

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Viešosios teisės katedra**

Gretės Bagdonaitės
V kurso, Tarptautinės teisės ir ES teisės
Studijų šakos studentės

Magistro darbas

Vandens ir jo aplinkos apsauga tarptautinėje ir ES teisėje: naftos tarša

Vadovė: Doc. dr. Indrė Žvaigždiniene

Recenzentė: Doc. dr. Indrė Isokaitė-Valužė

Vilnius

2021

ANOTACIJA IR PAGRINDINIAI ŽODŽIAI

Šiame darbe, tarptautiniu ir ES lygmeniu, pristatoma naftos taršos žalos, susidarančios dėl incidentų laivuose ir jūriniuose įrenginiuose, problematika bei jos įtaka vandenims ir jų aplinkai. Ypatingas dėmesys skiriamas naftos taršos prevencijos ir atsakomybės už naftos taršos žalą iš jūrinių įrenginių reguliavimo trūkumui. Aptariami įvairūs teisiniai mechanizmai, kuriais siekiama sumažinti naftos taršą bei atlyginti už patirtą naftos taršos žalą tiek iš jūrinių įrenginių, tiek iš laivų.

Pagrindiniai žodžiai: naftos tarša, prevencija, jūriniai įrenginiai, plaukiojantys jūriniai įrenginiai, stacionarios platformos, naftos išsiliejimo incidentas, atsakomybė ir kompensacija.

This thesis presents the problem of oil pollution damage caused by incidents on ships and offshore installations at the international and EU level, its impact on waters and their environment. Major attention is given to the lack of regulation of oil pollution prevention and liability for oil pollution damage from offshore installations. Moreover, this thesis discusses various legal mechanisms for reducing oil pollution and compensating for oil pollution damage from both offshore installations and ships.

Keywords: oil pollution, prevention, offshore installations, floating offshore installations, fixed platforms, oil spill incident, liability and compensation.

TURINYS

ĮVADAS	2
1 NAFTOS TARŠOS REGULIAVIMAS TARPŲTAUTINĖJE IR ES TEISĖJE	9
1.1 Naftos taršos prevencijos reguliavimo raida tarptautinėje teisėje.....	9
1.2 Tarptautinio reguliavimo skirtos naftos taršos prevencijai iš jūrinių įrenginių trūkumas.....	12
1.3 ES jūrinių įrenginių reguliavimas naftos taršos prevencijos kontekste	17
2 VALSTYBIŲ ATSAKOMYBĖ UŽ NAFTOS TARŠOS ŽALĄ.....	21
2.1 Valstybių pareigos naftos taršos kontekste	21
2.2 Valstybių atsakomybės kilimo prielaidos	23
2.3 Griežtoji valstybių atsakomybė.....	25
3 CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS UŽ NAFTOS TARŠOS ŽALĄ REGULIAVIMAS	28
3.1 Tarptautinio civilinės atsakomybės reguliavimo atsiradimo raida	28
3.2 Tarptautinis civilinės atsakomybės už naftos taršą iš laivų režimas.....	30
3.3 Tarptautinio civilinės atsakomybės režimo pritaikomumas jūriniams įrenginiams	35
3.4 Atsakomybės už naftos taršos žalą iš jūrinių įrenginių reguliavimas ES teisėje	39
3.5 Kompensacijos už žalą aplinkai tarptautiniame ir ES reguliavime.....	42
IŠVADOS	48
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	50
SANTRAUKA	62
SUMMARY	63

IVADAS

Kuo toliau, tuo labiau mūsų pasaulio vandenys ir jų aplinka¹ susiduria su vis didesne tarša iš įvairiausių taršos šaltinių (Marine Pollution, 2019). Nors ši problema jau ilgą laiką yra gerai žinoma ir suprantama, tačiau daugelyje sričių vis dar trūksta efektyvaus reguliavimo. Kaip autorės yra nagrinėta², 80 procentų taršos į vandenį patenka iš sausumos šaltinių, o likę 20 procentų taršos susidaro dėl veiklos vandenyse (Blastic, cituota Bagdonaitė, Abi Chaker, 2020, p. 204). 8 procentai naftos taršos vandenyse susidaro dėl incidentų transportuojant naftą laivais bei eksploatuojant naftą jūriniuose įrenginiuose (Oil Spills: Impact on the Ocean, n.a.). Nors toks skaičius neatrodo labai bauginantis, visgi naftos išsiliejimo incidentai gali sukelti tikras ekologines katastrofas. Tuo tarpu kai sausumos taršos šaltinių reguliavimo problema tarptautinėje teisėje vis dar yra sprendžiama politinių diskusijų lygmeniu, likusius 20 procentų pakankamai stipriai reguliuoja tarptautinės teisės bei regioninės teisės aktai. Visgi kyla klausimas, ar tikrai visa vandenyse vykdoma veikla yra reguliuojama tinkamai ir ar iš vis yra reguliuojama.

Naftos taršos sukeltos žalos reguliavimas laivybos sektoriuje tarptautinėje teisėje garsėja savo gausa ir efektyvumu (Sundaram, 2016, p. 66). Per ilgą laikotarpį pasauliui teko susidurti ne su vienu katastrofišku naftos išsiliejimo incidentu iš laivų. Todėl tarptautinėje teisėje buvo išvystyti mechanizmai skirti ne tik naftos taršos prevencijai, bet ir naftos taršos žalos atlyginimui. Visi šie mechanizmai ypatingai padėjo sumažinti naftos taršos incidentų skaičių taip apsaugodami pasaulio vandenį ir jų aplinką nuo jiems sukeltos naftos taršos žalos. Nuo 1970 m. iki 2010 m. naftos, išsiliejančios iš laivų, kiekis sumažėjo daugiau nei 90 procentų (Tanker Spill Statistics 2020, 2021). Tačiau naftos tarša vandenyse susidaro ne tik dėl jos transportavimo laivais. Tai pasireiškia ir dėl kitos žmonių vykdomos veiklos jūroje, pavyzdžiui, naftos išgavimo iš jūros dugno jūriniais įrenginiais. Visgi, skirtingai nei laivybos sektorius, jūriniai įrenginiai bei jų sukeliama naftos tarša nėra specifiskai nagrinėjami klausimai tarptautinėje teisėje (Sundaram, 2016, p. 66). O tai suponuoja, kad vandenys ir jų aplinka galimai nėra tinkamai apsaugomi nuo naftos taršos susidarancios dėl žmonių vykdomos veiklos vandenyse. Žinoma, naftos tarša vandenyse gali susidaryti ir natūraliu būdu ar atkeliauti iš sausumos, tačiau dėl ribotos darbo apimties, šiame darbe

¹ Vandenys ir jų aplinka šio tyrimo apimtyje turėtų būti suprantami tik kaip vandenynai ir jūros bei jų aplinka.

² Autorė vandenų taršos problematiką yra nagrinėjusi Vilniaus universiteto Teisės fakulteto studentų mokslinės draugijos moksliniame darbe, kuriame išsamiai pristatoma vandenynų taršos problematika, kurioje ypatingas dėmesys skiriamas vandenynų taršai atkeliaujančiai iš sausumos.

nagrinėjama tik atsitiktinių naftos išsiliejimo incidentų³ reguliavimas dėl žmonių vykdomos naftos transportavimo ir eksploatavimo veiklos vandenyse.

Nafta vis dar yra vienas iš pagrindinių energetikos šaltinių pasaulyje (Sundaram, 2016, p. 67). Šiomis dienomis trečdalis pasaulyje sunaudojamos naftos yra išgaunama iš povandeninių zonų įvairiais vandenyse esančiais įrenginiais (Distribution of onshore and offshore..., 2019). O Europos Sąjungoje (toliau – ES) 90 procentų naftos yra jūrinės kilmės (Proposal for the Regulation of..., 2011). Tobulėjant technologijoms naftos kompanijos didina naftos išgavimo pajėgumus iš povandeninių ertmių bei siekia naftą ištraukti iš gilesnių ir atokesnių vietų. Šiuo metu giliausias pasaulyje gręžinys priklauso Prancūzijos bendrovei „Total“, kuris yra Urugvajuje bei siekia 3 400 metrų gylį (Uruguay: First offshore well in..., 2016). O neužilgo šis rekordas bus aplenkta kai tik „Total“ įrengs savo naują įrenginį Angoloje, kurio gylis sieks 3 628 metrus (Total to Drill Deepest Ever..., 2020). Tokių įrenginių vystymas kelia vis didesnę riziką naftos išsiliejimams (Sundaram, 2016, p. 89). Didėjantys žmonių poreikiai ir tobulėjančios technologijos tik didins naftos išgavimo kiekius tiek esamose naftos telkinių vietose, tiek naujų teritorijų paieškose (Rochette et al, 2014, p. 1).

Tarša iš naftos išgavimo veiklos jūroje gali sukelti ypatingai didelę ir pavojingą žalą vandenų ekosistemoms bei žmonėms. Vienas iš labiausiai pasaulį šokiravusių pavyzdžių galėtų būti 2010 m. Meksikos įlankoje Deepwater Horizon naftos platformoje įvykusi avarija (Sundaram, 2016, p. 86). Katastrofa sulaukė ypatingai didelio dėmesio tarptautinėje arenoje, o tuo metinis Jungtinių Amerikos Valstijų (toliau – JAV) prezidentas Barakas Obama incidentą apibūdino kaip „pačią baisiausią ekologinę katastrofą su kuria Amerikai teko susidurti“ (Full text of President Obama's..., 2010). „British Petroleum“ priklausęs naftos gręžinys Deepwater Horizon sprogęs prie Luizianos valstijos krantų į vandenį išpylė apie 5 mln barelių žalios naftos, o taip pat sprogimo metu nusinešė vienuolikos platformoje dirbusių darbuotojų gyvybes. Žala padaryta gamtai buvo neįkainojama, vien pakrantėse surinkta virš 6 000 paukščių, 600 jūrinių vėžlių, 100 delfinų bei kitų gyvūnų lavonų. Taip pat įlankoje uždraudus žvejybą bei uždarius paplūdimio kurortus apie 150 tūkstančių gyventojų kuriam laikui liko be darbo. Naftos dėmės plotas jūros paviršiuje pasiekė 75 000 kvadratinų kilometrų⁴ (Brown, 2010). Taip pat, ypatingai svarbus 2009 m. Australijos krantuose įvykęs Montara platformos incidentas, užteršęs apie 90 000

³ Darbo apimtyje naftos išsiliejimo incidentai iš jūrinių įrenginių turėtų būti suprantami kaip atsitiktiniai naftos išsiliejimai į vandenį tiek iš stacionarių, tiek iš plaukiojančių naftos platformų, šioms vykdant naftos eksploatavimo veiklą. Eksploatavimo veikla turėtų būti suprantama kaip naftos gavybos, perdirbimo, saugojimo veikla.

⁴ Žalos masto palyginimui galima prisiminti, jog Lietuvos plotas yra 65,300 kvadratinų kilometrų.

kvadratinų kilometrų bei sukėles tarpvalstybinę žalą, t.y. užteršęs ne tik Australijos pakrantes, bet ir Indonezijos krantus (Sundaram, 2016, p. 85).

Žinoma, pastaraisiais metais naftos išsiliejimo incidentų iš jūrinių įrenginių taip pat būta. Pavyzdžiui, 2016 m. 2 500 000 litrų naftos išsiliejo iš Meksikos įlankoje esančio Delta House plaukiojančio įrenginio plyšusio povandeninio vamzdžio. Taip pat, 2018 m. 250 000 litrų naftos išsiliejo iš plaukiojančio jūrinio įrenginio SeaRose prie Kanados rytinės pakrantės (Caron, 2017; White Rose Incident Updates, 2018). Nors pastarųjų incidentų mastas tikrai negali būti prilyginamas Deepwater Horizon ar Montaros incidentams, vis dėl to, jie rodo egzistuojančią nuolatinę incidentų riziką, kuri gali pakenkti ne vienai teritorijai, aplinkai, verslams bei žmonėms. Be kita ko, šiomis dienomis ypatingai didėja interesai naftos išgavimui ir eksploatacijai vis labiau atokesnėse teritorijose ir labiau pažeidžiamose aplinkose, pavyzdžiui, Arktyje (Rares, 2019, p. 5, Kannan, 2020, p. 243). Naftos taršos incidentas tokiose teritorijose būtų pražūtingas ten gyvenančioms rūšims bei aplinkai, o aplinkos atitaisymas būtų ypatingai sudėtingas dėl teritorijos nutolimo, infrastruktūros trūkumo, dydžio bei kitų priežasčių (Kannan, 2020, p. 248).

Būtina pažymėti, jog tarptautinė laivyba ir naftos išgavimas valstybių pakrantėse veikia pakankamai skirtingose teisinėse jurisdikcijose. Keliaudami aplink pasaulį laivai turi labai mažą santykį su teritorijomis, kurioms jie gali sukelti žalą. Tai natūraliai tarptautinį laivybos sektorių daro tarptautinės teisės objektu. Tuo tarpu, jūriniai įrenginiai yra įtvirtinti skirtingų valstybių jurisdikcijose. Būtent valstybės skatina ir gauna naudą iš ekonominės veiklos savo teritoriniuose vandenyse ir išskirtinėje ekonominėje zonoje ir gali geriausiai stebėti ir reguliuoti šią veiklą. Taigi, nors jūrinių įrenginių glaudus santykis su atitinkamos valstybės jurisdikcija suponuoja nacionalinės teisės taikymą, vis dėl to, nėra paneigiama, kad šioje vietoje turėtų veikti tarptautinės teisės normos (Farnworth, 2017, p. 4). Ypatingai atsižvelgiant į galimą tarpvalstybinės žalos susidarymą įvykus naftos taršos išsiliejimui iš jūrinio įrenginio.

Be kita ko, naftos taršos reguliavimas laivybos sektoriuje susideda iš dviejų aspektų, kurie kartu turėtų būti aptariami jūrinių įrenginių naftos taršos kontekste. Pirmasis yra skirtas saugumo taisyklėms, kuriomis siekiama naftos taršos incidentų prevencija. Antrasis yra skirtas atsakomybės ir kompensacijų klausimams jau įvykus naftos taršos incidentui (Rochette et al, 2014, p. 7). Atitinkamai šie du reguliavimo aspektai bus nagrinėjami darbe tiek laivybos sektoriaus kontekste, tiek naftos eksploatacijos jūrinių įrenginių kontekste. Šie du aspektai ypatingai svarbūs, nes naftos taršos prevencija yra esminis pagrindas siekiantis apsaugoti vandenį ir jų aplinką nuo naftos taršos sukeltos žalos, o

atsakomybės ir kompensacijų klausimai svarbūs siekiant suprasti, kada ir koks subjektas yra atsakingas už sukeltą naftos taršos žalą vandenims ir kiek tokia žala yra padengiama.

Kaip jau minėta jūriniai įrenginiai gali būti ne tik stacionarūs, bet ir plaukiojantys/plūduriuojantys. Plaukiojantys įrenginiai gali būti plaukiojantys gręžimo, gamybos, sandėliavimo ir iškrovimo įrenginiai (anglų k. – Floating Drilling Production Storage unit) (toliau – FDPSO); plaukiojantys sandėliavimo ir iškrovimo įrenginiai (anglų k. – Floating Storage and Offloading unit) (toliau – FSO); plaukiojantis naftos gavybos, sandėliavimo ir gabenimo įrenginiai (anglų k. – Floating Production Storage and Offloading unit) (toliau – FPSO); plaukiojantys naftos sandėliavimo įrenginiai (anglų k. – Floating Storage unit) (toliau – FSU). Plaukiojantys įrenginiai, paprastai suprantami, kaip dideli laivai prisišvartavę prie naftos šulinio vandenyse, kad surinktų ir (ar) saugotų naftą, kuri vėliau perkeliama į mažesnę laivą ir gabenama į uostą. Pagrindinis skirtumas tarp FSO, FSU, FDPSO ir FPSO toks, jog FDPSO ir FPSO yra tiesiogiai susieti su naftos gręžiniu, o FSO ir FSU skirti naftos saugojimui (FSPO and FSO: the new..., 2007). Plaukiojantys įrenginiai ypatingai svarbūs dėl jų techninio panašumo į laivus, todėl darbe jiems bus skiriamas ypatingas dėmesys. Jų panašumas į laivus suponuoja, kad tam tikra dalimi laivybos sektoriuje esantis reguliavimas galėtų būti pritaikomas ir jūriniam įrenginiam.

Aptartas jūrinių įrenginių technologinis vystymasis ir visuomenės poreikių didėjimas suponuoja didėjančias naftos taršos grėsmes pasaulio vandenims ir jų aplinkai iš jūrinių įrenginių. Tarptautinėje teisėje esant stipriai išvystytam naftos taršos reguliavimui iš laivų, jūrinių įrenginių sukeltos naftos taršos žalos problematika paliekama nereguluojama tarptautinės teisės lygmeniu taip paliekant didelę spragą vandenų ir jų aplinkos apsaugos kontekste. Ši problema pripažįstama visuotinai ir būtent dėl šios problemos pasaulyje kuriasi regioniniai susitarimai, pavyzdžiui, ES lygmenyje. Visgi, nėra aišku ar regioninis reguliavimas iš tiesų tinkamai apsaugo vandenį ir jų aplinką nuo jūrinių įrenginių naftos taršos sukeltos žalos. Be kita ko, svarbu pažymėti, jog Lietuvai šio darbo nagrinėjama problematika taip pat aktuali. Rusijos Federacijos kontinentiniame šelfe pastatytas jūrinis įrenginys D-6 yra 5 kilometrų atstumu nuo Lietuvos-Rusijos valstybinės sienos bei už 22,5 kilometrų nuo į UNESCO Pasaulio paveldo sąrašą įtrauktos Kuršių nerijos. Įvykus naftos išsiliejimo incidentui šiame įrenginyje neišvengiamai kiltų didelė naftos taršos rizika, kuri sukeltų žalą ir Lietuvai priklausantiems vandenims ir jų aplinkai. 2020 m. šiame įrenginyje atlikti planiniai patikrinimai užfiksavo daugybę pažeidimų (Lietuva Rusijai įteikė notą dėl..., 2020). Todėl galime manyti, kad Lietuvai, būnant jūrine valstybe, naftos taršos prevencijos, o ypač žalos atlyginimo klausimai yra ypatingai aktualūs bei svarbūs. Svarbu paminėti, jog ši jūrinių įrenginių problematika nėra plačiai ir detalai išanalizuota teisės

teorijoje kaip bus ketinama padaryti šiame darbe. Žinoma, problematika dalinai nagrinėjama įvairiuose moksliniuose straipsniuose, tačiau įprastai tik tam tikrais ribotais aspektais, o mažiausiai dėmesio skiriama ES reguliavimui ir jo efektyvumui. Magistro autorės žiniomis, Lietuvoje tai yra pirmasis tokia plačia apimtimi parašytas mokslinis darbas. Taigi, tiek tarptautinio reguliavimo spragos, tiek ES reguliavimo analizės trūkumas, tiek didėjančios naftos taršos incidentų rizikos pasaulyje ir Lietuvoje lemia svarbų šios temos **aktualumo** lygį ir skatina išnagrinėti naftos taršos iš jūrinių įrenginių problemą iš teisinės perspektyvos.

Šio darbo tyrimo **tikslas** – išsamiai ir nuodugniai išnagrinėti esamą naftos taršos prevencijos, atsakomybės ir kompensacijų reguliavimą laivybos sektoriuje ir jo pritaikomumą jūriniams įrenginiams bei egzistuojantį teisinį reguliavimą, specifiskai taikomą naftos taršai iš jūrinių įrenginių. Išsami ir nuodugni analizė atskleis, kokiame lygmenyje vandenys ir jų aplinka yra apsaugomi nuo naftos taršos žalos bei kokia apimtimi už jau įvykusią naftos taršos žalą gali būti atlyginama kilusi žala ne tik asmenims, bet ir pačiai vandeni aplinkai. Siekiant įgyvendinti darbo tikslą atitinkamai reikia išspręsti šiuos **uždavinius**:

- 1) Išanalizuoti ir įvertinti, kokio lygio dėmesys tarptautinėje teisėje yra skiriamas naftos taršos vandenyse problemai bei kokie veiksniai lemia tarptautinės teisės plėtojamą naftos taršos srityje;
- 2) Išnagrinėti, kokia apimtimi tarptautinė teisė, reguliuojanti naftos taršos susidarymą laivybos sektoriuje, gali būti pritaikoma jūriniams įrenginiams ir nustatyti kiek jūrinių įrenginių naftos taršos klausimui iš jūrinių įrenginių dėmesio skiria ES;
- 3) Nustatyti, kokias valstybės turi pareigas vandeni ir jų aplinkos apsaugos nuo naftos taršos kontekste ir kokios yra sąlygos pritaikyti valstybei atsakomybę už šių pareigų nevykdymą;
- 4) Išnagrinėti civilinės atsakomybės reguliavimą tarptautinėje teisėje taikomą už naftos taršos žalą iš laivų, jo efektyvumą bei pritaikomumą jūriniams įrenginiams;
- 5) Išanalizuoti ES atsakomybės ir kompensacijų reguliavimą taikomą jūriniams įrenginiams ir jo efektyvumą;
- 6) Išanalizuoti ir įvertinti, kiek esami atsakomybių reguliavimai iš aplinkosauginės perspektyvos apsaugo vandenį ir jų aplinką nuo naftos taršos žalos;
- 7) Nustatyti, ar tarptautinėje arenoje egzistuoja poreikis specifiskai reguliuoti naftos taršą iš jūrinių įrenginių.

