautinių taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondų teisės aktai:

15. International Oil Compensation Fund 1992, 2005. Resolution No. 5 – Join Secretariat. IOPC Fund 1992, London.

16. International Oil Compensation Fund 1992, 2003. Resolution No. 8 – On the Interpretation and Application of the Civil Liability Convention and 1992 Fund Convention. IOPC Fund 1992, London.

17. International Oil Compensation Fund 1992, 2004. Resolution No. 9 – On the Appointment of the IOPC Fund's Director – Term of Service. IOPC Fund 1992, London.

18. International Oil Compensation Fund 1992, 1997. Establishment of a Claims Subsidiary Body: 92FUND/A.2/16. IOPC Fund 1992, London.

19. International Oil Compensation Fund 1992, 2001. Record of Decisions of the 6th Session of the Assembly: 92FUND/A.6/28. IOPC Fund 1992, London.

20. International Oil Pollution Compensation Fund 1992, 2004. Executive Committee 26th Session, *Incidents involving the 1992 Fund – Prestige* Note by Director, 92FUND/EXC.26/8. IOPC Fund 1992, London.

21. International Oil Pollution Compensation Fund 1992, 2005. Staff Regulations of the International Oil Pollution Compensation Fund established under the 1992 Fund Convention: 92 FUND/A/ES.3/21. IOPC Fund 1992, London.

Specialioji literatūra:

22. International Oil Compensation Fund 1992. Claims Manual. IOPC Fund 1992, London.

23. Adler Jonathan H. Making the Polluter Pay// Foundation for Economic Education. 2005, Vol. 45 No. 3.

24. Akehurst M., Malanczuk P. Šiuolaikinis tarptautinis teisės įvadas. – Vilnius: Eugrimas, 2000.

25. Becker. G.S. How to Put the Right Cap on Punitive Damages// Business Week. New York: Sep.15. Iss. 3849.

26. Boyd J. Global Compensation for Oil Pollution Damages: The Innovations of America Oil Pollution Act – Washington: Resources for the Future, 2004.

27. Brownlie I. Principles of Public International Law. – 5th ed. Oxford: Oxford University Press, 1998.

28. Byer M. Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law. – Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

29. Churchill R. The International Tribunal for the Law of the Sea// The International Journal of Marine and Coastal Law. 2004, Vol. 19.

30. Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*, third edition – Manchester: Manchester University Press, 1999.
31. Dr. Oya Ozcayir. *Flags of Convenience and the Need for International Co-operation*// *The International Maritime Law Journal*. May 2000, Vol.7. Iss. 4.
32. Dr. Oya Ozcayir. *Limitation of Liability Problems in Cases of Oil Pollution*// *Maritime Studies*. Jan/Feb 2000, No.110.
33. Dr. Oya Ozcayir. *The Erika and its Aftermath*// *The International Maritime Law Journal*. September 2000, Vol.7. Iss. 7.
34. Evans Malcolm D. *International Law*. – Oxford: Oxford University Press, 2004.
35. Garcia R. *The Prestige: One Year On, a Continuing disaster* – Spain: WWF, 2003.
36. Gineitis A. *Laivo vėliavos kolizinio principo taikymas krovinių vežimo jūroje sutartinėms prievolėms*// *Jurisprudencija*. 2003, T 33 (25).
37. *International Oil Compensation Fund 1992. International Oil Pollution Compensation Funds. Annual Report – IOPC Fund, London.*
38. Jacobsson M. *The International Compensation Regime and the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds* – London. OCIMF, 2005.
39. Kargopolovas S. *Jūros draudos klausimai mokymo procese*// *Tarptautinis verslo žurnalas "Jūra"*.2002, Nr. 1.
40. Katuoka S. *Tarptautinė jūrų teisė* – Vilnius: Eugrimas, 1997.
41. Klumbytė S. *Saugomos Baltijos jūros teritorijos tarptautinėje, Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos teisėje*// *Jurisprudencija*. 2006, Mokslo darbai 3 (81).
42. Laužikas E., Mikelėnas V., Nekrošius V. *Civilinio proceso teisė. I tomas* – Vilnius: Justitia, 2003.
43. Marin L. *Oceanic Transportation of radioactive Materials: The Conflict between the Law of the Seas' Right of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment*// *Florida Journal of International Law*. 2000 – 2001, Vol. 13.
44. Mason.M. *Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability* – London. London School of Economics, 2003.
45. Nekrošius I., Nekrošius V., Vėlyvis S. *Romėnų teisė* – Vilnius: Justitia. 1999.
46. Ringbom H. *The Erika Accident and its effects on EU Maritime Regulation* –The Hague: Martinus Nijhoff Publisher, 2001.
47. Sands P. *Principles of International Environmental Law I: Frameworks, Standards and Implementation*. – Manchester: Manchester University Press, 1995.
48. Seward. R. *The Role of Protection and Indemnity* – London: Britannia, 2002.
49. Shaw Malcolm N. *International Law*. – Cambridge: Cambridge University Press, 2004.
50. Tallack R A. *Mariner's Guide*. – London: The Development of Maritime Commercial Practice, 1996.