Darbo **objektas**: naftos taršos iš jūrinių įrenginių problematikos analizė, vertinant ją tarptautinės teisės bei ES teisės kontekste. Atitinkamai, pirmoje dalyje analizuojant naftos

taršos iš laivų prevencijos reguliavimą tarptautiniame lygmenyje, kartu aptariant, kiek toks reguliavimas yra pritaikomas jūriniams įrenginiams bei ES teisės režimą specifiskai taikomą jūrinių įrenginių naftos taršai. Antroje ir trečiojoje dalyse nagrinėjami atsakomybės ir kompensacijų režimai už naftos taršos žalą. Antroje dalyje specifiskai siekiama išanalizuoti valstybių atsakomybę už naftos taršos žalą kylančią iš jūrinių įrenginių, nagrinėjant valstybių pareigas šios problematikos kontekste bei atsakomybės kilimo sąlygas. Trečioje dalyje nagrinėjamas tarptautinės teisės reguliavimas, numatantis civilinę atsakomybę už naftos taršos žalą iš laivų ir šio reguliavimo pritaikomumas jūriniams įrenginiams. Taip pat, ES teisėje skirtas atsakomybės režimas jūriniams įrenginiams už sukeltą naftos taršos žalą vandens aplinkai, kartu lyginant tarptautinį režimą su ES režimu siekiant atskleisti, kuris iš jų geriau apsaugo vandenį ir jų aplinką.

Tyrimo metodai. Darbo tyrimo objektu esantys klausimai analizuojami pasitelkiant analizės, istorinį, lingvistinį, lyginamąjį, loginį ir sisteminį metodus. Analizės metodas padeda ištirti egzistuojančius tarptautinės teisės aktus, reglamentuojančius vandens ir jo aplinkos apsaugą nuo naftos taršos žalos iš laivų, jų pritaikomumą naftos taršai iš jūrinių įrenginių, taip pat ES teisės aktus, skirtus kovai su naftos tarša iš jūrinių įrenginių. Istorinis metodas leidžia atskleisti tiek tarptautinio, tiek ES reguliavimo kūrimosi raidą ir tai skatinančias priežastis naftos taršos žalos kontekste. Pasitelkiant lingvistinį metodą tarptautinių konvencijų, ES teisės aktų normos analizuojamos per jų esmę ir turinį siekiant atskleisti teisės aktuose vartojamų sąvokų bei formuluočių reikšmes. Lyginamuoju metodu lyginama tarptautinės teisės aktų ir ES teisės aktų, reguliuojančių naftos taršos žalos atsakomybės ir kompensacijų klausimus normos. Naudojantis loginiu metodu aiškinama nagrinėjamų teisės aktų nuostatos, jų turinys, jas apibendrinant ir formuluojant išvadas. Sisteminiis metodas padeda išsamiai ir detaliam aiškinti tarptautinės teisės ir ES teisės aktų skirtų naftos taršos prevencijai ir atsakomybės klausimams normų prasmę ir jų sąsają su kitomis teisės akto nuostatomis, taip siekiant atskleisti šių normų turinį ir teisės akto visumos prasmę.

Darbo originalumas. Šio darbo originalumas pasireiškia tuo, kad jame ypatingai plačiai nagrinėjama naftos taršos žala vandenims ir jų aplinkai. Darbe ši problematika paliečiama iš įvairių perspektyvų. Nagrinėjama ne tik laivybos sektoriuje esantis reguliavimas, skirtas naftos taršos prevencijai ir atsakomybės bei kompensacijų klausimams, bet ir šio reguliavimo pritaikomumas jūriniams įrenginiams. Be kita ko, darbo išsamumas ir originalumas atsispindi ir tuo, kad nagrinėjamas ir ES reguliavimas, taikomas naftos taršai iš jūrinių įrenginių. Bei siekiama ne tik išnagrinėti skirtingus režimus, bet ir suvokti, kuris iš jų labiau apsaugo vandenį ir jų aplinką. Šia tema Lietuvoje teisės studentų darbų

pastaraisiais metais nėra buvę, o ir anksčiau atlikti tyrimai būdavo atliekami daug siauresne apimtimi. Užsienyje, magistro autorės žiniomis, taip pat nėra buvę magistrinių darbų tokia apimtimi nagrinėjančių naftos taršos žalos vandenims ir jų aplinkai problematiką. Ši tema iš dalies nagrinėta užsienio mokslininkų straipsniuose, pavyzdžiui, C. Zournatzi, M. Faure, H. Wang, K.D. Smedt, E. Farnworth darbuose, tačiau šių autorių moksliniuose straipsniuose naftos taršos žalos klausimai vandenims ir jų aplinkai nagrinėjama tik ribotais aspektais, iš kitų perspektyvų bei nenuosekliai. Lietuvoje jūrų teisės klausimus daugiausiai yra nagrinėjusi Doc. Dr. I. Isokaitė-Valužė, tačiau jos darbai neapima vandenų apsaugos nuo naftos taršos sukeltos žalos problematikos.

Svarbiausi šaltiniai. Atsižvelgiant į darbo tikslą, objektą ir iškeltus uždavinius, daugiausia dėmesio skiriama tarptautinėms konvencijoms, tokioms kaip Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, tarptautinė konvencija dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo įvykus taršos nafta incidentams, tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą, tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo. Šių konvencijų praktiniam aiškinimui pasitelkiama atitinkamų tarptautinių organizacijų rekomendacijomis, išaiškinimais, gairėmis. Nagrinėjant ES reguliavimą skirtą jūriniams įrenginiams analizuojamos šios ES direktyvos: direktyva dėl naftos ir dujų operacijų jūroje saugos 2013/30/ES, direktyva nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus 2008/56/EB, atsakomybės už aplinkos apsaugą direktyva 2004/35/EB. Nagrinėjant valstybių atsakomybės apimtį už naftos taršos žalą iš jūrinių įrenginių kartu remiamasi J. Lehmköster, A. A. S. Ye, M. Fitzmaurice, Y. Tanaka, bendraautorių P. Birnie, P. Boyle ir C. Redgwell moksliniais straipsniais, taip siekiant atskleisti teorijoje vyraujančią požiūrį ir supratimą dėl galimybės taikyti atsakomybę valstybėms už naftos taršos sukeltą žalą iš jų jurisdikcijoje esančių jūrinių įrenginių. Nagrinėjant tarptautinį ir ES reguliavimą, skirtą kompensacijoms už sukeltą naftos taršos žalą be nurodytų teisės aktų ir teisinių rekomendacijų, taip pat remiamasi B. Soyer, C. Zournatzi, E. Farnworth, G. Handl bei bendraautorių M. Faure, K. D. Smedt, H. Wang moksliniais tyrimais, kurių pagalba siekiama kuo geriau suprasti ir išanalizuoti ne tik pačius atsakomybės ir kompensacijų režimus bei jų pritaikomumą jūriniams įrenginiams, bet ir atskleisti kuris iš režimų efektyviau apsaugo vandenį ir jų aplinką nuo naftos taršos žalos.

1 NAFTOS TARŠOS REGULIAVIMAS TARTPTAUTINĖJE IR ES TEISĖJE

1.1 Naftos taršos prevencijos reguliavimo raida tarptautinėje teisėje

Pirmieji bandymai tarptautiniu lygmeniu kontroliuoti vandenų taršą nafta prasidėjo XX amžiaus pradžioje (Sweeney, 1968, p. 186). Pirmoji konvencija, skirta naftos taršai, buvo parengta 1926 m., JAV iniciatyva. Tačiau dokumentas liko neįsigaliojęs, nes nesulaukė reikiamo palaikymo iš valstybių jį ratifikuojant (Sweeney, 1968, p. 189). Antrasis pasaulinis karas, dėl vykdomų karinių veiksmų vandenyse, stipriai užteršė daugybę vandenų teritorijų (Anyanova, 2012). Todėl 1945 m. susikūrus Jungtinių Tautų Organizacijai (toliau – JT) vandenynų taršos problema darėsi žinomesnė ir aktualesnė pasaulyje. Nepaisant problemos aktualumo, dėl egzistavusių skirtingų politinių bei ekonominių pažiūrų, pasiekti bendrus tarptautinius susitarimus nebuvo lengva. Vandenų naftos taršos problema beveik dešimtmečiui atsidūrė stagnacijos padėtyje (Sweeney, 1968, p. 189).

Praėjus beveik dešimčiai metų nuo antrojo pasaulinio karo pabaigos valstybėms pagaliau pavyko rasti bendrą susitarimą dėl naftos taršos reguliavimo tarptautiniu lygmeniu atitinkantį tuo metinius valstybių lūkesčius (De La Rue, Anderson, 2009). 1954 m. Londone vykusioje konferencijoje dėl naftos taršos buvo pasirašyta pirmoji konvencija dėl jūros teršimo nafta prevencijos (toliau - OILPOL) (International Convention for the Prevention..., 1954). XX amžiaus penktajame dešimtmetyje egzistavo paprasta praktika laivų bakus plauti vandeniu, o vėliau gautą naftos ir vandens mišinį išpilti į jūrą, todėl OILPOL vandenų naftos taršą suprato kaip laivų eksploatavimo metu atsirandančią taršą (Vallero, 2006, p. 195). Tokiu pagrindu besiremdama OILPOL numatė, jog naftos ir jos mišinių išmetimai negali būti atliekami „draudžiamosiose zonose“, kurios konvencijos kontekste reiškė teritoriją esančią penkiasdešimt mylių nuo artimiausios pakrantės (International Convention for the Prevention..., 1954).

Žvelgiant iš šių dienų perspektyvos, OILPOL kova su vandenų tarša atrodo labai primityviai. Tačiau tuo metu šis tarptautinis susitarimas buvo laikomas dideliu pasiekimu tarptautinėje bendruomenėje (Anyanova, 2012). OILPOL indėlis į tarptautinį vandenų taršos reguliavimą pabrėžiamas ir 1973 m. tarptautinėje konvencijoje dėl teršimo iš laivų prevencijos (toliau – MARPOL 73/78), kurios preambulėje OILPOL apibūdinama kaip pirmasis aplinkos apsaugai skirtas daugiašalis aktas, kuris turėjo svarų indėlį į jūros ir jos pakrančių apsaugą nuo užteršimo (Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, 1973). Taigi, OILPOL padėjo pagrindus tolesniam vandens apsaugos teisės vystymuisi.

JT iniciatyva 1956 m. Ženevoje buvo suorganizuota pirmoji JT konferencija dėl jūrų teisės, kurioje buvo priimtos keturios tarptautinės konvencijos: dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos; dėl kontinentinio šelfo; dėl atvirosios jūros ir dėl gyvųjų išteklių žvejybos ir apsaugos atvirojoje jūroje (Johnston, 1981, p. 49). Kaip ir OILPOL atveju, praktika susitelkti tik į vieną taršos šaltinį atsispindėjo ir šiuo atveju (Teclaff, 1972, p. 534). Pagrindinė nuostata skirta kovai su naftos tarša, buvo numatyta Konvencijos dėl atvirosios jūros 24 straipsnyje, kuris numatė valstybėms įpareigojimą priimti teisės aktus užkertančius naftos taršą atkeliaujančią iš laivų ir vamzdynų bei susidarančią dėl jūros dugno eksploatavimo bei tyrinėjimo (Convention on the High Seas, 1958). Iš tikrųjų ši nuostata neįtvirtino nieko naujo, o tik pakartojo jau tuo metu tarptautinėje teisėje egzistavusį principą kovoti su tarša (Sweeney, 1968, p. 192). Be kita ko, konvencijos preambulėje nurodoma, jog šalys susitarė „norėdamos kodifikuoti tarptautinės teisės taisykles, susijusias su atvirąja jūra“ (Convention on the High Seas, 1958). Reguliavimas buvo neefektyvus ir neveiksmingas, nes nenumatė jokių standartų ar taisyklių, kurių turėtų būti laikomasi įgyvendinant numatytus įpareigojimus. Bet koks valstybės priimamas teisės aktas susijęs su naftos tarša galėjo būti laikomas tinkamu (Teclaff, 1972, p. 534). 1960 m. įvyko antroji JT konferencija, tačiau joje nebuvo pasiekta jokių papildomų susitarimų (Johnston, 1981, p. 95).

1967 m. Liberijai priklausantis tanklaivis Torrey Canyon buvo vienas iš didžiausių laivų pasaulyje. Laivas gabenęs 120,000 tonų žaliavinės naftos iš Kuveito atsitrenkė į akmenis prie Silio salų Jungtinėje Karalystėje. Laivas perlūžo į tris dalis išleisdamas visą gabenamą naftą į vandenį taip užteršdamas Anglijos pietvakarius, Normandijos salas ir Bretanę. Dėl incidento taršos mirė tūkstančiai jūrinių paukščių bei gyvūnų, užterštose teritorijose buvo stipriai paveiktas turizmas, kas lėmė ne tik aplinkosauginius, bet ir ekonominius nuostolius (Ottensoser, 2018, p. 40).

Vienas iš reikšmingiausių tarptautinės teisės dokumentų, sukurtų kaip atsakas į Torrey Canyon incidentą, buvo 1973 m. konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (toliau – MARPOL) (Ozcayir, 2004). Kaip minėta anksčiau, jos pradininkė buvo OILPOL, kuri buvo pakeista šia nauja sutartimi. 1978 m. buvo priimtas MARPOL protokolas, kuris absorbavo pirminę MARPOL redakciją ir taip tapo MARPOL 73/78 (toliau – MARPOL 73/78). MARPOL 73/78 iki šiol yra pagrindinė konvencija siekianti išvengti teršimo iš laivų vandenyse (History of MARPOL, s.a.). Konvenciją taip pat sudaro šeši techniniai protokolai, o pirmasis protokolas yra nukreiptas konkrečiai į naftos taršos prevenciją. Šis protokolas apima atvejus kada nafta į vandenį patenka dėl atliekamų operacijų vandenyse bei dėl atsitiktinių išsiliejimų (Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos,

1973). Konvencijos normos, nors ir buvo redaguojamos, išliko aktualios ir labai reikšmingos iki dabar.

Trečioji JT jūrų teisės konferencija pasauliui davė vieną iš reikšmingiausių tarptautinių konvencijų jūrų teisės kontekste – Jungtinių Tautų jūrų teisės konvenciją (toliau – UNCLOS) (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982). UNCLOS dažnai vadinama „jūrų konstitucija“ dėl savo visapusiškumo, nes faktiškai visi vandenų naudojimo būdai aptariami sutartyje (Schiffman, 2009, p. 4). Konvencija numato bendrines normas valstybėms skirtas kovoti su naftos tarša atkeliaujančia iš įvairių šaltinių. Konvencijos XII dalis yra skirta jūros aplinkos apsaugai ir išsaugojimui, kurioje įtvirtintos nuostatos numato valstybių teises bei pareigas skirtas išvengti jūros aplinkos teršimui, jo sumažinimui bei kontroliavimui (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982). UNCLOS, kaip universali tarptautinė konvencija, vandenų naftos taršos kontekste atlieka ypatingai svarbų vaidmenį, kuris bus aptariamas tolimesnėse darbo dalyse.

Vėliau įvykę naftos išsiliejimo incidentai, pavyzdžiui, 1989 m. Exxon Valdez tanklaivio incidentas Aliaskoje, parodė, jog valstybės turi būti pasirengusios skubiai reaguoti į tokius incidentus bei turėti jiems reikalingų priemonių. Efektyvus ir greitas ragavimas į įvykusį incidentą užtikrina mažesnių padarinių atsiradimą bei dėl to kylančias išlaidas (United Nations, 2012, p. 8). Remiantis šiais svarstymais 1990 m. buvo parengta tarptautinė konvencija dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo įvykus taršos nafta incidentams (toliau – OPRC) (Konvencija dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo...,1990). OPRC susitariančios šalys privalo numatyti priemones, skirtas šalinti taršos nafta padariniams nacionaliniu mastu arba bendradarbiaujant su kitomis šalimis. Pavyzdžiui, numatyta, kad kiekvienas laivas turėtų planą, kaip elgtis įvykus taršos nafta incidentui (Konvencija dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo...,1990).

Atlikta tarptautinių teisės aktų skirtų naftos taršos prevencijai istorinė analizė atskleidžia, jog visi tarptautinės teisės aktai kūrėsi naftos transportavimo kontekste, taip sutelkdami didžiausią dėmesį į naftos taršos prevenciją iš laivų. Be kita ko, svarbu pabrėžti, jog reguliavimas kūrėsi kaip atsakas į įvairius naftos taršos išsiliejimo incidentus. Tai parodo, jog tarptautinė bendruomenė ilgą laiką nežvelgė į naftos taršos prevenciją kaip į svarbią sritį, kurią būtina sureguliuoti iš anksto, t.y. imtis prevencijos, jog galimi incidentai neįvyktų. Deja, tarptautinė bendruomenė pasirinko reagavimo į jau įvykusius incidentus būdą. Tik įvykus katastrofiškam incidentui bei susiduriant jau su įvykusia naftos tarša, jos pašalinimo sunkumais bei kitais, ne vienai jurisdikcijai, svarbiais klausimais būdavo susirūpinama tarptautinio reguliavimo trūkumu ir imamasi veiksmų.

1.2 Tarptautinio reguliavimo skirta naftos taršos prevencijai iš jūrinių įrenginių trūkumas

Kaip matome, aptartas naftos taršos prevencijos ir atsakomybės reguliavimas sutelktas į naftos taršą iš laivų. Nors istorijoje incidentų įvykusių jūriniuose įrenginiuose taip pat gausu, o jų dydis dažnai viršija laivuose įvykusius išsiliejimus. Pavyzdžiui, 1969 m. įvykęs Santa Barbaros incidentas, kurio metu tiesiai į vandenį išsiliejo daugiau nei 3 mln. barelių naftos, Nowruz incidentai įvykę 1983 m., kurių metu į vandenį buvo išleista apie 1,9 mln. barelių naftos bei žinoma minėtos Montaros ir DeepWater Horizon katastrofos (Major Oil Rig Disasters, 2021). Deja, šiuo metu tarptautinėje teisėje neegzistuoja jokia konvencija skirta jūriniams įrenginiams, nors jūrų teisės srityje buvo keletas bandymų pasiekti susitarimus, tačiau nei vienas iš jų nebuvo sėkmingas (Rochette et al, 2014, p. 9).

1977 m. pirmą kartą buvo imtasi veiksmų sukurti tarptautinį dokumentą skirtą taršos prevencijai iš jūrinių įrenginių. Nevyriausybinė organizacija Tarptautinis Jūrų Komitetas (anglų k. – Comite Maritime International) (toliau – TJK) Tarptautinės Jūrų Organizacijos (toliau – Jūrų organizacija) prašymu parengė konvencijos projektą, dar žinomą kaip Rio projektą (Kashubsky, 2006, p. 5). Projektas buvo pateiktas svarstyti Jūrų organizacijai, tačiau ši iki 1990 m. prioritetus teikė kitiems reikalams, kurie, jos manymu, tuo metu buvo svarbesni. 1990 m. Jūrų organizacija vėl kreipėsi į TJK su prašymu peržiūrėti Rio projektą bei jį atnaujinti (White, 1999, p. 21). Atnaujintas projektas buvo pateiktas 1994 m. Sidnėjuje vykusioje TJK konferencijoje (Sidnėjaus projektas), tačiau buvo nuspręsta, jog projektą dar reikia patobulinti. Deja, devinto dešimtmečio pabaigoje JAV Jūrų Teisės Asociacija pareiškė mananti, jog nereikia jokios tarptautinės konvencijos šiuo klausimu (Frawley et al, 2004 cituota Kashubsky, p. 5). Todėl, konvencijos projektui nesulaukus tinkamo palaikymo buvo nuspręsta, jog planai sukurti tarptautinį dokumentą turėtų būti išbraukiami iš Jūrų organizacijos planų (Oil Companies International Marine Forum, 2001, p. 9).

2004 m. Kanados Jūrų Teisės Asociacija pateikė dar vieną konvencijos projektą (Kanados projektas) skirtą jūriniams įrenginiams (Kashubsky, 2006, p. 5). Vis dėlto, buvo manoma, jog Kanados projekte trūko nuostatų dėl naftos taršos žalos jūrų aplinkai, todėl nuspręsta projektą palikti tobulinti, tačiau tuo pačiu konvenciją ruošusi grupė pažymėjo, jog Jūrų organizacija, pakankamai nesidomi šia iniciatyva (Rochette et al, 2014, p. 10).

Po „Deep Horizon“ katastrofos, 2010 m. per pasaulinę aplinkos apsaugos dieną, valstybės vėl išreiškė savo susirūpinimą dėl tarptautinio reguliavimo trūkumo. Tuometinis Rusijos prezidentas Dmitrijus Medvedevas pažymėjo, jog pasauliui reikia naujos bei

modernios tarptautinės sistemos, konvencijos ar kelių susitarimų formoje, kuria būtų sprendžiami tokie nelaimių klausimai kaip Meksikos įlankoje įvykęs incidentas (Liu, 2015, p. 204). Taip pat, Indonezija, kurios vandenys buvo užteršti po 2009 m. Montaros platformos sprogo Australijos krantuose, Jūrų organizacijos teisės komitetui pateikė pasiūlymą dėl atsakomybės ir kompensacijų tarptautinio režimo plėtojimo, skirto naftos taršos žalai, kilusiai iš jūrinių įrenginių, atlyginti (Report of the Legal Committee..., 2010, p. 27). Tačiau 2012 m. Jūrų organizacijos teisės komitetas galutinai atmetė Indonezijos pasiūlymą, nurodydamas, jog ši problema turėtų būti sprendžiama regioniniu lygmeniu (Rochette et al., 2014, p. 26). Svarbu pažymėti, jog toks tarptautinės teisės trūkumas išties paskatino regioninių susitarimų susikūrimą, kuris, deja, laikomas labai fragmentuotu ir nepakankamu (Rochette et al., 2014, p. 20).

Nesant jokio tarptautinės teisės reguliavimo, skirto naftos taršos prevencijai iš jūrinių įrenginių, iš principo galime svarstyti kiek egzistuojantys tarptautinės teisės aktai, skirti naftos taršos prevencijai laivybos sektoriuje, gali būti pritaikomi jūriniams įrenginiams bei kokia yra jų pritaikomumo apimtis. Taigi, gilesnės analizės reikalauja UNCLOS, MARPOL bei OPRC, nes šios konvencijos, kaip aptarta aukščiau, šiuo metu yra esminės konvencijos reguliuojančios naftos taršos problematiką tarptautiniu lygmeniu.

Pirmiausia, reikia išnagrinėti universaliausią konvenciją – UNCLOS ir išanalizuoti kokia apimtimi joje aptariami jūrinių įrenginių naftos taršos klausimai. Šioje vietoje svarbu, jog vandenų aplinkos teršimas UNCLOS apibūdinamas kaip – žmogaus veikla, kurios metu tiesiogiai ar netiesiogiai paskleidžiamos medžiagos ar energija jūros aplinkoje, ir kuri sukelia arba gali sukelti žalingas pasekmes, tokias kaip: žala gyviesiems ištekliams ir jūros gyvūnams, pavojus žmonių sveikatai, kliūtys jūroje, įskaitant žvejybą ir kitą teisėtą jūros panaudojimą, taip naudojamo jūros vandens kokybės ir poilsio sąlygų pablogėjimas (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982). Į šį platų UNCLOS apibrėžimą, be kita ko, patenka ir naftos išsiliejimai iš laivų bei jūrinių įrenginių.

Nagrinėjant UNCLOS toliau, galime matyti, jog konvencija suteikia teisę pakrantės valstybėms statyti jūrinius įrenginius kontinentiniame šelfe bei išskirtinėje ekonominėje zonoje bei išskirtinę jurisdikciją tokių įrenginių reguliavimui. Kaip minėta, valstybės įpareigojamos pagal UNCLOS apsaugoti vandenį ir jų aplinką nuo galimos bet kokios taršos, bet UNCLOS taip pat pateikia ir tam tikras specialias normas, skirtas jūrinių įrenginių statybai, eksploatavimui bei priežiūrai. Tiksliau, valstybės įpareigojamos imtis būtinų priemonių, kuriomis valstybės disponuoja ir kurios atitinka jų galimybes, sumažinti vandenų taršą iš įrenginių jūroje, dėti pastangas priimti ir įgyvendinti nacionalinius įstatymus ir standartus, reglamentuojančius veiklą jūros dugne, bendradarbiauti tarptautiniu

ir regioniniu lygmeniu formuojant tarptautines jūros aplinkos apsaugos taisykles ir standartus bei numatyti tinkamas kompensacijas už jūrinių įrenginių sukeltą žalą (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982).

Taigi, UNCLOS numato bendrinius įpareigojimus valstybėms dėl naftos taršos prevencijos iš jūrinių įrenginių, tiek stacionarių, tiek plaukiojančių, o priimamos priemonės turi būti ne mažiau veiksmingos negu tarptautinės normos, standartai bei rekomenduojama praktika ir procedūros (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982). Tačiau šioje vietoje susiduriama su problematiška situacija, jog tokie tarptautiniai standartai ar normos tarptautinėje teisėje, kaip aptarta, neegzistuoja, o ir pati UNCLOS nepateikia jokių konkrečių ar specifinių standartų, kuriais valstybės turėtų vadovautis, o vietoj to preziumuoja, jog tokie standartai egzistuoja ir valstybės turi juos įgyvendinti (McConnell, Gold, 1991, p. 92). Tai sukuria neaiškumą, kaip valstybės turi įgyvendinti šias pareigas ir kokių priemonių imtis. Akivaizdu, jog esant tokiam nekonkrečiam reguliavimui ir nesant atitinkamų standartų tarptautinėje teisėje, šios valstybių pareigos įgyvendinamos labai skirtingai, priklausomai nuo jų nacionalinių įstatymų, taip sukuriant situaciją, jog vandenys ir jų aplinka apsaugomi skirtingame lygmenyje. Siekiant išsaugoti pasaulio vandenys ir jų aplinka toks reguliavimas neprideda prie šio tikslo įgyvendinimo.

Svarbu paminėti, jog nors nėra numatyta jokių įpareigojančių standartų dėl jūrinių įrenginių, kurių valstybės turėtų laikytis, tačiau egzistuoja privalomos teisinės galios neturintys teisės aktai (anglų k. – soft law). Pavyzdžiui, JT Aplinkos apsaugos programos gairės dėl aplinkos, susijusios su kasyba jūroje (Decision 10/14/VI, 1982), Jūrų organizacijos jūrinių gręžimo įrenginių statybos ir įrangos kodeksas (Code for the Construction and..., 2001). Tačiau būdami teisiškai neįpareigojančiais aktais jie nesukelia jokių teisinių padarinių valstybėms (Vinogradov, 2013, p. 341).

Antra, siekiant apsaugoti vandenys ir jų aplinką nuo naftos taršos žalos didelį vaidmenį atlieka konvencijos numatančios techninius reikalavimus, pavyzdžiui, aptarta MARPOL 73/78 bei 1974 m. tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (toliau – SOLAS 74) (Konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos..., 1974). Nors ši konvencija nebuvo paminėta prie naftos taršos reguliavimo ir nėra tiesiogiai susijusi su naftos taršos prevencija, tačiau nustatydamas minimalius standartus laivų statybai, įrangai ir valdymui ji prisideda prie naftos taršos incidentų prevencijos. Todėl, žvelgiant į SOLAS 74 plačiąja prasme, galima teigti, jog SOLAS 74 numato principą – kuo saugesnis laivas, tuo mažesnė tikimybė, kad įvyks avarija, taip sumažinant naftos taršos atsiradimo galimybę (Zournatzi, 2018, p. 393). SOLAS 74 taikoma laivams, vykdančioms tarptautinius reisus bei varomiems mechaninėmis priemonėmis (Konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos..., 1974). Todėl

tais atvejais, kai jūrinis įrenginys gali vykdyti tarptautinį reisą savo varomąja jėga, jis pakliūs į konvencijos taikymo apimtį. Jūriniam įrenginiui galinčiam atsijungti nuo savo švartavimosi vietos bei palikti ją, pavyzdžiui, dėl netinkamų oro sąlygų, remonto ir panašiai, bei galinčiam naudotis savo varomąja jėga, bus taikoma SOLAS 74 (Zournatzi, 2018, p. 393). Taigi, ši konvencija niekada nebus pritaikoma stacionariems jūriniam įrenginiams, tačiau tam tikra apimtimi bus pritaikoma plaukiojantiems įrenginiams.

Pagal MARPOL 73/78 naftos išsiliejimas (konvencijoje įvardijama kaip „išmetimas“) reiškia bet kokį jos pašalinimą iš laivo ir apima jos išsiveržimą, paleidimą, išsiliejimą, prasisunkimą, išpumpavimą, išskyrimą arba ištuštinimą (Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, 1973). Akivaizdu, jog nuostata pabrėžia išsiliejimą iš „laivo“, tačiau pagal MARPOL 73/78 į laivo sąvoka patenka ir stacionarios bei plaukiojančios platformos (Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, 1973). Visgi MARPOL 73/78 reguliavimas dėl naftos taršos prevencijos jūriniam įrenginiams yra taikomas labai siaura apimtimi (Zournatzi, 2018, p. 393). Pagal konvenciją „išmetimas“ nereiškia kenksmingų medžiagų išleidimo, tiesiogiai atsiradusio dėl mineralinių jūros dugno žvalgymo, naudojimo ir su tuo susijusio jų perdirbimo atvirojoje jūroje (Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, 1973). Tai reiškia, kad tuo metu kai jūrinis įrenginys yra eksploatuojamas, pavyzdžiui, išgauna naftą iš jūros dugno, atlieka bandymus, tokiu atveju įvykus naftos išsiliejimui jam nebus pritaikomos nagrinėjamos konvencijos normos.

Nepaisant to, MARPOL 73/78 I priedas skirtas naftos taršos prevencijai ir numatantis techninius reikalavimus taip pat yra taikomas jūriniam įrenginiams, kaip stacionarios platformos, FSO, FSU, FPSO bei FDPSO (139(53) Guidelines for the Application..., 2003). Todėl jūriniai įrenginiai turi atitikti MARPOL 73/78 I priedo reikalavimus, taikomus laivams, kurių bendroji talpa yra 400 ir daugiau tonų ir kurie nėra naftos tanklaiviai bei jiems draudžiama išleisti į jūrą naftą ar naftinguosius mišinius, išskyrus atvejus, kai naftos kiekis nepraskiestame išleidžiamame mišinyje neviršija 15 ppm (naftos dalis milijone vandens tūrio dalių) (Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, 1973).

Akivaizdu, kad reguliavimas suformuluotas painiai ir nėra aišku, kada gi MARPOL 73/78 yra pritaikoma jūriniam įrenginiams. Šioje vietoje padeda vieningas konvencijos aiškinimas (Faure et al, 2016, p. 83). Praktikoje egzistuoja penkios naftos išsiliejimų kategorijos iš jūrinių įrenginių, o MARPOL 73/78 I priedo reikalavimai taikomi tik dviem iš jų: naftos išmetimams iš „užteršto balasto“ ir „mašinų skyriaus drenažo“, kurį gamina generatoriai, kuro bakai ir įrenginių siurbliai. MARPOL 73/78 I priedas nereglamentuoja naftos išleidimo iš „perdirbimo jūroje nuotekų“ (anglų k. – „offshore processing drainage“),

„gamybos vandens išmetimo“ (anglų k. – „production water discharge“) ir „poslinkio vandens išmetimo“ (anglų k. – „displacement water discharge“), o šios kategorijos yra taršos formos tiesiogiai susijusios su naftos gavyba jūroje (Faure et al, 2016, p. 84). Taigi naftos taršai susidaranti jūrinio įrenginio eksploatavimo metu nebus taikoma šis priedas.

Galime matyti, kaip šios dvi konvencijos formuoja išvadą, kad bet koku atveju visi konvencijose numatyti reikalavimai ir naftos taršą uždraudžiančios nuostatos jūriniam įrenginiams pritaikomos siaura apimtimi. Jūriniam įrenginiui tiek stacionariam tiek plaukiojančiam, išgaunant naftą, ją perdirbant ar atliekant bet kokią kitą veiksmą susijusį su naftos gavyba, nebus taikomos aptartų konvencijų nuostatos. Nors techniniai reikalavimai gali būti pritaikomi jūriniam įrenginiams, tačiau nei viena konvencija neuždraudžia teršimo nafta pilna apimtimi taip paliekant spragą tarptautinėje teisėje dėl naftos taršos susidaranti jūrinuose įrenginiuose eksploatavimo metu.

Paskutinę konvencija reikalaujanti analizės yra OPRC, kuri konkrečiai taikoma laivams ir jūriniam įrenginiams. Kaip minėta, OPRC skirta reagavimui į jau įvykusius incidentus, todėl ji labiau orientuota į jau įvykusios žalos sumažinimą negu į naftos taršos prevenciją. Konvencijoje jūriniai įrenginiai apima stacionarius ar plaukiojančius įrenginius arba statinius, naudojamus naftai žvalgyti, eksploatuoti ar gaminti, naftai pakrauti ar iškrauti. Konvencija numato, kad kiekviena OPRC konvencijos šalis reikalautų iš jos jurisdikcijai priklausančių įrenginių atviroje jūroje naudotojų turėti avarinius planus, kurie pripažįstami atitinkamos nacionalinės institucijos. Naftos išsiliejimo atveju ar galimu naftos išsiliejimo atveju, atsakingi už įrenginį asmenys, privalo pranešti apie tokį esamą ar būsimą incidentą valstybei, kurios jurisdikcijoje įrenginys yra. Be to, OPRC konvencija įpareigoja šalis sukurti nacionalines sistemas, kad galėtų imtis neatidėliotų ir veiksmingų priemonių įvykus taršos nafta incidentams bei skatina tarptautinį bendradarbiavimą siekiant pašalinti taršos nafta incidento padarinius, keistis informacija, moksliniais tyrimais (Konvencija dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo...,1990).

Taigi, ši konvencija pateikia daug nuostatų, kurios yra pritaikomos jūriniam įrenginiams. Dėl konkrečios konvencijos trūkumo skirtos jūriniam įrenginiams, OPRC laikoma bene svarbiausia tarptautine sutartimi, reguliuojančia jūros aplinkos teršimą dėl naftos išgavimo veiklos jūroje (Kashubsky, 2006, p. 5). Visgi svarbu nepamiršti, jog ši konvencija yra skirta reagavimui į naftos išsiliejimo incidentus jiems jau įvykus, taip siekiant sumažinti žalą, todėl ši konvencija neprisideda prie tiesioginės naftos taršos prevencijos (Kannan, 2020, p. 254). Vargu ar galima laikyti šią konvenciją svarbiausia tarptautine sutartimi nagrinėjamu atveju. OPRC skirta naftos taršos žalos sumažinimui po įvykusio incidento. Ginčytina, jog ši konvencija iš tikrųjų prisideda prie kovos su naftos

tarša iš jūrinių įrenginių. Priešingai nei jūrinių įrenginių atveju, laivybos sektoriuje pagrįstai galėtumėme manyti, jog ši konvencija iš tiesų atlieka svarbų vaidmenį, nes ji egzistuoja šalia kitų tarptautinės teisės konvencijų reguliuojančių naftos taršos prevenciją. Tačiau jūrinių įrenginių atveju, nesant kitų tarptautinės teisės instrumentų kovojančių su naftos tarša, šios konvencijos veikimas visiškai neapsaugo vandens ir jo aplinkos. OPRC laikymas svarbiausiu dokumentu jūrinių įrenginių atveju, labai gerai atsikleidžia, kaip vangiai tarptautinė bendruomenė yra pasiryžusi kovoti su naftos tarša iš jūrinių įrenginių.

Iš atliktos tarptautinės teisės aktų, skirtų naftos taršos iš jūrinių įrenginių prevencijai, analizės akivaizdu, kad tarptautiniu lygmeniu nėra jokios konvencijos skirtos jūrinių įrenginių naftos taršos žalos reguliavimui visa apimtimi. Konvencijos reguliuojančios naftos taršą iš laivų tik labai siaura apimtimi gali būti pritaikomos jūriniams įrenginiams. Atlikta analizė rodo, jog MARPOL 73/78, UNCLOS bei OPRC pritaikoma visų tipų jūriniams įrenginiams, o SOLAS 74 gali būti pritaikoma tik plaukiojantiems dėl jų galimybės judėti iš vienos vietos į kitą kaip apibrėžiama konvencijoje. Bet kokiu atveju, MARPOL 73/78 bei SOLAS 74 paprastai taikomos jūriniams įrenginiams tik tada, kai šie neužsiima eksploatavimo veikla, todėl jų pritaikymo apimtis yra labai ribota. Daug platesnė taikymo apimtis yra UNCLOS ir OPRC, nes jos taikomas ir naftos taršai susidarantiems jūrinio įrenginio eksploatavimo metu.

Be to, iš analizuoto istorinio konteksto galima matyti, jog naftos taršos iš jūrinių įrenginių problematika tarptautinėje arenoje lyginant su naftos tarša iš laivų buvo iškelta daug vėliau. Galime svarstyti, jog toks skirtumas gali būti laikomas pakankamai natūraliu dėl minėto laivų ir jūrinių įrenginių skirtingo santykio su skirtingomis jurisdikcijomis. Paprastai naftos tarša iš jūrinių įrenginių žalą sukelia tai jurisdikcijai, kurios teritorijoje įrenginys yra, tačiau kaip parodė Montaros platformos incidentas, žala gali būti sukeliama ir kitų valstybių teritorijoms, šiuo atveju Indonezijai. Todėl tarptautinė bendruomenė turėtų pakeisti savo požiūrį, jog ši problema turėtų būti sprendžiama nacionaliniu ar regioniniu lygmeniu ir imtis veiksmų prieš įvykstant naftos taršos incidentams, nes tik tokiu būdu galima tinkamai apsaugoti vandenį ir jų aplinką.

1.3 ES jūrinių įrenginių reguliavimas naftos taršos prevencijos kontekste

Deepwater Horizon katastrofa taip pat atliko reikšmingą vaidmenį paskatinant ES suprasti, jog naftos avarių jūroje tikimybė yra didelė, o esantis fragmentuotas reguliavimas bei skirtinga reguliavimo praktika tarp valstybių, neleidžia tinkamai sumažinti naftos incidentų rizikos (Liu, 2015, p. 201). Kaip to rezultatas, viena iš svarbiausių ES priemonių skirtų

jūriniais įrenginiais, 2013 m. priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl naftos ir dujų operacijų jūroje saugos (toliau – Jūrų saugos direktyva), kuri taikoma visoje Europos ekonominėje erdvėje. Direktyvos preambulėje numatoma, jog po Deepwater Horizon katastrofos visuomenės dėmesys buvo atkreiptas į su juroje vykdomomis naftos operacijomis susijusią riziką ir paskatino peržiūrėti tokių operacijų saugos užtikrinimo politiką. O priimama direktyva turėtų sumažinti riziką, susijusią su didelėmis naftos avarijomis jūroje (Direktyva 2013/30/ES, 2013).

Direktyvoje nustatytas režimas taikomas visiems jūriniais įrenginiais, tiek stacionarioms platformoms, tiek plaukiojančioms, bei taikomas visam jų gyvavimo ciklui, nuo projektavimo iki eksploatavimo nutraukimo. Direktyvoje įtvirtinami reikalavimai operatoriams turėti nepriklausomos institucijos suteiktą licenciją, parengti avarijų likvidavimo planus, kuriuos turi parengti ir nacionalinės valdžios institucijos, kuriuose būtų apimami visi jūroje esantys naftos įrenginiai. Be kita ko, numatyta bendradarbiavimo pareiga tarpvalstybinės naftos taršos incidentų atvejais (Direktyva 2013/30/ES, 2013).

Tačiau, kaip ir kiekvienas reguliavimas, Jūrų saugos direktyva turi kritikuojamų elementų. Praktikoje yra nuomonių, kad direktyva iš tikrųjų nevaržo jūrinių įrenginių pramoninės praktikos ir neišnaudoja ES dimensijos, kad būtų sudarytos vienodos sąlygos ir sustiprintas bendradarbiavimas aplinkos apsaugos srityje (Rochette et al, 2014, p. 20). Pavyzdžiui, pateikiama kritika, kad direktyva nepakankamai atsižvelgia į specifinių zonų jautrumą ir jų svarbą jūrų ekosistemai ir atsparumui. Teigiama, jog direktyva turėtų uždrausti tyrimus ir eksploatavimą jūrinėse vietovėse, kurios yra pažeidžiamos bei visuomeninės vertės, pavyzdžiui, Viduržemio jūros regione (Evaluating the EU Offshore Safety..., 2019, p. 3). Todėl Jūrų saugos direktyva turėtų būti keičiama, uždraudžiant bet kokią jūrinę naftos veiklą saugomose jūrų teritorijose ir zonose aplink (Boucart, 2020). Europos Parlamentas savo 2018 m. sausio mėnesio rezoliucijoje dėl tarptautinio vandenynų valdymo pabrėžė, kad saugomuose jūrų rajonuose ir pažeidžiamuose ir didelės išliekamosios vertės rajonuose ar netoliese jų nereikėtų leisti žvalgyti naftą ir vykdyti gręžimo darbus (Europos Parlamento rezoliucija Tarptautinis vandenynų..., 2018). Su šia kritika, iš tiesų reikėtų sutikti. ES turėtų imtis drastiškesnių veiksmų siekiančių apsaugoti vandenį ir jų aplinką, ypačingai tą, kuri pasižymi savo jautrumu ir pažeidžiamumu. Nesant jokios apsaugos šiems regionams ir jų ekosistemoms, kyla ypačingai didelė rizika. Tokio regiono užteršimas nafta, atsižvelgiant kokio didelio masto gali būti naftos išsiliejimo incidentai iš jūrinių įrenginių, būtų pražūtingas ten visiems gyvenantiems organizmams, vandens kokybei, klimatui bei žinoma žmonėms.

Be to, teigiama, kad direktyva turėtų būti atnaujinama dėl įvykusių technologinių, ekonominių, klimato, ekosistemų pasikeitimų nuo to laiko kai ji buvo priimta. Manoma, kad direktyvoje skiriama per mažai dėmesio visuomenės viešųjų konsultacijų vykdymui, kad numatomi rizikos vertinimo kriterijai yra nepakankami, o daugiausiai kritikuojami atsakomybės ir kompensacijų režimai, kurie bus aptariami tolimesnėje darbo dalyje (Evaluating the EU Offshore Safety..., 2019, pp. 1-7). Tenka pripažinti, jog per pastarąjį dešimtmetį pasaulis patyrė daugybę pasikeitimų, o ypatingai padidėjo visuomenės supratimas apie klimatą, aplinkosaugą, vandenynų svarbą. Atsižvelgiant į tai ES galėtų imtis pavyzdinio elgesio keliant didesnius reikalavimus ir įpareigojimus jūrinės naftos gavybos sektoriuje. Toks žingsnis sulauktų palaikymo iš visuomenės ir parodytų, jog naftos tarša iš jūrinių įrenginių yra problema su kuria reikia kovoti veiksmingiau ir efektyviau.

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (toliau – Jūrų strategijos pagrindų direktyva) taip pat prisideda prie vandenių aplinkos gerinimo nuo naftos taršos iš jūrinių įrenginių. ES prioritetas – siekti nulinės taršos, visų pirma užkertant kelią kenksmingų medžiagų išleidimui jų susidarymo vietoje (Europos Komisijos ataskaita Europos Parlamentui..., 2020a). Direktyvą taikydamos valstybės narės turi imtis būtinų priemonių, skirtų pasiekti arba išlaikyti gerai jūrų aplinkos būklę. Gera aplinkos būklė apibrėžiama, kaip jūros vandenių aplinkos būklė, kai tie vandenys sudaro ekologiniu požiūriu įvairius ir dinamiškus vandenynus bei jūras, kurie yra švarūs, sveiki ir produktyvūs jiems būdingomis sąlygomis, o jūrų aplinkos naudojimas neperžengia tausaus naudojimo lygio, ir tokiu būdu išsaugomas potencialas ja naudotis dabartinėms ir būsimoms kartoms (Direktyva 2008/56/EB, 2008).