51. Tarptautinių žodžių žodynas – Vilnius: Vyriausioji enciklopedijų redakcija, 1985.
52. Tidikis R. Socialinių mokslų tyrimų metodologija. – Vilnius: LTU, 2003.
53. Vaišvila A. Teisės teorija. – Vilnius: Justitia, 2004.
54. Volokh. A. Punitive Damages and Environmental Law – Washington: Reason Foundation, 1996.
55. Žalimas D., Žaltauskaitė – Žalimienė S., Petrauskas Z., Saladžius J. Tarptautinės organizacijos. Vilnius: Jusititia, 2001.

Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos rekomendacija:

56. Recommendation of the Council of the OECD concerning the Application of the Polluter-Pays Principal to Accidental Pollution. 7 July 1989 – C(89)88/Final.

Interneto nuorodos:

57. A Protection and Indemnity Perspective on Liability Claims // <http://www.icfaipress.org/1006/ijil.asp>
- 58 Erika spill incident // <http://www.cedre.fr/uk/spill/erika/erika.htm>
59. Extention of Strict Liability of Ship Owners for Oil Pollution Damage // www.mcga.gov.uk/c4mca/m.1577.pdf
60. Flags of Convenience // <http://www.crwflags.com/fotw/flags/xf-conv.html>
61. PetroStages. Oil Transportation
http://www.petrostrategies.org/Learning%20Center/Oil_Transportation.htm
62. In Personam and Strict Liability of a Constructive Trustee by Receipt // <http://www.hk-lawyer.com/1999-8/Aug99-64.htm>
63. Mining interests and governments concerned by Australia's dwindling oil reserves are quietly exploring ways of overturning laws prohibiting mining on the Great Barrier Reef // <http://www.rag.org.au/phildickiestories/Reef.htm>
64. Oficiali Europos jūros saugumo agentūros svetainė // <http://www.emsa.europa.eu>
65. Oficiali Tarptautinės jūrų organizacijos svetainė // www.imo.org
66. Oficiali Tarptautinės naftos pramonės aplinkos išsaugojimo asociacijos svetainė // www.ipieca.org
67. Oficiali Tarptautinės nepriklausomų tanklaivių savininkų asociacijos svetainė // www.intertanko.org
68. Oficiali Tarptautinio valiutos fondo svetainė // <http://www.imf.org>
69. Oficiali tarptautinių taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondų svetainė // www.iopcfund.org
70. Oil Pollution Act // www.senate.gov/~epw/opa90.pdf
71. Oil Spill Liability Trust Fund // <http://www.epa.gov/oilspill/oilfund.htm>
72. Omega Navigation Announces Delivery of Two Product Tankers // <http://www.omeganavigation.com/press2.html?reid=41134>