Jūrų strategijos pagrindų direktyva apima visą veiklą, kuri daro poveikį jūrų ekosistemoms (pvz., žvejybą, laivybą, naftos ir dujų gavybą jūroje, atsinaujinančiuosius energijos išteklius), tačiau šia direktyva tokia veikla nėra konkrečiai reglamentuojama (Europos Komisijos ataskaita Europos Parlamentui..., 2020a). 2020 m. Europos Komisijos pateiktoje ataskaitoje Europos Parlamentui ir Tarybai pripažįstama, kad siekiant įgyvendinti Jūrų strategijos pagrindų direktyvą tiek nacionaliniu, tiek ES lygmeniu labai svarbu yra racionalizavimas ir koordinavimas su kitų sektorių politika, pavyzdžiui, naftos išgavimu jūrose. Siekdamas užtikrinti, kad įprastos ar naujos ekonominės veiklos plėtra nedarytų papildomo neigiamo poveikio jūros aplinkai, ES ir jos valstybės narės, turi sukurti tvirtesnes sąsajas tarp direktyvos ir politikos, kuria reglamentuojama jūrinė veikla (Europos Komisijos ataskaita Europos Parlamentui..., 2020a). Akivaizdu, kad ES pripažįsta, jog reikia dar daug nuveikti, kad būtų pasiekta gera jūros aplinkos būklė ir tvarus jūrų naudojimas. Todėl, galime teigti, kad ES turėtų ne tik pripažinti, jog daugelyje sričių trūksta

reguliavimo, tačiau ir imtis atitinkamų veiksmų bei jų imtis kuo greičiau. Dešimtmečius vykstančios diskusijos neišgelbės mūsų vandenų ir jų aplinkos. ES siekiant nulinės taršos vienintelis būdas tai įgyvendinti – priimti griežtus reikalavimus, taikomus jūriniams įrenginiams bei padaryti juos privalomais.

Akivaizdu, jog tarptautinio reguliavimo trūkumas iš tiesų paskatino susikurti regioniniams susitarimams. ES – ne išimtis. Tačiau iš atliktos analizės galima matyti, kad ES reguliavimui dar reikia stipriai pažengti į priekį, kad jis galėtų būti laikomas efektyviai bei veiksmingai apsaugantis vandenį ir jų aplinką nuo naftos taršos iš jūrinių įrenginių. Pirmiausia, reguliavimas privalo būti atnaujinamas dėl akivaizdžių technologinių, ekonominių, klimato pokyčių pasaulyje. Antra, pasauliui susiduriant su vandenų taršos krize, turėtų būti priimami griežtesni reikalavimai jūriniams įrenginiams.

2 VALSTYBIŲ ATSAKOMYBĖ UŽ NAFTOS TARŠOS ŽALĄ

2.1 Valstybių pareigos naftos taršos kontekste

Nors vieningo jūrinių įrenginių reguliavimo nėra, vis dėl to, kylą klausimas kas būna kaip nafta išsilieja iš jūrinės platformos, kam kyla taršos žalos atsakomybė. Atsakomybės ir kompensacijos klausimas naftos išsiliejimo atvejais yra labai svarbus siekiant teisingai atlyginti už sukeltą žalą. Įvykus incidentui, paprastai, dėmesys nukreipiamas į objekto operatorių (laivo ar naftos platformos savininką), nes laikoma, kad jie nesilaikė nacionalinių saugos ir aplinkosaugos taisyklių bei standartų. Tačiau valstybės, turinčios jurisdikciją rajone, kuriame yra įrenginiai taip pat turėtų būti laikomos atsakingomis. O ypatingai tokiais atvejais, kai užteršiamos kaimyninių šalių teritorijos (Lehmköster, 2014, p. 135).

Naftos veikla jūroje gali sukelti žalą ne tik pakrantės valstybei, bet ir kitoms valstybėms. Praktikoje yra buvę pavyzdžių kai įvykus tarpvalstybinei naftos taršai, nukentėjusiosioms šalims nepavyko sulaukti kompensacijos už patirtą žalą (Smedt et al, 2016, p. 376). 2009 m. įvykus sprogimui Montaros naftos platformoje esančioje Rytų Timoro jūroje, prie šiaurinės Vakarų Australijos pakrantės, kuris vėliau tapo nevaldomu gaisru, per 74 dienas į vandenį buvo išmesta 23 000 000 litrų naftos. Nafta pasiekė Rytų Nusa Tenggara, Indonezijos provinciją bei užteršė jos pakrantes taip sukeldama žalą ne tik vandeniui aplinkai, bet ir ekonomine veikla besiverčiantiems žvejams bei jūros dumblių augintojams (Case of Montara oil spill..., 2019). Montaros platforma buvo Australijos išskirtinėje ekonominėje zonoje, tačiau Australija atsisakė išmokėti kompensacijas (Lehmköster, 2014, p. 135). Tik 2016 m. 15 000 Indonezijos piliečių, nukentėjusių nuo išsiliejimo padarinių, kreipėsi į Australijos teismus prašydami priteisti iš Montaros platformos operatoriaus 200 000 000 Australijos dolerių. Tačiau, sprendimas vis dar nėra priimtas (Hunt, 2020). Kadangi nėra jokio aiškaus tarptautinio reguliavimo nukreipto prieš jūrinio įrenginio savininką, be kita ko, Indonezijos piliečiai, pirmiausia, turės įrodyti, kad būtent nafta iš Montaros platformos sukėlė jiems žalą, antra, įrodyti, kad būtent jūrinio įrenginio savininko aplaidumas/neatsargumas sukėlė incidentą (Rares, 2019, p. 8). Ši situacija labai gerai pavaizduoja kaip nesant konkretaus tarptautinio reguliavimo yra sunku spręsti naftos išsiliejimo incidentų atsakomybės bei kompensacijos klausimus bei kaip naftos taršos žalos aukoms yra sunku išsikvoti kompensacijas, o aplinkosauginiai klausimai išvis lieka neaptariami. Todėl yra svarbu išnagrinėti kokias valstybė turi pareigas naftos taršos kontekste ir kada įmanoma valstybei pritaikyti atsakomybę už naftos taršos žalą.

Kaip jau aptarta, valstybės pagal UNCLOS turi išskirtinę jurisdikciją savo kontinentiniam šelfe bei išskirtinėje ekonominėje zonoje, tačiau jos taip pat yra įpareigosos saugoti ir išsaugoti jūros aplinką. Be kita ko, valstybės kartu ar pavieniui imasi visų būtinų priemonių, kad būtų išvengta jūrinės aplinkos teršimo iš bet kokio šaltinio, įskaitant naftos taršą iš laivų ir jūrinių įrenginių. Taip pat pabrėžiama būtinybė saugoti ir išsaugoti retas ar pažeidžiamas ekosistemas (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982). Šie įpareigojimai yra priežiūros standarto (anglų k. – due diligence) pareigos valstybėms skirtos jų elgesiui ir kartu leidžiančios valstybėms pasirinkti reguliavimą, kuris atitiktų jų poreikius ir prioritetus (Responsibilities and Obligations of States Sponsoring..., 2011). Leidimas valstybėms pasirinkti reguliavimą pagal jos poreikius ir prioritetus signalizuoja, jog tarp valstybių gali formuotis skirtingas požiūris bei skirtingos priimanos priemonės.

UNCLOS nepamiršta paminėti, kad valstybės imasi visų būtinų priemonių, kad pagal jų jurisdikciją vykdoma ar jų kontroliuojama veikla būtų vykdoma tokiu būdu, kad dėl teršimo nebūtų padaryta žalos kitoms valstybėms ar jų aplinkai (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982). Ši nuostata ypatingai svarbi, nes joje įtvirtinamas „no-harm“ principas, dar žinomas kaip *Sic utere Tuo Ut Alienum Non Leadas* arba tarpvalstybinės žalos draudimo principas, kuris numato, jog valstybės pagal tarptautinę teisę turi pareigą užtikrinti, kad jos jurisdikcijoje vykdoma veikla nepadarytų žalos kitų valstybių ar teritorijų aplinkai (Beverlin, 2008, p. 439). Tarpvalstybinė žala reiškia žalą, kuri kyla tais atvejais kai dėl vienos valstybės teritorijoje arba teritorijoje, kuri priklauso tos valstybės jurisdikcijai, vykdomos veiklos atsiranda nuostoliai kitos valstybės teritorijoje ir (arba) teritorijoje, kuri priklauso kitos valstybės jurisdikcijai (Report of the International Law Commission..., 2006, p. 108).

Tarpvalstybinės žalos draudimo principas pirmą kartą suformuluotas Trail Smelter byloje (Trail Smelter Case, 1941), išplito pasaulyje ir buvo įtrauktas į 1972 m. Žmogaus aplinkos konferencijos deklaraciją, dar žinomą kaip Stokholmo deklaraciją, bei 1992 m. Rio deklaraciją dėl aplinkos ir plėtros (toliau – Rio deklaracija) (Tanaka, 2015, p. 37) . Rio deklaracijos 2 str. teigia, kad vadovaudamosi JT Chartija ir tarptautinės teisės principais, valstybės turi teisę eksploatuoti išteklius pagal savo aplinkosaugos ir plėtros politiką; jos užtikrina, kad veikla, kuri yra jų jurisdikcijos ar kontrolės sferoje, nedarytų žalos aplinkai ar kitoms valstybėms bei vietovėms, esančioms už nacionalinės jurisdikcijos ribų (Rio Declaration on Environment and Development, 1992). Pagal šia formuluotę, valstybės privalo nepadaryti žalos ne tik kitoms valstybėms, bet ir visai teritorijai esančiai už jos jurisdikcijos (Birnie et al, 2009, p. 137). Taigi, taikymo apimtis ypatingai plati ir

užtikrinanti, kad valstybės privalo saugoti visą pasaulio aplinką, įskaitant jūras, vandenynus ir juose egzistuojančias ekosistemas.

2.2 Valstybių atsakomybės kilimo prielaidos

Valstybės atsakomybės kilimui, pirmiausia reikia, kad kilusi žala būtų padaryta dėl to, kad pati valstybė pažeidė tarptautinės teisės normas (Smith, 1988, p. 422). 2001 m. JT Tarptautinės teisės komisijos Valstybių atsakomybės už tarptautinės teisės pažeidimus straipsnių projekte (toliau – Valstybių atsakomybės straipsnių projektas) numatoma, kad bet koks tarptautinės teisės pažeidimas yra pagrindas kilti valstybės atsakomybei, o tarptautiniu pažeidimu laikoma kai: veika priskiriama valstybei (subjektyvusis elementas) ir veika yra valstybės tarptautinio įsipareigojimo pažeidimas (objektyvusis elementas) (International Law Commission, Draft Articles..., 2001). Akivaizdu, kad tarptautiniai valstybių įpareigojimai kyla iš tarptautinių sutarčių, konvencijų, kurių dalyvė ji yra arba pagal tarptautinę paprotinę teisę (Brownlie, 2009, pp. 436-437). Be kita ko, UNCLOS 235 str. 1 d. įtvirtinta, kad valstybės atsako už tarptautinių įsipareigojimų dėl jūros aplinkos apsaugos ir išsaugojimo vykdymą bei atsako pagal tarptautinę teisę (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982).

Tarptautiniai susitarimai naftos taršai iš laivų numato daug įpareigojimų valstybėms, tačiau, kaip minėta, šiuo metu neegzistuoja tarptautiniai susitarimai specifiskai skirti naftos taršos prevencijai iš jūrinių įrenginių. Todėl, vieninteliai įpareigojimai kylantys valstybėms dėl jūrinių įrenginių taršos prevencijos yra numatomi UNCLOS bei aptarto tarpvalstybinės žalos draudimo principo, kurie turi būti įgyvendinami priežiūros standarto kontekste (Fitzmaurice, 2008, p. 3).

Pulp Mills byloje, Tarptautinis Teisingumo Teismas (toliau – TTT) pažymėjo, jog valstybės turi priežiūros standarto (anglų k. – due diligence) įpareigojimą dėl egzistuojančios „no-harm“ taisyklės (Case concerning Pulp Mills on..., 2010). TTT konstatavo, jog įpareigojimas valstybėms priimti taisyklės ir priemonės skirtas apsaugoti ir išsaugoti vandenų aplinką bei išvengti jos teršimo turi būti atliekamas atsargiai ir apgalvotai (anglų k. – to act with due diligence) (Case concerning Pulp Mills on..., 2010). Pasak TTT, tai reiškia, ne tik tinkamų taisyklių ir priemonių priėmimą, bet ir tam tikro lygmens aktyvumą jas vykdant bei vykdant administracinę kontrolę, taikomą viešiesiems ir privatiems operatoriams, pavyzdžiui, vykdant tokių operatorių vykdomos veiklos stebėseną, siekiant apsaugoti kitų šalių teises (Case concerning Pulp Mills on..., 2010). Taigi, valstybėms numatomas atitinkamas standartas, kurio turi būti laikomasi vykdant savo tarptautinius

įsipareigojimus. Valstybės nesugebėjimas užtikrinti ir išlaikyti numatytus standartus, pavyzdžiui, UNCLOS, gali reikšti atsakomybės pritaikymą valstybei, jeigu tarp kilusios vandens taršos žalos ir valstybės pareigų bus nustatyta sąsaja (Ringbom, Schechinger, 2017, p. 279). Be to, kaip minėta, UNCLOS tiesiogiai įtvirtina valstybių atsakomybę už tarptautinių įsipareigojimų dėl jūros aplinkos apsaugos ir išsaugojimo vykdymą (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982). Todėl jeigu valstybė tinkamai neįvykdo jai numatytų pareigų arba pareigų įvykdymas neatitinka priežiūros standarto ir dėl to kyla naftos taršos žala, ji bus laikoma atsakinga už kilusią žalą. Vis dėl to praktikoje įrodyti priežastinį ryšį tarp žalos ir valstybės veiksmų yra gana sudėtinga (Fitzmaurice, 2008, p. 5).

Tarptautinės teisės bei teisminės praktikos trūkumas dėl reikalaujamo priežiūros standarto apibrėžimo, sukelia sunkumų plėtoti valstybės atsakomybės pritaikymą aplinkos apsaugos kontekste (Fitzmaurice, 2008, p. 5). Priežiūros standarto koncepciją laikoma nuolatos kintančia dėl to ją tiksliai apibrėžti yra sudėtinga, pavyzdžiui, tam tikros priemonės vienu metu gali būti laikomos pakankamomis, tačiau atsiradus naujiems moksliniams tyrimams ar technologijoms tos pačios priemonės gali būti jau laikomos nepakankamomis (Responsibilities and Obligations of States Sponsoring..., 2011). Papildomai, priežiūros standartas gali skirtis tarp valstybių dėl jų techninių, ekonominių galimybių (Tanaka, 2015, p. 38). Nesant vienodo priežiūros standarto apibrėžimo atsakomybės pritaikymas valstybėms laikomas komplikuoju procesu. O skirtingos valstybių galimybės dar labiau apsunkina supratimą kokia apimtimi turėtų būti įgyvendinamas priežiūros standartas.

Vienintelė praktikoje siūloma išeitis šiam neaiškumui yra priežiūros standarto įpareigojimą prilyginti su geriausios aplinkosauginės praktikos taikymu (Tanaka, 2015, p. 38). Šių dviejų elementų sąsaja buvo pabrėžta Ginčų dėl jūros dugno kolegijos, kuri konstatavo, jog valstybės turi taikyti egzistuojančią geriausią aplinkos apsaugos praktiką, kad būtų galima pripažinti, jog valstybės veiksmai atitinka priežiūros standarto įpareigojimą (Responsibilities and Obligations of States Sponsoring..., 2011). Tačiau, tuo pačiu, Ginčų dėl jūros dugno kolegija nepateikė aiškaus geriausios aplinkos apsaugos praktikos koncepcijos apibrėžimo taip vėl palikdama daug neatsakytų klausimų (Tanaka, 2015, p. 38). Tarptautinėje teisėje galime rasti vieną geriausios praktikos koncepcijos apibrėžimą, kuris įtvirtintas Konvencijoje dėl šiaurės rytų Atlanto jūros aplinkos apsaugos (toliau – OSPAR) (Tanaka, 2015, p. 38; Konvencija dėl šiaurės rytų Atlanto..., 1992). Ši konvencija taip pat aktuali, nes ES yra konvencijos dalyvė, be kita ko, ši konvencija pritaikoma ir jūriniams įrenginiams (Luk, Rylie, n.d., pp. 3-4). OSPAR pirmajame priedėlyje įvardijama, jog geriausia aplinkosauginė praktika yra tinkamiausio aplinkos

kontrolės priemonių ir strategijos derinio taikymas. Toliau pabrėžiama, kad geriausia aplinkosauginė praktika bėgant laikui kinta dėl technologinių pasiekimų, ekonominių ir socialinių faktorių bei pasikeitimų moksle bei supratime (Konvencija dėl šiaurės rytų Atlanto..., 1992). Todėl valstybės, esančios konvencijos narėmis, privalo peržiūrėti savo taikomas priemones, atsižvelgiant į išvardintus elementus bei pritaikyti juos atitinkančias priemones. Jei valstybės, kurios veiksmai sukėlė žalą, netinkamai įvykdė šį įsipareigojimą, atitinkamai, būtų sudėtinga teigti, jog valstybė taip pat įvykdė priežiūros standartą (Birnie et al, 2009. p. 148). Svarbu pabrėžti, jog OSPAR konvencijoje numatomas apibrėžimas teisinės pasekmės sukelia tik jos dalyvėms bei yra taikoma tik šiaurės rytų Atlanto teritorijoje (Luk, Ryrie, n.d., pp. 4). Todėl tarptautiniu lygmeniu šis apibrėžimas nėra įpareigojantis, tačiau juo galėtų būti remiamasi kaip geruoju pavyzdžiu.

Kaip ir priežiūros standarto atveju, taip ir gerosios praktikos atveju šių koncepcijų įgyvendinimas priklauso nuo daugelio elementų valstybėse. Atsižvelgiant į skirtingas valstybių ir regionų politines, ekonomines, ekologines ir technines sąlygas, geriausios praktikos standartas tarp valstybių gali stipriai skirtis, ypač besivystančiose valstybėse (Nolkaemper, 1996, p. 153). Atitinkamai, valstybės atsakomybė už jūroje esančių įrenginių sukeltą taršą turi būti nustatoma vertinant ar valstybė elgėsi tinkamai, pagal numatytą priežiūros standartą ar geriausią aplinkosauginę praktiką (Bosma, 2012, p. 93). Akivaizdu, jog nesant vieningų standartų, žalos kilimo atveju būtų sunku nustatyti ar valstybė įvykdė įpareigojimus ar ne, nes paprasčiausiai nesant vienodų standartų nėra aišku kokiu apimtimi įpareigojimai turėjo būti įvykdyti.

Žvelgiant iš aplinkosauginės perspektyvos valstybės atsakomybės institutas už padarytą žalą yra ribotos vertės ir mažai veiksmingas (Tanaka, 2015, p. 40). Vieningų tarptautinių įpareigojimų bei standartų nebuvimas ne tik apsunkina atsakomybės pritaikymą valstybei už atsiradusią žalą, bet ir visiškai neapsaugo pasaulio vandenų bei jų aplinkos už naftos taršos žalą atsirandančią iš jūrinių įrenginių. Vis dėl to, didžiausia valstybių atsakomybė, naftos taršos išsiliejimų atveju, yra užtikrinti, kad tokia tarša neatsiras.

2.3 Griežtoji valstybių atsakomybė

Kaip alternatyva, praktikoje yra siūloma valstybėms už tokios pavojingos veiklos, kaip naftos išgavimas jūroje, žalą taikyti griežtąją atsakomybę (Fitzmaurice, 2008, p. 5). O tai reiškia, jog valstybė atsakytų, bet kokiu atveju kilus tarpvalstybinei žalai, nepaisant ar buvo jūrinio įrenginio operatoriaus kaltė ar ne (Lehmköster, 2014, p. 140).

Šią poziciją pagrindžiantys teiginiai remiasi tuo, kad valstybė jūrinių naftos įrenginių operatoriams pati išduoda vykdyti šią itin pavojingą veiklą. Be to, daugeliu atveju valstybės pačios išduoda licencijas įmonėms imdamos didelius licencijos mokesčius taip turėdamos dalį akcijų bendrovėje. Jei būtų įvesta ši valstybės atsakomybės forma naftos taršos iš jūrinių įrenginių kontekste, būtų įmanoma išvengti ilgų teismo procesų ir tokių atvejų kaip Monatros platformos katastrofos atveju (Lehmköster, 2014, p. 141).

Be kita ko, kaip pavyzdžiu yra remiamasi kosmoso teisėje įtvirtintu griežtosios valstybės atsakomybės principu (Fitzmaurice, 2008, p. 5). Konvencijoje dėl tarptautinės atsakomybės už kosminių objektų padarytą žalą (toliau – Kosmoso atsakomybės konvencija) 2 straipsnyje numatoma, kad paleidžiančioji valstybė yra visapusiškai atsakinga už žalą, kurią padarė jos kosminis objektas Žemės paviršiuje arba skrendančiam orlaiviu, atlyginimą (Konvencija dėl tarptautinės atsakomybės už kosminių..., 1972). Ši konvencija vienintelė tarptautinė sutartis numatanti griežtą valstybių atsakomybę. Todėl griežtoji valstybių atsakomybė yra greičiau išimtis negu taisyklė (Plakokefalos, Schechinger, 2017, p. 1059). Tačiau, yra manoma, jog remiantis šiuo pavyzdžiu būtų galima valstybėms taikyti griežtą atsakomybę jūrinių įrenginių tarpvalstybinės naftos taršos žalos sukėlimo atveju (Lehmköster, 2014, p. 141).

Žinoma, yra ir oponuojančių nuomonių griežtajai valstybės atsakomybei. Teigiama, jog valstybė turi pareigą tik užtikrinti, kad naftos tarša neatsirastų, tačiau už kilusią žalą turi atsakyti įrenginio operatorius atsižvelgiant į visuotinai pripažintą principą – „teršėjas moka“ (Ye, 2013, p. 62). Valstybė neturėtų atsakyti, jeigu ji savo pareigas įvykdė tinkamai, kaip aptarta prieš tai, priežiūros standarto kontekste. Valstybės griežtosios atsakomybės koncepcija laikoma politiškai nepriimtina (Rosas, 1991 cituota Ye, 2013, p. 62).

Atsižvelgiant į didėjančias naftos taršos rizikas iš jūrinių įrenginių, galima būtų teigti, kad valstybės turėtų prisiimti atsakomybę už tarpvalstybinės žalos sukėlimą iš jūrinių įrenginių. Tokį teiginį galima būtų grįsti tuo, kad kaip bus nagrinėjama vėliau, tarptautinėje teisėje neegzistuoja civilinės atsakomybės ir kompensacijų režimas taikomas už naftos taršos žalą iš jūrinių įrenginių. Taigi, nukentėjusiems asmenims dėl sukeltos tarpvalstybinės naftos žalos gali tekti susidurti su ypatingai komplikuotomis situacijomis gauti kompensacijas už patirtą žalą, o žala aplinkai išvis gali būti neatlyginama. Todėl dėl tokio mechanizmo trūkumo būtų daug paprasčiau, jeigu valstybėms būtų taikoma griežtoji atsakomybė. Taip pat tokios atsakomybės taikymas užtikrintų vandens ir jo aplinkos apsaugą, nes valstybės būtų įpareigos atlyginti sukeltą žalą aplinkai bei ją atkurti. Šiuo metu nesant, nei griežtosios valstybių atsakomybės, nei civilinės atsakomybės režimo, vandenys ir jų aplinka nukenčia labiausiai.

Vis dėl to, valstybės šiuo metu turi pareigą tik užtikrinti, kad naftos taršos žala neatsirastų, tačiau už kilusį rezultatą neatsako (Anton, 2011 cituota Ye, 2013, p. 62). Valstybė negarantuoja, jog aplinkai nebus padaryta jokios žalos, net ir tinkamai įvykdydama savo įpareigojimus priimti atitinkamas priemones skirtas naftos taršos prevencijai (Ye, 2013, p. 62). Nors šiuo metu nėra jokios valstybės atsakomybės taisyklės tarptautinėje teisėje už naftos jūrinių įrenginių sukeltą žalą, tai nereiškia, kad valstybės visiškai neturi įsipareigojimų jau atsiradus naftos taršos žalai (Plakokefalos, Schechinger, 2017, p. 1059). Valstybių atsakomybės straipsnių projekte numatoma, jog valstybė turi pareigą užtikrinti, kad žalos aukoms būtų atlyginta (International Law Commission, Draft Articles..., 2001). Be to, UNCLOS 235 str. įtvirtina valstybėms pareigą užtikrinti, kad pagal jų teisinės sistemas būtų galimybė kreiptis dėl greitos ir adekvačios kompensacijos ar kitokio atlygimo dėl jų jurisdikcijai priklausančių fizinių ar juridinių asmenų teršimo jūros aplinkai padarytos žalos (Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, 1982).

Todėl, galime daryti išvadą, kad valstybės privalo savo nacionalinėse sistemose turėti teisinės priemones skirtas naftos taršos aukų patirtai žalai atlyginti. Valstybėms, kuriose tokios teisės nėra suteiktos, kiltų atsakomybė atlyginti už kilusią naftos taršos žalą, bet ne todėl, kad valstybė užtikrina, kad absoliučiai naftos taršos žala neatsiras, bet todėl, kad pažeidė tarptautinėje teisėje priežiūros standarto kontekste numatytas savo pareigas (Ye, 2013, p. 63). Vis dėl to, reikia prisiminti, jog nesant konkreitiems standartams kaip turėtų būti kontroliuojama jūrinių naftos įrenginių veikla, o taip pat kokia turėtų būti atsakomybė ir kompensacijos už sukeltą žalą, valstybės įsipareigojimas užtikrinti atlyginimą naftos taršos aukoms, gali būti labai žemo lygio bei skirtis tarp valstybių.

3 CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS UŽ NAFTOS TARŠOS ŽALĄ REGULIAVIMAS

3.1 Tarptautinio civilinės atsakomybės reguliavimo atsiradimo raida

Valstybių atsakomybė už naftos taršą nėra veiksmingas mechanizmas užtikrinantis reikiamas kompensacijas naftos taršos aukoms ir vandenims, o vieningų standartų nebuvimas šį procesą dar labiau apsunkina. Tačiau be valstybių atsakomybės, tarptautinėje teisėje gretimai susikūrė dar vienas mechanizmas padedantis užtikrinti kompensacijas nukentėjusiems – civilinė atsakomybė už naftos taršos žalą. Ši atsakomybė gerai žinoma kai kalbama apie naftos taršą iš laivų, tačiau, kaip jau ne kartą minėta, toks mechanizmas neegzistuoja naftos taršos žalai iš jūrinių įrenginių. Tačiau, esamą režimą naftos taršai iš laivų yra aktualu išnagrinėti šio darbo apimtyje, siekiant suprasti, kaip panašiam sektoriuje yra reguliuojama civilinė atsakomybė, taip pat, kaip yra suteikiamos kompensacijos už naftos taršos žalą vandenims ir jų aplinkai. Tokiu būdu siekiant atsakyti ar laivybai pritaikomas režimas tam tikra apimtimi gali būti pritaikomas ir jūriniams įrenginiams. Be kita ko, siekiant išnagrinėti ar esamas regioninis jūrinių įrenginių reguliavimas toks pats veiksmingas ar vis dėl to tarptautinei bendruomenei reikėtų imtis bendrų veiksmų kurti naują reguliavimą specifiskai skirtą jūriniams įrenginiams.

Esminis momentas paskatinęs susikurti tarptautiniam atsakomybės ir kompensacijų režimui buvo minėtas Torrey Canyon incidentas. Tuometinis reguliavimas nenumatė jokių atsakomybės ir kompensacijų sprendimo klausimų (Ottensoser, 2018, p. 40), todėl Prancūzijai ir Britanijai nukentėjus nuo incidento buvo sudėtinga teisiškai išspręsti atsakomybės ir kompensacijų klausimus. Torrey Canyon katastrofa buvo kertinis momentas parodęs silpnąsias reguliavimo vietas bei paskatinęs valstybes imtis veiksmų (Marchand, 2017, p. 3).

1969 m. Briuselyje buvo surengta konferencija dėl vandenų taršos žalos, kurioje buvo priimti šie nauji instrumentai: konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (toliau – 1969 Atsakomybės konvencija); konvencija dėl intervencijos atvirojoje jūroje esant nukentėjusiųjų nuo užteršimo nafta (toliau – 1969 Intervencijos konvencija) bei šiek tiek vėliau 1971 m. priimta konvencija dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fono įkūrimo (toliau – 1971 Fondo konvencija) (Johnston, 1981, p. 32).

1969 Atsakomybės konvencija nustatė taisykles ir procedūras, kuriose buvo aptariama atsakomybės bei kompensacijų klausimai dėl naftos taršos žalos vandenyse. 1971 Fondo Konvencija buvo įsteigtas fondas, kuriuo buvo siekiama papildomai atlyginti taršos žalą

patyrusiems asmenims, kurie negalėjo gauti pilnos ir tinkamos kompensacijos pagal 1969 Atsakomybės Konvenciją (Johnston, 1981, pp. 32-33).

1969 Intervencijos Konvencija leido bet kuriai šaliai imtis „tokių priemonių atvirojoje jūroje, kokių reikia, užkirsti kelią, sušvelninti ar pašalinti rimtus ir neišvengiamus pavojus susijusius su vandenų teršimu nafta, dėl avarijos vandenyse ar su tokia avarija susijusių veiksmų, dėl kurių pagrįstai gali kilti didelių žalingų pasekmių" (International Convention relating to intervention..., 1969). Kitaip tariant, konvencijoje buvo įtvirtintas savipagalbos principas (Raster, Sima, 1981 cituota Johnston, 1981, p. 34). Naujasis reguliavimas buvo originalus, daug veiksmingesnis ir efektyvesnis negu bet koks prieš tai buvęs.

Besivystant naftos ir laivybos pramonei daugėjo ir naftos išsiliejimo incidentų, kurie būdavo vis didesni bei sukeltys rimtesnę ir pavojingesnę žalą, pavyzdžiui, 1978 m. amerikiečiams priklausantis laivas Amoco Cadiz nuskendo prie Prancūzijos krantų išleisdamas 1 600 000 statinių naftos ir užteršė apie 125 mylias Prancūzijos pakrantės (Toscano, 2010). Amoco Cadiz incidentas buvo pripažintas didžiausiu naftos išsiliejimo incidentu tuo metu, o jo padaryta žala siekė 282 000 000 dolerių (Insurance Catastrophe Loss Review: Oil..., 2010). Svarbu paminėti, jog tuo metu galiojantis reguliavimas numatė kompensacijas tik iki 95 mln. dolerių. Laikui bėgant tiek 1969 Atsakomybės konvencija, tiek 1971 Fondo konvencija turėjo būti atnaujinamos išplečiant atsakomybės ir kompensacijų ribas (Marchand, 2017, p. 4).

Naujausi protokolai, kurie yra aktualūs ir šiuo metu, yra 1992 m. tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (toliau – Atsakomybės konvencija), 1992 m. tarptautinė konvencija dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo (toliau – Fondo konvencija) (Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės..., 1992; Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio taršos nafta..., 1992). Naujuosiuose susitarimuose buvo išplėsta taršos žalos sąvoka, padidintos kompensacijos bei išplėsta jų taikymo sritis nukentėjusiesiems nuo taršos (Marchand, 2017, p. 4). Nuo 1978 iki 2019 m. 1992 Fondo Konvencija įkurtas tarptautinis taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondas (toliau – 1992 Fondas) jau yra išmokėjęs kompensacijų už 741 000 000 svarų (Annual Report 2019, 2020, p. 13)

Galiausiai 2003 m., valstybės, atsižvelgdamos į naujausius naftos incidentus, kaip Nakhdoka ir Erika išsiliejimai, nusprendė, kad didžiausios kompensacijos, numatytos Fondo konvencijoje, tam tikromis aplinkybėmis gali būti nepakankamos poreikiams patenkinti (Moller, 1997, p. 1; Total guilty of French oil..., 2008; Faure et al, 2016, pp. 72-73). Todėl buvo priimtas naujas Fondo konvencijos protokolas (toliau – Papildomo fondo

protokolas), kuriuo buvo įkurtas Tarptautinis papildomas taršos žalos kompensavimo fondas (toliau – Papildomas fondas) (Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio..., 2003).

Taip pat 2001 m. Londone priimtas naujas dokumentas – 2001 metų Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą (toliau – 2001 Bunkerių Konvencija) (Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės..., 2001). Konvencija priimta dėl to, jog buvo pripažinta, kad naftą gabenantys laivai nėra vieninteliai laivai, kurie daro naftos taršos žalą vandenyse. Daugybė atvejų žala yra padaroma išsiliejant naftos produktams, kurie yra naudojami laivo operacijoms (Bachxevanis, 2009, p. 1). Todėl ši konvencija neapsiriboja tik stabiliais mineralinių angliavandenilinių naftos produktais (pavyzdžiui, žaliavinė nafta, mazutas, sunkusis dyzelinis kuras, tepalai), o apima ir tokius atvejus, kai žala padaroma bet kokio angliavandenilinio naftos produkto, kuris naudojamas ar ketinamas naudoti laivui eksploatuoti ar varyti (Entry into force of Bunker..., 2008). Šioje vietoje, reikėtų atkreipti dėmesį, jog ši konvencija darbo apimtyje nebus nagrinėjama, nes darbo apimtyje nagrinėjami naftos išsiliejimo incidentai iš jūrinių įrenginių šiems atliekant naftos gavybos, perdirbimo, sandėliavimo veiklą, kai išsilieja stabilieji mineraliniai angliavandeniliniai naftos produktai. Todėl naftos produktai, kurie naudojami pačio jūrinio įrenginio eksploatacijai į tyrimo apimtį nepatenka.

3.2 Tarptautinis civilinės atsakomybės už naftos taršą iš laivų režimas

Tarptautinė teisinė sistema susideda iš dviejų konvencijų rinkinių, kurie gretimai egzistuoja tarptautiniu mastu. Abiejų režimų tikslas yra kompensuoti patirtą žalą naftos taršos aukoms taikant daugiapakopę sistemą pagal kurią teršiančio laivo savininko atsakomybė papildoma kompensacija iš fondo, kuris finansuojamas Fondo konvencijos šalių dalyvių naftos krovinių importuotojų įmokomis (Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio taršos nafta..., 1992). Dėl patirtos žalos ieškinius gali pareikšti tiek pavieniai asmenys, tiek privačios įmonės, organizacijos tiek ir viešieji subjektai, įskaitant pačias valstybes bei vietines institucijas (Annual Report 2019, 2020, p. 10). Žala kompensuojama dėl stabiliosios naftos, kurią patyrė konvencijų šalis, neatsižvelgiant į tanklaivio vėliavą, naftos nuosavybę ar vietą, kurioje įvyko incidentas (United Nations, 2012, p. 9). Dauguma teisės akademikų šį civilinės atsakomybės režimą laiko auksiniu standartu aplinkos apsaugos teisėje (Bosma, 2012; Mason, 2001, Noussia, 2012 cituota Farnworth, 2017, p. 146).

Egzistuojantys režimai yra du:

- 1) 1969 Atsakomybės konvencijos – 1971 Fondo konvencijos režimas;

2) 1992 m. Atsakomybės konvencijos ir Fondo konvencijos režimas (toliau – 1992 režimas).

Abu režimai egzistuoja kartu dėl to, nes ne visos šalys priklausančios 1969 Atsakomybės konvencijai denonsavo ją ir prisijungė prie naujosios Atsakomybės konvencijos. Tačiau, 1971 Fondo Konvencija skirta papildyti 1969 Atsakomybės konvenciją, nustojo galioti 2002 metų gegužės 24 dieną, todėl ji nebetaikoma jokiems incidentams, įvykusiems po šios datos. Todėl antroji kompensacijos pakopa šiuo metu yra taikoma tik pagal 1992 m. Fondo konvenciją (United Nations, 2012, p. 11). Todėl detalesnė analizė bus sutelkta tik į antrąjį režimą ir jo pritaikymą.

Tarptautinis civilinės atsakomybės už naftos tarša iš laivų režimas sukuria trijų pakopų sistemą, kuria siekiama veiksmingai kompensuoti naftos išsiliejimo žalą laivybos veikloje (Yuan, 2017, p. 474). 1992 režimas taikomas taršos žalai padarytai konvencijos dalyvių teritorijoje, teritorinėje jūroje, išimtinėje ekonominėje zonoje ar jai lygiavertėje zonoje (Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio taršos nafta..., 1992).

Pagal 1992 režimą nukentėjusiems dėl naftos išsiliejimo gali būti suteiktos kompensacijos dėl taršos žalos, kuri pagal Atsakomybės konvenciją reiškia „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“. Taip pat taršos žala apima ir prevencines priemones, kurios „reiškia visas pagrįstas priemones, kurių įvykus incidentui ėmėsi bet kuris asmuo taršos žalai išvengti arba ją sumažinti“ (Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio taršos nafta..., 1992). Taigi, praktikoje išskiriamos kompensacijos už: valymo ir prevencines priemones, patirtą turtinę žalą, patirtus ekonominius nuostolius atitinkamuose sektoriuose (žuvininkystės, jūrininkystės, turizmo), padarytą aplinkai žalą bei vėliau po išsiliejimo atliekamus tyrimus (Claims Manual, 2016, pp. 13-14). Matome, jog 1992 režimas suteikia kompensacijas paprastai už patirtus ekonominius nuostolius naftos taršos aukoms, bet ir tam tikra apimtimi numato kompensacijas už aplinkos pablogėjimą. Aplinkos pablogėjimas nėra apibrėžiamas konvencijose, bet Fondo rekomendacijose dėl ieškinių dėl žalos aplinkai teigiama, jog ši sąvoka turėtų būti suprantama kaip neigiamas aplinkos pasikeitimas, dėl kurio pablogėja arba susilpnėja jos veikimas (Guidlines for presenting claims for..., 2018, p. 5). Visgi iš pateikiamos „taršos žalos“ sąvokos Atsakomybės konvencijoje matome, kad kompensacijos už aplinkos pablogėjimą yra apribojamos pagrįstomis faktinėmis atstatymo ir atstatymui reikalingų priemonių išlaidomis (Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio

taršos nafta..., 1992). Tai suponuoja, kad pagal 1992 režimą nėra atlyginama pilnai žala vandeniui ir jo aplinkai, šis aspektas bus aptariamasis vėlesnėje tyrimo dalyje plačiau.

Pirmoji pakopa – 1992 metų Atsakomybės konvencija

Atsakomybės konvencija yra pirmoji kompensacijos pakopa. Ji įtvirtina griežtą laivo savininko atsakomybę, kuri reiškia, jog laivo savininkas atsako už kilusią žalą dėl naftos išsiliejimo iš jam priklausančio laivo nepaisant jo kaltės (Jacobsson, 2007, p. 138). Tokia sistema suteikia pakankamai paprastą ir efektyvią procedūrą tiems, kurie susiduria su naftos taršos žala, nes paprasčiausiai nereikia nustatinėti ir įrodinėti subjekto kaltės.

Konvencijos III str. numato atvejus kada savininko atsakomybė gali būti ribojama, tačiau labai siaura apimtimi, pavyzdžiui, jei žala kilo dėl karo veiksmų, trečiosios šalies veiksmų bei pan. Atsakomybė yra apribojama tam tikra suma, kuri priklauso nuo laivo tonažo (Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės..., 1992). Šiuo metu ši suma gali būti nuo 4 510 000 „atskaitymo vienetų“, pagal konvenciją „atsiskaitymo vienetas“ yra Tarptautinio valiutos fondo nustatyta speciali kredito teisė, (anglų k. - special drawing right) (toliau – SDR) iki 89 770 000 SDR (The 1992 Civil Liability Convention, 2021). Atitinkamai, šios sumos keičiant SDR į EUR būtų lygios 5 386 488 – 107 216 199 EUR⁵. Svarbu paminėti, jog savininkas praranda teisę riboti savo atsakomybę, jeigu įrodoma, „kad taršos žala atsirado dėl jo asmeninio veikimo ar neveikimo siekiant padaryti tokią žalą arba dėl didelio nerūpestingumo, kad tokia žala tikriausiai atsirastų“ (Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės..., 1992). Tokiu atveju jokios sumų ribos nėra taikomos.

Be kita ko, laivų savininkai yra įpareigojami turėti draudimą ar kitokią finansinę garantiją, kuri taip pat susiejama su laivo tonažu (Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės..., 1992). Tai leidžia nukentėjusiems kaltinimus reikšti ne tik laivo savininkui, bet ir draudikui ar kitam asmeniui, kuris teikia finansinę apsaugą laivo savininkui (Jacobsson, 2007, p. 146). Taigi, pirmosios pakopos atveju visa atsakomybė bei kompensacijos išmokėjimas tenka tik laivo savininkui ar kitam asmeniui, teikiančiam laivo savininkui finansinį užtikrinimą.

⁵ Keitimas atliktas pagal 2001-03-02 galiojusį kursą.

Antroji pakopa – 1992 Fondas

Antroji kompensacijos pakopa numatyta Fondo konvencijoje suveikia tais atvejais kai nukentėjęs nuo naftos taršos asmuo negauna „visiškos ir adekvačios“ kompensacijos pagal Atsakomybės konvenciją dėl šių priežasčių:

1) Laivo savininkas:

a. Atleidžiamas nuo atsakomybės, nes gali remtis Atsakomybės konvencijos III straipsnyje numatytomis išimtimis, arba

b. Finansiškai negali atlyginti padarytos žalos ir jo draudimas nėra pakankamas reikalavimams patenkinti, arba

2) Žala viršija maksimalią laivo savininko atsakomybę pagal Atsakomybės konvenciją (Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio taršos nafta..., 1992).

Fondo konvencija papildo Atsakomybės konvenciją, galima teigti, jog 1992 Fondas yra tarsi papildomas saugiklis užtikrinti, kad nukentėjusiesiems tikrai bus atlyginta žala. Be kita ko, Fondo konvencija, kaip ir Atsakomybės konvencija, numato atvejus kada fondas neprisiima jokių įsipareigojimų, pavyzdžiui, jeigu taršos žala atsirado dėl karinių veiksmų arba tokiais atvejais, kai ieškovas negali įrodyti, kad žala atsirado dėl incidento, kuriame dalyvavo vienas ar daugiau laivų (Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio taršos nafta..., 1992; United Nations, 2012, p. 16). Nepaisant to, jeigu ieškovas įrodo, kad taršos žala buvo padaryta iš laivo, 1992 Fondas privalės suteikti kompensaciją ieškovui, net jeigu laivas sukėlęs žalą negali būti nustatytas. Svarbu paminėti, jog 1992 Fondas nesuteiks kompensacijų už žalą kurią patyrė šalis nesanti šio fondo sutarties dalyve (United Nations, 2012, p. 16). Akivaizdu, jog antrosios pakopos atveju kompensacijų išmokėjimo atsakomybė tenka jau nebe laivo savininkui, o fondui.

Žinoma, 1992 Fondas taip pat taiko tam tikras kompensacijų lubas. Šiuo metu fondo atsakomybė yra apribota iki 203 000 000 SDR (242 451 694 EUR)⁶ už kiekvieną įvykusį naftos išsiliejimą (The 1992 Civil Liability Convention, 2021). Fondas yra sudaromas iš metinių įmoku, kurias privalomo mokėti kiekvienas Fondo konvencijos susitariančiosios šalies subjektas (įskaitant ir Vyriausybės institucijas, valstybei priklausančias bei privačias įmones), kuris priima daugiau kaip 150 000 tonų „apmokestintos naftos“ bet kuriais kalendoriniais metais (United Nations, 2012, p 17). „Apmokestinama nafta“ pagal Fondo Konvenciją suprantama kaip grynoji nafta ir mazutas, kuri yra atgabenama vandenimis į tos valstybės uostus ar terminalus (Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio taršos nafta..., 1992). Atitinkamai toks reguliavimas sukuria tam tikrą dvilypumą. Tam

⁶ Keitimas atliktas pagal 2001-03-02 galiojusį kursą.

tikrais atvejais valstybės prisijungimas prie Fondo Konvencijos, joje esantiems subjektams priimantiems „apmokestinamą naftą“, gali atnešti didelę finansinę naštą, kai tuo tarpu kitoms valstybėms, kurių subjektai priima mažiau negu 150 000 tonų „apmokestinamos naftos“ neturės mokėti įmokų į fondą, todėl toks valstybės prisijungimas prie Fondo konvencijos atneš tik naudą be jokių finansinių įsipareigojimų (United Nations, 2012, p. 28).