73. Ship Vetting Policy // http://www.adnocvetting.ae/Vetting2/Vetting_policie.html
74. Ships banned under The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control // <http://www.parismou.org/ParisMOU/Banned+Ships/xp/menu.3971/default.aspx>
75. Strict Liability and the Liberal Justice Theory of Torts // http://lawprofessors.typepad.com/mass_tort_litigation/2006/09/strict_liabilit.html
76. Tanker's Bahia Paraiso disaster // <http://www.antarcticmarc.com/bahia.html>
77. Tankers sizes // www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/app15en/tankers.html
78. Tanklaivio *Exxon Valdez* incidentas // http://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_Valdez_oil_spill
79. Tanklaivio Torrey Canyon incidentas // http://en.wikipedia.org/wiki/Torrey_Canyon
80. U.S Supreme Court State Farm Case // <http://caselaw.lp.findlaw.com/scripts/getcase.pl?court=US&vol=463&invol=29>
81. Vistabella tanker's spill // <http://www.cedre.fr/uk/spill/vistabella/vistabella.htm>

**PRIEDAS NR. 1 TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS
KOMPENSAVIMO SISTEMOS KOMPENSAVIMO LIMITAI¹⁰³**

Režimas, kuris taikomas nuo 2003 metų lapkričio 1 dienos ir Papildomo taršos nafta fondo režimas, kuris taikomas nuo 2005 metų kovo 3 dienos

	SDR	Svarai sterlingai	JAV doleriai
Tanklaivio savininkas			
Tanklaiviai, kurių talpa neviršija 5000 tonažo vienetų	4.5 milijonai	3.5 milijonai	7 milijonai
Tanklaiviai, kurių talpa viršija 5000 tonažo vienetų	4.5 milijonai pridedant 631 už kiekvieną papildomą tonažo vienetą	3.5 milijonai pridedant 484 už kiekvieną papildomą tonažo vienetą	7 milijonai pridedant 953 už kiekvieną papildomą tonažo vienetą
Tanklaiviai, kurių talpa viršija 140 000 tonažo vienetų	89.8 milijonai	69 milijonai	136 milijonai
Fondas 92			
Maksimali suma įskaitant ir savininką	203 milijonai	156 milijonai	307 milijonai
Papildomas Fondas			
Maksimali suma įskaitant ir Fondą 92	750 milijonai	576 milijonai	1 133 milijonai

1992 režimas incidentams, kurie įvyko iki 2003 metų lapkričio 1 dienos

	SDR	Svarai sterlingai	JAV dolariai
Tanklaivio savininkas			
Tanklaiviai, kurių talpa neviršija 5000 tonažo vienetų	3 milijonai	2.3 milijonai	4.5 milijonai
Tanklaiviai, kurių talpa viršija 5000 tonažo vienetų	3 milijonai pridedant 420 už kiekvieną papildomą tonažo vienetą	2.3 milijonai pridedant 484 už kiekvieną papildomą tonažo vienetą	4.5 milijonai pridedant 635 už kiekvieną papildomą tonažo vienetą
Tanklaiviai, kurių talpa viršija 140 000 tonažo vienetų	59.7 milijonai	46 milijonai	90 milijonai
Fondas 92			
Maksimali suma įskaitant ir savininką	135 milijonai	104 milijonai	204 milijonai

¹⁰³ <http://www.iopecfund.org/SDR.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-24

1969/1971 režimas

	SDR	Svarai sterlingai	JAV doleriai
Tanklaivio savininkas			
Už kiekvieną tanklaivio tonažo vienetą	133	102	201
bet maksimali suma negali viršyti	14 milijonų	11 milijonų	21 milijonas
Fondas 78			
Maksimali suma įskaitant ir savininką	60 milijonai	46 milijonai	91 milijonas

**PRIEDAS NR. 2 TARPTAUTINĖS TARŠOS NAFTA PADARYTOS ŽALOS
KOMPENSAVIMO SISTEMOS LYGMENYS (ELEMENTAI)**