Trečioji pakopa – 2003 Papildomas Fondas

Paskutinioji trečioji pakopa yra įtvirtinama Papildomo Fondo protokole. Ši pakopa taikoma tais atvejais kai apsauga suteikta po pirmosiomis dviem pakopomis yra vis dar nepakankama. Svarbu paminėti, jog Papildomo fondo kompensacija taip pat taikoma tik Papildomo fondo protokolo šalims dalyvėms. Pagal Papildomą fondą didžiausia suma kurią galima gauti yra 750 000 000 SDR (895 757 490 EUR)⁷ į kurią patenka kompensacijos sumokėtos pagal Atsakomybės ir Fondo konvencijas (Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio..., 2003). Pagal šį fondą yra didžiausia tikimybė, jog ieškovui bus grąžinta visa reikiama kompensacija už patirtą taršos žalą.

Papildomo fondo atsakomybė nėra ribojama jokiais išimtimis, tačiau kompensacijos gavimą Papildomas fondas pripažįsta tik tais atvejais kai yra „įrodytas ieškinys“ (United Nations, 2012, p. 30). Tai yra toks ieškinys, kuris yra pripažintas 1992 Fondo, tačiau viršija mokėtinos kompensacijos ribą nustatytą Fondo Konvencijoje (Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio..., 2003). Todėl siekiant gauti kompensaciją iš Papildomo Fondo pradžioje svarbu įrodyti savo reikalavimus ir gauti kompensaciją iš 1992 Fondo.

Fondas sudaromas tomis pačiomis metinėmis įmokomis kaip ir 1992 Fondas iš susitariančiųjų šalių naftos importuotojų (Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio..., 2003), tačiau esminis skirtumas nuo 1992 Fondo yra toks, kad subjektai įmokas moka tokiu atveju, jeigu valstybėje priimama mažiausiai 1 000 000 tonų „apmokestinamos naftos“ (The 1992 Fund Convention, 2021). Tokiu atveju, jeigu bendras priimtos „apmokestinamos naftos“ kiekis yra mažesnis kaip 1 000 000 tonų, Susitariančioji valstybė privalo mokėti įmokas už „apmokestinamos naftos“ kiekį atitinkantį skirtumą tarp bendro faktinio „apmokestinamos naftos“ importo kiekio valstybėje ir 1 000 000 tonų (United Nations, 2012, p. 18).

Apibendrinat galima daryti išvadą, jog atsakomybės pritaikymo ir kompensacijų mechanizmai taikomi naftos taršai kilusiai iš naftą gabenančių laivų yra labai pažengę ir

⁷ Keitimas atliktas pagal 2001-03-02 galiojusį kursą.

išvystyti. Daugiapakopė sistema leidžia nukentėjusiems asmenims pilnai įgyvendinti savo ieškinius dėl sukeltos žalos, o įtvirtintas griežtosios atsakomybės principas prieš laivo savininką ypatingai supaprastina bylinėjimosi procesą.

3.3 Tarptautinio civilinės atsakomybės režimo pritaikomumas jūriniams įrenginiams

Visgi aptartas režimas taikomas laivybos kontekste bei taikomas tik laivams, o analogiško režimo taikomo jūriniams įrenginiams šiuo metu nėra. Nesant jokio tarptautinio kompensacijų režimo iš jūrinių įrenginių nukentėję nuo naftos taršos subjektai tampa priklausomi nuo skirtingų nacionalinių teisės nuostatų, pavyzdžiui, Montaros incidento atveju platformos operatoriui buvo taikomas draudimas, kurį nustatė Australijos nacionalinės institucijos bei kuris pripažinta buvo netinkamas ir neadekvatus sukeltai naftos taršos žalai (Sundaram, 2016, p. 86).

Atsakomybės konvencijoje „laivas“ apibūdinamas kaip plaukiojantis laivas ar bet kokio tipo įrenginys, pritaikytas gabenti naftą kaip krovinį (Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės..., 1992). Taigi, šiuo atveju esminiai momentai yra plaukiojantis bei gabenantis naftą kaip krovinį. Iškart, galima paminėti, jog Atsakomybės konvencija ir Fondo konvencija nebus taikoma stacionarioms platformoms, nes jos nepatenka į „laivo“ apibrėžtį. Tačiau pažymėtina, jog pateikiama „laivo“ sąvoka yra pakankamai plati, kad į jos taikymo apimtį galėtų patekti minėti plaukiojantys jūriniai įrenginiai, tol kol jie yra sukonstruoti ar pritaikyti gabenti naftą kaip krovinį (Zournatzi, 2018, pp. 383-384).

Dauguma jūrinių įrenginių gali plūduriuoti, būti varomi iš vienos vietos į kitą bei laikyti didžiulius kiekius naftos, o įvykus incidentui jų sukeliama žala gerokai gali viršyti naftos tanklaivių sukeltą žalą. Todėl atvejais, kai jūrinius įrenginius galima pripažinti atsakingais už naftos taršos žalą pagal 1992 režimą, tada naftos taršos aukoms suteikiama daug privalumų (Farnworth, 2017, p. 208). Galimybė pritaikyti aptartą civilinės atsakomybės režimą jūriniams įrenginiams palengvintų subjektų, patyrusių naftos taršos žalą, kompensacijų gavimą, o taip pat užtikrintų kompensacijas, įrenginio savininkui būnant nepajėgiam jas išmokėti. Todėl labai svarbu suprasti kada jūrinis įrenginys gali būti pripažįstamas „laivu“ pagal 1992 režimą.

„Laivo“ sąvoka

Pirmosios 1992 Fondo rekomendacijos apibrėžiančios laivo sąvoką ir jos pritaikymą jūriniam įrenginiams buvo priimtos 1998 m. Visgi šiose rekomendacijose 1992 Fondas laikėsi savo konservatyvaus požiūrio dėl režimo pritaikymo jūriniam įrenginiams, kaip FSO ir FPSO. Buvo nuspręsta, jog jūriniai įrenginiai nepatenka į laivo apibrėžtį tol kol jie veikia kaip naftos sandėliavimo ar gamybos įrenginiai. FSO ir FPSO galėtų būti laikomi laivais tik tada kai įrenginys vykdo naftos gabenimą jūra, kaip naftos tanklaivis (Record of Decisions of the Third..., 1998, p. 12).

Pateiktos rekomendacijos nereiškia, jog skirtingose jurisdikcijose nebus skirtingo aiškinimo. Fondo tarybos požiūris į plaukiojančius įrenginius nesaisto nacionalinių teismų ir jo požiūris į tam tikro įrenginio pripažinimą laivu (Soyer, 2012, p. 70). Kaip minėta fondas nuo pirmųjų išaiškinimų skirtų jūriniam įrenginiams aiškiai laikėsi pozicijos, kad jūriniai įrenginiai, pripažįstami laivais tik jiems gabenant naftą kaip krovinį. Tačiau praktikoje ne visi pripažino šią 1992 Fondo poziciją.

Graikijos Aukščiausias Teismo sprendimas garsiojoje Slops byloje yra puikus pavyzdys kaip teisminė vienos jurisdikcijos valdžia gali pateikti kitokią požiūrį, prieštaraujantį esamam režimo pritaikomumo aiškinimui, taip, be kita ko, kenkdama vieningam ir harmoningam konvencijų aiškinimui tarptautiniu lygmeniu. Originaliai Slops buvo sukonstruotas ir pritaikytas gabenti naftą tanklaivis. Vėliau tanklaivis buvo perdarytas į naftos atliekų priėmimo ir perdirbimo įrenginį (FPSO). Įrenginio propeleris buvo pašalintas, o variklis atjungtas (Mensah, 2007, p. 434). Naftos likučiai būdavo iškraunami iš įrenginio ir baržomis gabenami į naftos perdirbimo gamyklas. Įrenginys visuomet buvo inkaro vietoje ir niekada daugiau neužsiėmė naftos gabenimu. 2000 m. birželio 15 d. įrenginiui esant Pirėjo uoste ir būnant pakrautam 5000 kubinių metrų naftingo vandens, įrenginys patyrė sprogimą, kuris peraugo į gaisrą, taip sukeldamas didelę taršą. Rangovai, kurie buvo atsakingi už taršos pašalinimą, negavę adekvačių kompensacijų iš Slops savininkų, nusprendė kreiptis į 1992 Fondą. 1992 Fondas atmetė ieškinį teigdamas, kad 1992 Fondo konvencijos prasme Slops negali būti laikomas laivu, nes jis nevykdė naftos gabenimo ir vienintelė Slops funkcija buvo priimti naftos atliekas ir saugoti jas. Įrenginys penkerius metus buvo inkaro vietoje ir nebuvo naudojamas naftos kaip krovinio gabenimui reiso metu (Soyer, 2012, p. 70). Toks sprendimas neabejotinai atitiko 1992 Fondo poziciją dėl jūrinių įrenginių teisinės padėties.

Valymo operacijų rangovai, žinoma, nepatenkinti sprendimu pradėjo teisminį procesą prieš 1992 Fondą Graikijoje ir pirmosios instancijos sprendimas buvo palankus

jiems. Priešingas sprendimas buvo priimtas Apeliacinio teismo, kuriame buvo palaikoma 1992 Fondo pozicija. Visgi klausimas buvo perduotas Graikijos Aukščiausiam teismui, kuris didžiaja dauguma (17:5) 2006 m. nusprendė priimti ieškovams palankų sprendimą, t.y. Slops buvo pripažintas laivu pagal Fondo konvenciją bei 1992 Fondas buvo įpareigotas išmokėti kompensacijas. Buvo konstatuota, jog Slops turėjo jūrinio laivo pobūdį dėl savo funkcinio gebėjimo urmu sandėliuoti naftą bei dėl savo operacinio gebėjimo judėti jį tempiant (Mensah, 2007, p. 434).

Galime matyti, jog toks sprendimas visiškai prieštaravo 1992 Fondo pozicijai. Šis sprendimas parodė, kaip nesant aiškaus konvencijos taikymo tam tikriems įrenginiams skirtingi sprendimai gali būti priimami skirtingose jurisdikcijose, o tokios situacijos ypatingai kenkia vienodam 1992 režimo taikymui ir aiškinimui. Visgi neturėtų būti sukuriamos situacijos, kurios formuotų neaiškumą dėl tam tikro tarptautinio mechanizmo pritaikymo.

Slops sprendimas privertė 1992 Fondą persvarstyti savo ankstesnę poziciją, ypatingai dėl FPSO ir FSO (Consideration of the Definition of..., 2011). 2015 m. 1992 Fondo administracinė taryba priėmė rekomendacijas padedančias dar aiškiau suprasti kokie įrenginiai patenka, o kokie ne į 1992 Atsakomybės konvencijos taikymo sritį, kad tokios situacijos kaip Slops byloje nesikartotų (Final report of the 7th intersessional..., 2015, p. 1). Šios rekomendacijos išplėtė ir patikslino prieš tai priimtas rekomendacijas. Rekomendacijose buvo nuspręsta, jog jūriniai įrenginiai, tokie kaip FSO, FSU, FDPSO ir FSPO, galėtų būti pripažinti „laivais“ pagal Atsakomybės konvencija tik tada, kai jūrinis įrenginys atitinka visus šiuos kriterijus: 1) turi savarankišką varomąją jėgą, vairavimo įrangą ir jūreivius laive, 2) gali būti panaudojamas kaip naftos saugojimo ar gabenimo vienetas ir 3) gabena naftą kaip krovinį ir vykdo kelionę, pavyzdžiui, naftą gabena į uostą palikdamas įprastą savo buvimo vietą jūroje (Guidance for Member States Consideration..., 2016, p. 2).

Taigi, kaip ir anksčiau, esminis momentas galintis pripažinti jūrinį įrenginį „laivu“ pagal Atsakomybės konvenciją yra tai, kad jūrinis įrenginys privalo gabenti naftą kaip krovinį iš vienos vietos į kitą, t.y. privalo būti aktyvus veiksmas – gabenimas. Tačiau rekomendacijose pabrėžiama, kad tokiais atvejais kai jūrinis įrenginys palieka savo įprastą buvimo vietą dėl kitų savo veiklos priežasčių ar paprasčiausiai siekdamas išvengti blogo oro, tokiu atveju, įrenginys nepatenka į „laivo“ apibrėžtį pagal Atsakomybės konvenciją, nes negabena naftos kaip krovinio (Guidance for Member States Consideration..., 2016, p. 2). Šioje vietoje, svarbu taip pat pažymėti, jog sandėliavimo įrenginiai, kaip FSU ir FSO, jeigu jie nevykdo kelionės ir negabena naftos kaip krovinio, taip pat nepateks į konvencijos

taikymo sritį, nes pripažįstama, jog sandėliavimo procesas neatitinka „naftos kaip krovinio“ reikalavimo (Zournatzi, 2018, p. 385). Galima daryti išvadą, jei naftos išsiliejimas įvyktų iš minėtų jūrinių įrenginių jiems negabenat naftos kaip krovinio, Atsakomybės konvencija neturėtų būti taikoma. Visgi kaip parodė Slops bylos pavyzdys, praktikoje galima tikėtis ir prieštaravimo šiai pozicijai. Dėl šios priežasties rekomendacijose 1992 Fondas nusprendė pateikti sąrašą kokie įrenginiai nepatenka į Atsakomybės konvencijos „laivo“ apibrėžtį. Čia išskiriami FPSO, FDPSO bei stacionarios platformos. Šie įrenginiai nėra pripažįstami „laivais“ kai jie vykdo naftos gavybą ar perdirbimą. Tokiais atvejais pastariesiems įrenginiams nėra taikomos šio režimo nuostatos, nėra privalomas režime numatomas privalomasis draudimas, o naftos taršos aukos negali tikėtis šio režimo suteikiamų kompensacijų (Guidance for Member States Consideration..., 2016, p. 2).

Hibridinis modelis

Vis dėl to, pabrėžtina, jog pateikiamas sąrašas rekomendacijose nėra išsamus ir tikrai neapima visų įmanomų egzistuojančių įrenginių. Tais atvejais kai nėra aišku ar įrenginys patenka į kažkurią kategoriją pateiktuose sąrašuose (vadinamos „pilkosios zonos“) yra sprendžiama kiekvienu atveju atskirai taikant hibridinį metodą, kuris suteikia lankstumo sprendžiant ar įrenginys gali būti laikomas laivu ar ne (Final report of the 7th intersessional..., 2015, p. 18; Farnworth, 2017, p. 199). Jį sudaro specifinio laivo lyginimas su pateiktas sąrašas pavyzdžiais bei atsižvelgiama į įrenginio vaidmenį „jūrų transporto grandinėje“. „Jūrų transporto grandinės“ sąvoka sukurta pakeisti terminą „kelionė“ (Final report of the 7th intersessional..., 2015, p. 30). Ji apima visą jūrų transporto veiklą, kuri kelia taršos žalos riziką, įskaitant, pavyzdžiui, sandėliavimą, tačiau ji bet koku atveju neįtraukia gamybos ar perdirbimo veiklos. „Jūrų transporto grandinė“ prasideda nuo momento, kai nafta yra išgabena iš gavybos, perdirbimo įrenginių esančių tiek sausumoje, tiek jūroje ir tęsiasi iki atgabenimo į galutinę naftos pristatymo vietą. Pavyzdžiui, pakrautas įrenginys nuo savo atsijungimo momento nuo platformos ar gręžinio pateks į „jūrų transporto grandinę“ iki momento kol nafta bus iškraunama uoste (Final report of the 7th intersessional..., 2015, p. 13).

Galima matyti, kad 1992 režimo pritaikymas jūriniams įrenginiams yra painus ir sudėtingas, priklausantis nuo įvairių veiksnių, tačiau bet koku atveju pilnai neapsaugojantis nuo naftos taršos sukeltos žalos. Kadangi režimas taikomas išimtinai laivams, todėl jūriniam įrenginiui jis bus pritaikomas tik šiam atitinkant laivo sąvoką kaip ji suprantama 1992 režimo konvencijose. Vis dėl to, reikia pripažinti, jog bet koku atveju,

esamas režimas nebus taikomas jokiems jūriniams įrenginiams naftos gavybos metu. Todėl bet kokių atvejų susidariusi naftos taršos žala iš jūrinio įrenginio naftos gavybos ar perdirbimo metu nebus atlyginama pagal šį tarptautinį režimą, o kiekvienu atveju, kaip minėta, kompensacijų klausimai priklausys nuo nacionalinės teisės.

3.4 Atsakomybės už naftos taršos žalą iš jūrinių įrenginių reguliavimas ES teisėje

Siekiant suprasti kaip ES teisėje veikia atsakomybės mechanizmai už naftos taršos žalą iš jūrinių įrenginių svarbu yra išnagrinėti tris ES direktyvas. Pirmiausia, tai pagrindinė ES direktyva reguliuojanti atsakomybę už žalą aplinkai tai 2004 m. priimta Atsakomybės už aplinkos apsaugą direktyva 2004/35/EB (toliau – Atsakomybės direktyva) siekiant išvengti žalos aplinkai bei ją ištaisyti (Direktyva 2004/35/EB, 2004). Ja įgyvendinamas Sutarties dėl ES veikimo 191 straipsnyje nustatytas principas „teršėjas moka“, kuris reiškia, kad visuomenė neturėtų mokėti, jei vykdamt pramoninę veiklą padaroma didelė žala aplinkai (saugomoms rūšims, natūralioms buveinėms ar vandeniui). Ūkio subjektai, vykdamtys pavojingą profesinę veiklą, nurodytą Atsakomybės direktyvos III priede yra griežtai atsakingi už savo padarytą žalą aplinkai, t. y. jų kaltės (tyčinių veiksmų ar aplaidumo) įrodymas nėra būtinas. Ūkio subjektai, vykdamtys kitokią, nei pavojingą profesinę veiklą, yra atsakingi, jei nustatoma jų kaltė. Pagrindinis šios direktyvos tikslas – išvengti žalos aplinkai, jei yra neišvengiama jos grėsmė, ir ištaisyti (atlyginti) žalą, jei ji jau buvo padaryta. Vadovaujantis principu „teršėjas moka“, atsakingas ūkio subjektas turi imtis būtinų prevencinių arba ištaisymo (atlyginimo) veiksmų ir padengti visas išlaidas. Laikoma, kad žala buvo ištaisyta (atlyginta), kai atstatoma prieš tai buvusi aplinkos būklė. Atsakomybės direktyva reglamentuojama žala biologinei įvairovei (saugomoms rūšims ir natūralioms buveinėms), vandeniui ir žemei (Direktyva 2004/35/EB, 2004; Europos Komisijos ataskaita Tarybai ir..., 2016).

Atsakomybės direktyva buvo atnaujinta keturis kartus, šio darbo kontekste, svarbiausias atnaujinimas buvo dėl Jūrų saugos direktyvos, kuriuo buvo išplėsta Atsakomybės direktyvos taikymo apimtis (Direktyva 2004/35/EB, 2004). Nuo atnaujinimo, direktyva pritaikoma ir incidentams jūrose, kuriais padaroma žala vandenims ir jų aplinkai. Toks išplėtimas įtvirtinamas pačioje Jūrų saugos direktyvoje, kurioje „didelis su aplinka susijęs incidentas“ įvardijamas kaip incidentas, dėl kurio įvyksta arba gali įvykti dideli neigiami aplinkos pokyčiai, kaip nustatyta Atsakomybės direktyvoje. Jūrų saugos direktyvos 7 straipsnis, kuris numato atsakomybės pritaikymą už žalą aplinkai, teigia, kad valstybės narės užtikrina, kad licencijos turėtojas, t. y. asmuo arba asmenų grupė, kuriam (-iai)

suteiktas leidimas vykdyti naftos ir (arba) dujų žvalgyimo, tyrimo ir (arba) išgavimo operacijas, būtų finansiškai atsakingas už žalą aplinkai prevenciją ir šalinimą, kaip apibrėžiama Atsakomybės direktyvoje (Direktyva 2013/30/ES, 2013). Taigi, kiekvienas jūrinio įrenginio licencijos turėtojas yra atsakingas už sukeltą naftos taršos žalą pagal Atsakomybės direktyvą. Be kita ko, į Atsakomybės direktyvą įtraukus Jūrų saugos direktyvą reišė, jog nuo to momento už žalą aplinkai taikoma griežta atsakomybė – t.y. kiekvienas licencijos turėtojas yra atsakingas už šią žalą ir, jeigu nustatomas priežastinis ryšys, jų neatsargumo įrodinėti nereikia (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai..., 2015). Licencijų turėtojas (-ai) atsakys už bet kurioje ES vietoje padarytą žalą saugomoms rūšims ir natūralioms buveinėms, kaip apibrėžta Paukščių ir Buveinių direktyvose, taip pat už žalą vandeniui, kaip apibrėžta Vandens pagrindų direktyvoje ir Jūrų strategijos pagrindų direktyvoje. Jie turės atlyginti valdžios institucijoms už visą darbą, atliktą atkuriant pradinę aplinkos padėtį, arba tą darbą atlikti patys (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai, 2015).

Vis dėlto Saugos jūroje direktyva nėra stengiamasi suvienodinti ES galiojančių atsakomybės už kitų formų žalą ir nuostolius, kurių gali būti padaryta vykdant operacijas jūroje, taisyklių (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai, 2015). Taigi direktyva nenumato jokių nuostatų dėl civilinės atsakomybės. Joje nėra nuostatų dėl žalos atlyginimo fiziniams ar juridiniams asmenims už sugadintą turtą, ekonominius nuostolius ar kitus sužalojimus, nesvarbu, ar jie tiesioginiai, ar ne (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai, 2015). Kompetencija spręsti dėl civilinės žalos atlyginimo paliekama valstybėms narėms, o tai reiškia, kad atsiradus žalai, žalos atlyginimo klausimai bus sprendžiami valstybės narės teisme remiantis jos įstatymais, numatytais standartais ir principais, kas lemia, jog visoje ES kompensacijų režimai yra skirtingi ir neharmonizuoti (Rochette et al, 2014, p. 22). Pavyzdžiui, skiriasi valstybių įstatymų nuostatos dėl to, kiek tiesiogiai reikalaujami atlyginti ekonominiai nuostoliai turi būti susiję su avarija, kad būtų kompensuoti (nuostatos dėl tiesiogiškumo). Pavyzdžiui, pagal Kipro ir Jungtinės Karalystės, teisės nuostatas, vien ekonominių nuostolių ieškiniai negalimi, jeigu nėra kūno sužalojimo arba turtinės žalos (negalimumo taisyklė). Šiuo atžvilgiu turbūt išsamiausi teisės aktai, kuriuose nustatyta civilinė atsakomybė už taršą jūroje, priimti Norvegijoje. Juose ne tik nustatyta griežta atsakomybė už kūno sužalojimą, turtinę žalą ir ekonominius nuostolius, įskaitant tiesioginius ekonominius nuostolius, bet ir konkrečiai nurodyta, kad „finansiniai Norvegijos žvejų dėl su nafta susijusios veiklos patirti nuostoliai“ yra kompensuoti (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai, 2015). Dėl šios priežasties direktyvą yra kritikuojama kaip neefektyvi ir neįgyvendinanti pilnai tikslų

atlyginti kilusią žalą (Schutte, 2019, p. 12). Atsižvelgiant į tai, kad ir tarptautinėje teisėje nėra reguliavimo skirtos jūrinių įrenginių sukeltai žalai atlyginti, galima teigti, kad ES teisė taip pat neužpildo šios tarptautinės teisės spragos visa apimtimi.

2020 m. Europos Komisija paskelbė ataskaitą, kurioje apžvelgė Jūrų saugos direktyvos įgyvendinimą ir pažangą ES valstybėse. Europos Komisija atskleidė, jog atsakomybės reguliavimas tarp valstybių narių labai skiriasi, o skirtumai atspindi valstybių kultūrinius bei istorinius skirtumus. Vienose valstybėse narėse licencijų turėtojams taikoma griežtoji atsakomybė, kitose kalte pagrįsta atsakomybė, taip pat, vienose valstybėse licencijų turėtojai įpareigojami atlyginti ne tik žalą aplinkai, bet ir žalą nuosavybei bei kūno sužalojimams, kai kuriose valstybėse taip pat atlyginama grynoji ekonominė žala. Todėl taikyti režimai tarp valstybių labai skiriasi ir kiekvienoje iš jų taikomas specialių ir unikalių nuostatų derinys (Europos Komisijos ataskaita Europos Parlamentui..., 2020b). Be kita ko, ataskaitoje pabrėžiama, kad direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę taip pat skyrėsi tarp valstybių ir dauguma nuostatų būdavo perkeliama ne pilnai arba ne teisingai. Taip pat, svarbu pabrėžti, jog direktyvos galiojimo laikotarpiu nebuvo didelių naftos išsiliejimo incidentų kaip jie apibrėžiami direktyvoje, todėl spręsti dėl atsakomybės ir kompensacijų nuostatų realaus veikimo yra sudėtinga (Europos Komisijos ataskaita Europos Parlamentui..., 2020b).

Be Jūrų saugos direktyvos, naftos taršos kontekste yra dar viena aktuali direktyva, kuri reikalauja dėmesio. Kaip minėta, Atsakomybės direktyvos III priede išdėstomos veiklos, kurioms taikomos Atsakomybės direktyvos nuostatos ir griežtoji atsakomybės forma. Į III priedą taip pat įeina 1975 metų liepos 15 d. Tarybos direktyva 75/442/EEB dėl atliekų (toliau – Atliekų pagrindų direktyva), kuri taikoma visoms atliekų tvarkymo operacijoms, taip pat ir atliekų bei pavojingų atliekų rinkimui, transportavimui, utilizavimui ir sunaikinimui, taip pat ir tokių operacijų priežiūrai ir atliekų sunaikinimo vietų priežiūrai po atliekų sunaikinimo. Paminėtina, jog Atliekų pagrindų direktyva keista 2008 m. bei papildomai atnaujinta 2018 m. (Direktyva 2004/35/EB, 2004; Direktyva 2008/98/EB, 2008).

Atliekų pagrindų direktyvos taikymo aktualumas naftos taršai vandenyse pirmą kartą buvo aptartas Europos Sąjungos teisingumo teismo (toliau – ESTT) 2008 m. *Commune de Mesquer* byloje, kurioje buvo nagrinėjami klausimai susiję su tanklaivio Erika nuskendimu. Pagrindiniai klausimai nagrinėjami buvo ar laivu gabentas naftos kroviny, išsiliejęs į jūrą, susimaišęs su vandeniu ir nuosėdomis, turėtų būti laikomas atliekomis, kurias laivybos kompanija būtų įpareigota pašalinti ar, vis dėl to, tokia situacija turėtų patekti į 1992

Atsakomybės konvencijos ir 1992 Fondo konvencijos taikymo sritį (Commune de Mesquer, 2008).

ESTT nustatė, kad sąvoka „pašalinimas” paprastai nėra taikomas atsitiktiniams naftos išsiliejimams jūroje. Tačiau išsiliejus naftai ir jai susimaišius su vandeniu ir nuosėdomis, ši nebegali būti be papildomų pastangų eksploatuojama ar parduodama kaip anksčiau, todėl yra klasifikuojama kaip atlieka (Commune de Mesquer, 2008). Taigi, galima daryti išvadą, jog jei naftos išsiliejimas iš tanklaivio laikomas atlieka ir jam taikomos direktyvos nuostatos, tai analogiškai ši direktyva būtų taikoma ir naftai išsiliejusiai iš jūrinių įrenginių, kuri būtų taikoma kartu su Atsakomybės direktyva. Visgi, šiuo metu spręsti apie Atliekų pagrindų direktyvos santykį su Jūrų saugos direktyva būtų sudėtinga, nes praktikoje tokios situacijos dar nebuvo. Tačiau, galime manyti, jog esant atskiram naftos taršos reguliavimui iš jūrinių įrenginių, Atliekų pagrindų direktyvos nuostatos nebūtų aktualios, jei būtų taikoma Jūrų saugos direktyva kartu su Atsakomybės direktyva.

3.5 Kompensacijos už žalą aplinkai tarptautiniame ir ES reguliavime

Išnagrinėjus tiek tarptautinį reguliavimą, tiek ES reguliavimą dėl atsakomybės už naftos taršos žalą, taip pat yra įdomu, kaip šie režimai persidengia ir kuris galėtų būti laikomas efektyvesniu ir labiau apsaugančiu vandenį ir jų aplinką. Todėl labai svarbu yra suprasti, kiek yra siekiama abiem režimais atlyginti žalą, būtent, padarytą vandenims ir jų aplinkai. 1992 režimas suteikia kompensacijas už aplinkos pablogėjimą bei nurodo, jog tokios kompensacijos turi būti ribojamos tik pagrįstomis faktinėmis atstatymo ar atstatymui reikalingų priemonių išlaidomis (Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės..., 1992). Taigi, „taršos žalos“ sąvoka vandenims ir jų aplinkai 1992 režime yra apribota ir suteikia kompensacijas už naftos taršos žalą labai siaura apimtimi.

Praktikoje išskiriamos trys ieškinių rūšys, susijusios su aplinkos pablogėjimu, už kurias gali būti suteikiamos kompensacijos:

- 1) ieškiniai už ekonominius nuostolius kilusius dėl aplinkos pablogėjimo;
- 2) ieškiniai dėl tyrimų, atliekamų po naftos išsiliejimo, išlaidų;
- 3) ieškiniai dėl aplinkos atkūrimo išlaidų.

Pirmoji ieškinių kategorija turėtų būti suprantama kaip ieškiniai dėl prarasto pelno kurį sukėlė aplinkos pablogėjimas. Pavyzdžiui, žuvininkystės sektoriuje kilę nuostoliai dėl žvejybos galimybių sumažėjimo, nes nafta užterštos žvejybinės teritorijos; turizmo sektoriuje kilę nuostoliai dėl sumažėjusių pajamų iš stovyklavimo mokesčių renkamų pakrantėse ir pan. (Guidlines for presenting claims for..., 2018, p. 6). Antroji ieškinių

kategorija iš esmės yra priimtina, jei tyrimai yra susiję su taršos žala, kuri patenka į taršos žalos apibrėžimą pagal 1992 režimo konvencijas, ir jei tyrimais siekiama įvertinti žalą, kurią galima lengvai pastebėti. Tyrimai skirti hipotetinio poveikio spekuliaciniams tyrimams nėra priimtini. Tyrimai turėtų būti nukreipti į padarytos žalos pobūdžio, masto bei trukmės nustatymą ir pažeistos aplinkos atkūrimo stebėjimą (Guidelines for presenting claims for..., 2018, p. 13). Trečioji kategorija, galima teigti, svarbiausia iš aplinkosauginės perspektyvos, suteikia kompensacijas už atkūrimo priemones, kuriomis siekiama paspartinti aplinkos pagerėjimą, t.y. atkurti biologinę bendriją, kurioje incidento metu yra tai bendruomenei būdingi organizmai ir jie veikia įprastai (Claims Manual, 2016, p. 39). Iš pateiktos sąvokos galima suprasti, jog atkūrimo priemonės gali būti taikomos tik esamoms buveinėms, kurios vis dar egzistuoja, todėl nėra reikalaujama sukurti naujas buveines, kurios pakeistų sunaikintas. Taip yra, nes 1992 Fondas turi nuomonę, kad neįmanoma sugrąžinti pažeistos teritorijos į tą pačią ekologinę būklę, kokia būtų, jei naftos išsiliejimas nebūtų įvykęs. Be to, tokios atkūrimo priemonės gali būti kompensuojamos tik jei jos yra pagrįstos, proporcingos siekiamiems rezultatams ir turi pagrįstą perspektyvą būti sėkmingomis (Claims Manual, 2016, p. 38). Taigi, atkūrimo priemonėms uždedami tam tikri papildomi reikalavimai ir tik atitinkamos šiuos reikalavimus jos gali būti pripažintos tinkamomis ir už jas išmokamos kompensacijos.

Vis dėlto, labai svarbu yra pažymėti, jog į 1992 režimo taršos žalos apibrėžimą nepatenka grynoji žala aplinkai (anglų k. – pure environmental/ecological damage). Todėl aplinkos žala *per se* arba vadinamoji grynoji žala aplinkai nėra atlyginama pagal aptariamą naftos taršos kompensavimo režimą. Grynoji žala aplinkai tarptautinėje teisėje kol kas neturi vieningo apibrėžimo, tačiau praktikoje pateikiama, kad tai yra žala gamtos ištekliams, kurie neturi komercinės/rinkos vertės (Barboza, 1997, Sand, 2011 cituota Handl, 2019, p. 606). Pavyzdžiui, jūriniai paukščiai gali sudaryti gyvybiškai svarbią jūrų ir pakrančių ekosistemos dalį, tačiau, pavyzdžiui, žuvėdrų mėsos rinkos nėra, todėl techniškai žuvėdros yra bevertės. 1992 režimas nesuteikia kompensacijų už žalą, kuri neturi ekonominės vertės (Claims Manual, 2016, p. 15). Kaip minėta, režimu siekiama padengti tik sugadintos aplinkos atkūrimo išlaidas, kad būtų atstatytos prarastos paslaugos kiek tai yra įmanoma. Taip pat tokios išlaidos turi atitikti reikalaujamus kriterijus, kad už jas būtų suteiktos kompensacijos (Guidelines for presenting claims for..., 2018, p. 6).

Grynosios žalos aplinkai kiekybinis įvertinimas ir apskaičiavimas yra techniškai ir moksliskai sudėtingas bei politiškai jautrus procesas. Ne rinkos pagrindu pagrįsti vertinimo metodai bei teoriniai matematiniai modeliai 1992 Fondo yra kritikuojami kaip neteisingai ir neišsamiai apibūdinantys aplinkos vertę (Handl, 2019, p. 610). 1992 Fondas turi aiškiai ir

nenuginčijamą poziciją, jog ieškiniai, kuriuose remiamasi abstrakčiais kiekybiniais įvertinimais, apskaičiuotais pagal teorinius modelius, yra nepriimtini (Claims Manual, 2016, p. 14). Bandytų gauti grynosios aplinkos žalos atlyginimą jį apskaičiuoti teoriniais modeliais yra buvę. Pavyzdžiui, Rusijos metodas „Metodika“, kuriuo buvo bandoma išieškoti kompensaciją už grynąją žalą aplinkai remiantis išsiliejusios naftos kiekiu jį padauginant iš rublių už toną, taip pat vadinamasis Norvegijos sprendimas bei „Jeddah Metodas“. Žinoma, 1992 Fondas laikydamasis savo pozicijos nei vieno iš šių metodų nepripažino ir kompensacijų už padarytą grynąją žalą aplinkai neišmokėjo (Handl, 2019, p. 614). Akivaizdu, jog tarptautinis režimas ypatingai apriboja kompensacijų išmokėjimą už žalą aplinkai, o už grynąją žalą aplinkai išvis nesuteikia. Tai rodo, jog visgi šis režimas žvelgiant iš aplinkosauginės perspektyvos yra labai ribotos vertės.

Tuo tarpu, Atsakomybės direktyvoje „žala aplinkai“ suprantama kaip žala saugomoms rūšims ir natūralioms buveinėms, vandeniui ir dirvožemiui. 2021 m. kovo mėn. Europos Komisija pateikė gaires dėl „žala aplinkai“ termino apibrėžimo bendro supratimo. Iš pateiktų gairių galima matyti, jog „žala aplinkai“ sąvoka suprantama labai plačiai. Sąvoka apima ne tik žalą gamtos ištekliams (saugomoms rūšims ir natūralioms buveinėms, vandeniui ir žemei), bet ir gamtos išteklių savybėms (funkcijoms). Gamtos išteklių savybės atskleidžia skirtingų gamtos išteklių tarpusavio priklausomybę, vykdamt savo funkcijas, kurias jie atlieka vienas kito naudai, pavyzdžiui, paviršinis vanduo gali padėti saugomoms laukinių paukščių rūšims. Būtent terminu „žala“ padaromas tiesioginis arba netiesioginis gamtos išteklių išmatuojamas neigiamas pasikeitimas arba gamtos išteklių susijusios savybės, funkcijos išmatuojamas pablogėjimas (Europos Komisijos pranešimas: Gairės dėl..., 2021). Taigi, direktyva priešingai nei tarptautinės konvencijos, apima grynąją žalą aplinkai ir už būtent šią žalą yra taikoma atsakomybė. Atsakomybė už žalą aplinkai šiuo atžvilgiu vertinama visuomenės požiūriu, tai yra, nukentėjusioji šalis yra ne konkretus fizinis arba juridinis asmuo, bet visa visuomenė, nes visa žala gamtos ištekliams, kuriais naudojamos bendrai, pagal pobūdį yra visuomeninė arba visuotinė. Ieškovų vaidmenį atlieka valdžios institucijos, kurių pareiga užtikrinti, kad teršėjai ištaisytų daromą ekologinę žalą. Todėl valdžios institucija, kuriai pavesta saugoti aplinką, turi užtikrinti, kad būtų įvardytas atsakingas veiklos vykdytojas, nustatytas priežastinis ryšys, parengtas ir patvirtintas žalos ištaisymo planas, imtasi reikalingų prevencinių arba taisomųjų veiksmų ir t. t. (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai, 2015). Aplinkai padarytos žalos arba neišvengiamos jos grėsmės ištaisymo priemonės gali būti trejų tipų: pirminis ištaisymas objekto teritorijoje, papildomas ištaisymas arba kompensuojamasis ištaisymas.

- 1) Pirminis žalos ištaisymas tai veiksmai, kurių imamasi nedelsiant ir kuriais siekiama sustabdyti incidentą, kuo labiau sumažinti žalą, apriboti ir pašalinti jos pasekmes bei ilgesnio laikotarpio arba ilgalaikiai žalos ištaisymo veiksmai, atliekami teritorijoje, kurioje padaryta žala – jais siekiama atkurti pablogintos aplinkos pradinę būklę, kurios ši aplinka būtų buvusi, jeigu žala nebūtų buvusi padaryta arba nebūtų kilusi neišvengiama jos grėsmė („ištaisymas natūra“). Pirminio žalos ištaisymo pavyzdys galėtų būti iš naujo suformavimas vietos, kuriai padaryta žala ir joje apgyvendinimas jai būdingų rūšių, kad po sutrikdymo, susijusio su pirminio žalos ištaisymo veiksmais, sparčiau atsikurtų natūrali aplinka.
- 2) Papildomas žalos ištaisymas reikalingas jeigu pirminio žalos ištaisymo nepakanka, kad aplinka taptų tokios būklės, kokios ji būtų buvusi, jeigu žala nebūtų buvusi padaryta, teritoriją, kurioje padaryta žala, galima tvarkyti toliau. Jeigu tai neįmanoma arba pernelyg brangu, tokį žalos ištaisymą galima atlikti kitoje teritorijoje. Pavyzdžiui, jeigu pablogintų žvejybos išteklių teritorijoje, kurioje padaryta žala, pirminio žalos ištaisymo priemonėmis galima sėkmingai atkurti 50 % žvejybos išteklių, kitoje vietovėje galima imtis papildomo žalos ištaisymo priemonių, kuriomis būtų atkurti likusieji 50 %, kad bendras žvejybos išteklių abiejose teritorijose dydis siektų 100 %.
- 3) Kompensuojamasis žalos ištaisymas taikomas jeigu gamtai padarytos žalos ištaisymas pirminio žalos ištaisymo priemonėmis (ir papildomo žalos ištaisymo priemonėmis, jeigu jų reikia) užtrunka tam tikrą laiką, turi būti imtasi kompensuojamojo žalos ištaisymo priemonių, kuriomis būtų kompensuoti ilgainiui patirti nuostoliai (laikini nuostoliai). Pastarųjų dviejų žalos ištaisymo būdų pavyzdys galėtų būti papildomų buveinių žuvims atvėrimas pašalinant migracijos kliūtis (Europos Komisija, s.a., p. 4).

Taigi, Atsakomybės direktyva dėmesį telkia tik į žalą padarytą aplinkai, bet nesuteikia privačioms trečiosioms šalims teisių į kompensacijas už patirtą ekonominę žalą. 1992 režimo konvencijose pateikiamas „taršos žalos“ apibrėžimas yra gerokai siauresnis nei Atsakomybės direktyvoje pateikiama sąvoka „žala aplinkai“ žvelgiant iš aplinkosauginės perspektyvos. Akivaizdu, jog tarptautinis reguliavimas pagrinde yra skirtas atlyginti sukeltus ekonominius nuostolius žmonėms nukentėjusiems nuo naftos taršos žalos. Tuo tarpu, Atsakomybės direktyva yra ne kompensacinis režimas nukentėjusiems asmenims, bet žalos sukeltos aplinkai ištaisymo režimas. Galime teigti, jog tarptautinis reguliavimas ir ES reguliavimas veikia pakankamai skirtinguose lygmenyse.

Be kita ko, kyla klausimas, kas būna kai naftos taršos žala įvyksta jurisdikcijoje, kuri yra šalis narė tiek nagrinėtų tarptautinių konvencijų, tiek ES. Santykis tarp ES ir tarptautinio reguliavimo atskleidžiamas pačioje Atsakomybės direktyvoje. Direktyvos 4 straipsnis numato, jog direktyva netaikoma aplinkos žalai arba tokios žalos neišvengiamai grėsmei, kurią sukelia įvykis, kurio atsakomybę arba kompensaciją reglamentuoja direktyvos IV priede išvardytos tarptautinės konvencijos. Aktualios konvencijos išvardintos IV priede yra Atsakomybės konvencija bei Fondo konvencija (Direktyva 2004/35/EB, 2004). Ši nuostata yra labai neaiški atsižvelgiant į tai, kad šie du režimai suteikia skirtingą vandens ir jo aplinkos žalos kompensacijų režimą. Praktikoje yra nuomonių, jog dėl skirtingos aplinkos žalos kompensavimo apimties galėtų būti taikomi abu režimai, tiek 1992 režimas, tiek Atsakomybės direktyva (Faure, Wang, 2004, p. 21). Visgi nuostata turėtų būti suprantama, kad tais atvejais kai naftos taršos žala patenka į nurodytų konvencijų apimtį direktyva neturėtų būti taikoma. Tokią poziciją palaiko ir buvęs 1992 Fondo direktorius, Mans Jacobsson, kuris teigia, jog jei tam tikras incidentas patenka į Atsakomybės direktyvos IV priede nurodytų konvencijų apimtį, visa taršos žala kylanti iš incidento turi būti atlyginama tik pagal tarptautinio reguliavimo, taikomo incidentui, nuostatas (Jacobsson, 2012, p. 63). Tuo tarpu, minėtoje Commune de Mesquer byloje, taip pat buvo sprendžiamas direktyvų ir konvencijų santykio klausimas. Dėl pačios Atsakomybės direktyvos ESTT pasisakė, jog ši neturėtų būti taikoma jei taikoma tarptautinės konvencijos, tačiau šioje byloje taip pat buvo taikoma Atliekų pagrindų direktyva, kuri pagal ESTT nenumato analogiškos nuostatos, draudžiančios Atliekų pagrindų direktyvos pritaikymą tais atvejais kai taikomos ir tarptautinės konvencijos, todėl šalinimo išlaidos, jeigu jos nepadengiamos pagal tarptautines konvencijas, pavyzdžiui, viršijama incidentui numatyta žalos atlyginimo riba, turi būti padengiamos Atliekų pagrindų direktyvos pagrindu (Commune de Mesquer, 2008).

Bet kokių atveju toks dvilypis reguliavimas sukuria situaciją, kad tais atvejais, kai tarša nafta sukelia žalą vandenims ir jų aplinkai ir tokia žala patenka į konvencijų taikymo apimtį, sukelta grynoji žala aplinkai nebus atlyginama. 1992 režimas atlygina tik tokią žalą, kuri gali turėti aiškią ekonominę vertę. Šis režimas daugiau apsaugo žmones, kurie nukenčia ekonomiškai dėl įvykusio naftos išsiliejimo, o ne pačius vandenį. Ši situacija yra problematiška atsižvelgiant, kad visgi didžiausią žalą patiria patys vandenys ir jų aplinka. Todėl galime teigti, jog Atsakomybės direktyva numatanti platesnę taršos žalos sąvoką visgi geriau apsaugo vandenį ir jų aplinką. Kalbant apie naftos taršos žalą iš jūrinių įrenginių, visais atvejais bus taikoma Atsakomybės direktyva, kuri kaip minėta, yra įtraukta į Jūrų saugos direktyvą. Šiuo atveju neturime taikymo konflikto, nes kaip jau išnagrinėta,

tarptautinėje teisėje nėra reguliavimo skirto jūrinių įrenginių sukeliama naftos taršos žalai ir jos kompensavimui. Tačiau taikymo sunkumai galėtų kilti jei jūrinis įrenginys patektų į 1992 režimo „laivo“ sąvoką. Bet kokiu atveju, galima teigti, kad ES atsakomybės reguliavimas taikomas už jūrinių įrenginių sukeltą naftos taršos žalą pakankamai gerai apsaugo vandenį ir jūrą aplinką, nors ir nenumato kompensacijų už patirtus ekonominius nuostolius.

Aptartas reguliavimas aiškiai rodo, jog jūrinių naftos įrenginių sektoriuje yra didžiulė reguliavimo spraga susidariusi dėl tarptautinės teisės trūkumo, o regioninis reguliavimas pilnai neužtikrina nei tinkamos naftos taršos prevencijos, nei atsakomybės bei kompensacijų režimo įtvirtinimo visa apimtimi. Ir toks naftos pramonės bei valstybių pasirinkimas, palikti naftos sektorių nereguliuojamą tarptautinės teisės, yra kritikuojamas (Rares, 2019, p. 1). Oponavimas konvencijai taip pat įvardijamas kaip jau aptartas katastrofos reagavimo sindromas (Gaskell, 2013 cituota Rares, 2019, p. 1). Vis dėlto, pripažįstama, jog visuomenei tikrai reikia tarptautinės teisės lygmens reguliavimo skirto jūrinių įrenginių naftos taršos klausimams. Tarptautinio instrumento sukūrimas, numatantis visuotinai priimtinas viešosios tarptautinės teisės normas, teisės ir pareigas yra būtinas. Dabartinis reguliavimas pritaikomas jūriniams įrenginiams yra ypatingai painus, sudėtingas ir fragmentuotas. Kaip pabrėžia M. L. McConnell bei E. Gold, siekiant apsaugoti globalią aplinką reikia imtis globalių priemonių (McConnell, Gold, 1991, p. 104). Norint tinkamai apsaugoti vandenį ir jūrą aplinką nuo naftos taršos sukeltos žalos, visi naftos taršos sektoriai turėtų būti reguliuojami tarptautinės teisės lygmeniu, tik tada vandenys ir jūrą aplinka bus tinkamai apsaugoti nuo šios žalos.

IŠVADOS

1. Tarptautinės teisės aktų analizė atskleidžia, jog vandenų naftos taršos problematikai tarptautinėje teisėje skiriamas ypatingai didelis dėmesys, tačiau šis dėmesys sutelkiamas tik į naftos transportavimo laivais sektorių. Tokia situacija susiformavo dėl istorinių priežasčių. Naftos taršos incidentai laivybos sektoriuje lydėjo vienas kitą, o laivų santykis su skirtingomis jurisdikcijomis suponavo būtinumą šį sektorių sureguliuoti tarptautinės teisės lygmeniu. Tarptautinė teisė kūrėsi kaip atsakas į įvairius naftos taršos iš laivų incidentus.
2. Tarptautinė teisėje nėra reguliavimo apsaugančio vandenį ir jų aplinką nuo jūrinių įrenginių naftos taršos. Visgi jūriniai įrenginiai tam tikra apimtimi patenka į tarptautinių konvencijų, reglamentuojančių naftos taršos prevenciją iš laivų, apimtį. Svarbiausios konvencijos, pritaikomos ir jūriniam įrenginiam, yra UNCLOS, MARPOL 73/78, SOLAS 74 bei OPRC. Bet kokiu atveju, naftos taršos prevencija iš jūrinių įrenginių nėra įgyvendinama tinkamai tarptautiniu teisės lygmeniu, nes konvencijos taikomos arba tik labai siaura apimtimi, arba skirtingu lygmeniu tarp valstybių dėl vienodų standartų nebuvimo.
3. Tarptautinės teisės trūkumas paskatino regioninių susitarimų susikūrimą, pavyzdžiui, ES po DeepHorizon katastrofos priėmė direktyvą skirtą jūrinių įrenginių saugumui užtikrinti. Visgi Jūrų saugos direktyva kritikuotina kaip nepilnai apsauganti vandenį ir jų aplinką nuo naftos taršos iš jūrinių įrenginių. Direktyvoje trūksta nuostatų dėl jautrių regionų apsaugos, atsakomybės už sukeltus ekonominius nuostolius atlyginimo. Direktyva taip pat turėtų būti atnaujinama dėl technologinių, klimato kaitos ir kitų pokyčių įvykusių pasaulyje.
4. Valstybių nesugebėjimas apsaugoti vandenį ir jų aplinką nuo naftos taršos iš jūrinių įrenginių ar tarpvalstybinės šios žalos sukėlimas gali reikšti valstybės atsakomybės kilimą. Valstybių atsakomybė kyla ne tik tiesiogiai pažeidžiant numatytas pareigas, bet ir netinkamai jas įgyvendinant priežiūros standarto arba geriausios aplinkosauginės praktikos kontekste. Priežiūros standarto ar geriausios aplinkosauginės praktikos vieningų teisinių apibrėžimų nebuvimas apriboja efektyvų atsakomybės pritaikymą valstybėms. Todėl, siekiant sustiprinti valstybių atsakomybės institutą, siūloma alternatyva yra taikyti valstybėms griežtąją atsakomybę už bet kokią naftos taršos žalą iš jos jurisdikcijai priklausančio jūrinio įrenginio.
5. Privatiųjų subjektų atsakomybės institutas gausiai išplėtotas tarptautinės teisės laivybos sektoriuje. Civilinės atsakomybės 1992 režimą sudaro trys konvencijos,

kurios sukuria daugiapakopę sistemą, kuri efektyviai užtikrina laivo savininko atsakomybę naftos taršos žalos kilimo atveju. Plaukiojančių jūrinių įrenginių panašumas į laivus, jų gebėjimas gabenti naftą iš vienos vietos į kitą, suteikia galimybę pritaikyti 1992 režimą jūriniams įrenginiams, kai šiuos galima pripažinti laivais. Laivo sąvoka yra gausiai išplėtota 1992 Fondo rekomendacijų, tačiau šioms rekomendacijoms neturint teisinės galios ne visos jurisdikcijos remiasi jomis, taip kenkdamos vieningam 1992 režimo taikymui ir aiškinimui. Be kita ko, laivo sąvokos ribotumas neleidžia apimti visų jūrinių įrenginių ir pritaikyti jiems 1992 režimą.

6. ES priėmus Jūrų saugos direktyvą buvo išplėsta Atsakomybės direktyvos taikymo apimtis. Jūrinių įrenginių, tiek stacionarių, tiek plaukiojančių, licencijų turėtojams ES taikoma atsakomybė už padarytą naftos taršos žalą aplinkai. Atsakomybės direktyva, priešingai nei 1992 m. režimas, visą dėmesį sutelkia į aplinkai padarytą grynąją ekologinę žalą ir aplinkos atkūrimą. Tuo tarpu, 1992 režimas suteikia kompensacijas tik už ekonominę vertę turinčią žalą. Incidentui patenkant į šių abiejų režimų taikymo apimtį pirmenybė suteikiama 1992 režimui, todėl dažniausiai naftos sukeliama grynoji žala vandenims ir jų aplinkai nebus atlyginama.
7. Siekiant išspręsti jūrinių įrenginių naftos taršos problematiką, siūlytina tarptautinei bendruomenei imtis veiksmų naujo reguliavimo skirto specifiskai jūriniams įrenginiams sukūrimui. Vieningas tarptautinis reguliavimas užtikrintų tinkamą naftos taršos iš jūrinių įrenginių problemos sprendimą, nes esamų konvencijų pritaikomumas būtų fragmentiškas ir ribotas. Tik vieningu lygmeniu priimtas ir specifiskai jūriniams įrenginiams taikomas reguliavimas gali apsaugoti vandenį ir jų aplinką nuo naftos taršos, susidarancios dėl žmogaus vykdomos veiklos vandenyse, pilna apimtimi.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Teisės norminiai aktai

Tarptautinės sutartys

1. International Convention (with annexes) for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (1954). 327 UNTS 3.
2. Convention on the High Seas (1958). 450 UNTS 11, 13 UST 2312.
3. International Convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution(1969). UNTS 970, p. 211.
4. Konvencija dėl tarptautinės atsakomybės už kosminių objektų padarytą žalą (1972). *Valstybės žinios*, 2013, 19-926.
5. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (1973). *Valstybės žinios*, 2004, 138-5030.
6. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (1974). *Valstybės žinios*, 2006, 129-0.
7. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786.
8. Tarptautinė konvencija dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo įvykus taršos nafta incidentams (1990). *Valstybės žinios*, 2002, 115-5135.
9. Konvencija dėl siaurės rytų Atlanto jūros aplinkos apsaugos (1992). *Oficialusis leidinys*, L 104, p. 0002 – 0021.
10. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (1992). *Valstybės žinios*, 2000, 43-1224.
11. Tarptautinė konvencija dėl Tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo (1992). *Valstybės žinios*, 2000, 43-1225.
12. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą (2001). *Valstybės žinios*, 2006, 120-4564.
13. Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo 2003 metų protokolai, (2003). *Valstybės žinios*, 2005, 128-4605.

Tarptautinės teisės rekomendacijos, gairės ir kt.

14. Conclusions of the study of legal aspects concerning the environment related to offshore mining and drilling with the limits of national jurisdiction: decision 10/14/VI, UNEP (1982). (092)/E5.
15. Rio Declaration on Environment and Development, (1992). UN Doc. A/CONF151/26 (vol. I), 31 ILM 874.

16. Record of Decisions of the Third Extraordinary Session of the Assembly (1998). International Oil Pollution Compensation Fund 1992, 3rd extraordinary session, 92FUND/A/ES.3/21
17. International Law Commission, Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (2001). Yearbook of the International Law Commission, vol. II, part two. A/56/10.
18. Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, International Maritime Organization (2001). ISBN/ISSN 9280151096.
19. Oil Companies International Marine Forum (2001). *IMO Legal Committee – 83rd Session*, OCIMF Newsletter, no 15.
20. 139 (53) Guidelines for the Application of the revised MARPOL Annex I requirements to floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) and floating storage units (FSUs), Marine Environment Protection Committee (2003). MEPC/Circ.406.
21. Report of the International Law Commission, Fifty-eight session (2006). International Law Commission General Assembly, No. 10 (A/61/10).
22. Report of the Legal Committee on its Ninety-seventh Session (2010), International Maritime Organization , LEG 97/15.
23. Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with Respect to Activities in the Area, Advisory Opinion (2011) Seabed Disputes Chamber of the International Tribunal of the Law of the Sea, ITLOS Case No. 17 50 ILM 458.
24. Consideration of the Definition of „Ship“ (2011). International Oil Pollution Compensation Funds. IOPC/OCT11/4/4.
25. Final report of the 7th intersessional working group, consideration of the definition of “ship“, (2015). 1992 Fund Assembly, 1992 Fund executive committee, Supplementary Fund assembly, 1992 Fund working group 7, IOPC/OCT15/4/2.
26. Guidance for Member States Consideration of the definition of ‘ship’, (2016). International Oil Pollution Compensation Funds, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/04/IOPC_definition_of_ship_ENGLISH_web.pdf [žiūrėta 2021 m. kovo 24 d.].
27. Claims Manual (2016). International Oil Pollution Compensation Funds. Fund Administrative Council, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2019/01/IOPC_Funds_Claims_Manual_ENGLISH_WEB_01.pdf [žiūrėta 2021 m. kovo 24 d.].
28. Guidelines for presenting claims for environmental damage (2018). International Oil Pollution Compensation Funds, [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

Europos Sąjungos teisės aktai ir kt.

29. Europos Parlamento ir Tarybos 2005 m. balandžio 21 d. direktyva 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti). OL L 143, p. 56.
30. Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. birželio 17 d. direktyva 2008/56/EB nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva). OJ L 164/19, p. 19.
31. Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. lapkričio 19 d. direktyva 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinanti kai kurias direktyvas. OJ L 312, p. 3.
32. European Commission. Proposal for the Regulation of the European Parliament and of the Council on safety of offshore oil and gas prospecting, exploration and production activities (2011). COM/2011/0688 final – 2011/0309 (COD).
33. Europos Parlamento ir Tarybos 2013 m. birželio 12 d. direktyva 2013/30/ES dėl naftos ir dujų operacijų jūroje saugos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2004/35/EB. OL L 178, p. 66.
34. Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl atsakomybės ir kompensacijų už naftos ir dujų operacijas jūroje bei jų finansinio užtikrinimo pagal Direktyvos 2013/30/ES 39 straipsnį (2015). COM(2015) 422 final.
35. Europos Komisijos ataskaita Tarybai ir Europos Parlamentui pagal Direktyvos 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti) 18 str. 2 d. (2016). COM(2016) 204 final.
36. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija (2016). OJ C 202, p. 1.
37. Europos Parlamento rezoliucija Tarptautinis vandenynų valdymas. Mūsų vandenynų ateities darbotvarkė atsižvelgiant į darnaus vystymosi tikslus iki 2030 m. (2018). P8_TA(2018)0004 2017/2055(INI).
38. Europos Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Jūrų strategijos pagrindų direktyvos (Direktyva 2008/56/EB) įgyvendinimo (2020a). COM(2020) 259 final.
39. Europos Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai ir Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui dėl 2013 m. birželio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2013/30/ES dėl naftos ir dujų operacijų jūroje saugos, kuria iš dalies

keičiama Direktyva 2004/35/EB, įgyvendinimo įvertinimo (2020b). COM(2020) 732 final.

40. Europos Komisijos pranešimas: Gairės dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti) 2 straipsnyje apibrėžto termino „žala aplinkai“ bendro supratimo (2021). 2021/C 118/01.

Specialioji literatūra

41. Anyanova, E. (2012). Oil Pollution and International Marine Environmental Law. In Curkovic, S. (ed.) (2012). *Sustainable Development – Authoritative and Leading Edge Content for Environmental Management*. IntechOpen, 29-55. DOI: 10.5772/37399
42. Bachxevanis, K. (2009). *The bunker pollution convention 2001* [interaktyvus]. Reed Smith LLP, litigation department, shipping group. Prieiga per internetą: <https://www.reedsmith.com/-/media/files/perspectives/2009/09/the-bunker-pollution-convention-2001/files/the-bunker-pollution-convention-2001/fileattachment/the-bunker-pollution-convention-2001--k-bachxevani.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 20 d.].
43. Bagdonaitė G. ir Abi Chaker L. (2020). Kas atsakingas už švarius vandenynus?, *Vilnius University Open Series*, (4), 202-228. DOI: 10.15388/OS.TMP.2020.10.
44. Beverlin, U. (2008). Different Types of Norms in International Environmental Law Policies, Principles and Rules. In Bodansky, D., Brunnee, J., and Hey. E. (2008). *The Oxford Handbook of International Environmental Law*. Oxford: Oxford University Press, 427-439. DOI: 10.1093/oxfordnb/9780199552153.013.0018
45. Birnie, P., Boyle, A., and Redgwell, C. (2009). *International Law and the Environment*. Third Edition, Oxford: Oxford University Press.
46. Bosma, S., (2012). The Regulation of Marine Pollutions arising from Offshore Oil and Gas Facilities – an Evaluation of the Adequacy of Current Regulatory Regimes and the Responsibility of States to Implement a New Liability Regime. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, vol. 26, 89-117. [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://ssl.law.uq.edu.au/journals/index.php/maritimejournal/article/view/179> [žiūrėta 2021 m. kovo 15 d.].
47. Brownlie, Q.C. (2008). *Principles of Public International Law*, 7th edition, Oxford: Oxford University Press.
48. De La Rue, C. and Anderson, B.C. (2009). *Shipping and the Environment*. Second Edition, New York: Informa Law.

49. Europos Komisija (s.a.). Brošiūra: Kas yra Atsakomybės už aplinkos apsaugą direktyva? ES Leidinių biuras. DOI: 10.2779/2414
50. Faure, M., Liu, J., and Wang, H. (2016). Analysis of Existing Legal Regimes. In Faure, M. (2016). *Civil Liability and Financial Security for Offshore Oil and Gas Activities*. Cambridge: Cambridge University Press, 68-196. DOI: 10.1017/CBO9781316711583.004
51. Faure, M. and Wang, H. (2004). Liability for oil pollution: recent developments, *Environmental Liability*, Vol. 12, No. 2 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1116192 [žiūrėta 2021 m. balandžio 10 d.].
52. Farnworth, E., (2017). *Liability for oil pollution damage from offshore oil spills: the CLC and Fund Conventions, the EU's Environmental Liability Directive and their implications for New Zealand law*. Daktaro disertacija, teisės filosofija, the University of Waikato: Te Piringa Faculty of Law.
53. Fitzmaurice, M. (2008). International Responsibility and Liability, in Bodansky, D., Brunnée, J., and Hey, E., (eds) (2008). *The Oxford Handbook of International Environmental Law*, Oxford: Oxford University Press. DOI: 10.1093/oxfordhb/9780199552153.013.0044
54. WWF et al. (2019). Evaluating the EU Offshore Safety Directive, Brussels [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://bellona.no/assets/sites/2/2019/03/OSD-position-paper-final.pdf> [žiūrėta 2021 m. balandžio 1 d.].
55. Gutiérrez, N.A. (2012). *Limitation of liability in international maritime conventions: The relationship between global limitation conventions and particular liability regimes*, Routledge. DOI: 10.4324/9780203834039.
56. Handl, G. (2019). Marine Environmental Damage: The Compensability of Ecosystem Service Loss in International Law. *The International Journal of Marine and Coastal Law* 34, 4, 602-641, DOI: 10.1163/15718085-23441025
57. Jacobsson, M. (2007). The International Oil Pollution Compensation Funds and the International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage, in Basedow, J. and Magnus, U., *Pollution of the Sea- Prevention and Compensation*. Hamburg: Studies on Maritime Affairs, 137–150. DOI:10.1007/978-3-540-73396-6_11
58. Jacobsson, M. (2012). Perspective of the Global Compensation Regimes; The Relationship between EU Legislation and Maritime Liability Conventions, *European Journal of Commercial Contract Law*, vol. 4. 70.

59. Johnston, M. D. (1981). *The Environmental Law of the Sea*. Vol, 6 Siegburg: International Union for Conservation of Nature and Natural Resources.
60. Kannan, R. (2020). The Effectiveness of Environmental Laws in Preventing Transboundary Pollution from Oil Drilling in the Arctic, *Columbia Journal of Environmental Law*, 45(1), 241-284, DOI: 10.7916/cjel.v45i1.4750.
61. Kashubsky, M. (2006). Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry: Review of Major Conventions and Russian Law (Part I). *Maritime Studies*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://static.s123-cdn.com/uploads/3635447/nor-mal_5ee1b32ba57cc.pdf [žiūrėta 2021 m. vasario 24 d.].
62. Lehmköster, J. (2014). The coastal states' responsibility. *World Ocean Review*. Chapter 4. Hamburg: maribus gGmbH, 120-157 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor3/WOR3_en_chapter_4.pdf [žiūrėta 2021 m. kovo 25 d.].
63. Liu, N. (2015). Protection of the Marine Environment from Offshore Oil and Gas Activities. In Rayfuse, R. (2015). *Research Handbook on International Marine Environmental Law*. Gheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 190-205. DOI:10.4337/9781781004777
64. Luk, S., Ryrie, R., (n.d.) Legal background paper: Environmental Regulation of Oil Rigs in EU Waters and Potential Accidents. London: *ClientEarth Justice for the Planet*. [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.documents.clientearth.org/wp-content/uploads/library/2010-06-22-environmental-regulation-of-oil-rigs-in-eu-waters-and-potential-accidents-ce-en.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 22 d.].
65. Marchand, P. (2017). The International law regarding ship-source pollution liability and compensation Evolution and current challenges. *International Oil Spill Conference 2017*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Papers/IOSC17_Marchand.pdf [žiūrėta 2021 m. vasario 24 d.].
66. McConnell, M. and Gold, E (1991). The Modern Law of the Sea: Framework for the protection and preservation of the marine environment, *Case Western Reserve Journal of International Law*, Volume 23, Issue 1, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1637&context=jil> [žiūrėta 2021 m. vasario 26 d.].
67. Moller, T. H. (1997). The Nakhodka oil spill response – the technical adviser's perspective. *Patroleum Association of Japan Oil spill symposium*, [interaktyvus].

- Prieiga per internetą: https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Papers/paj_97.pdf [žiūrėta 2021 m. kovo 20 d.].
68. Mensah, T. A. (2007). *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes*. Martinus Nijhoff Publishers. DOI: 10.1163/ej.9789004161566.i-1188
69. Nollkaemper, A., (1996). Balancing the protection of marine ecosystems with economic benefits from land-based activities: The quest for international legal barriers, *Ocean Development & International Law*, 27:1-2, 153-179, DOI: 10.1080/00908329609546079
70. Ottensoser, M. (2018). *Oil Pollution on the High Seas: The Establishment of an International Regime to Deal with Public International Law and Private Law issues and the Role of Non-State Actors in their Resolution Prior to and at the 1696 International Legal Conference on Marine Pollution Damage („Brussels Conference“)*. Daktaro disertacija, politiniai mokslai, City University of New York: CUNY Academic Works.
71. Ozcayir, O. (2004). *Port State Control*, Second Edition, New York: Informa Law.
72. Plakokefalos, I. and Schechinger, J. (2017). Liability for Transboundary Harm, in Nollkaemper, A. and Plakokefalos, I. (eds) (2017). *The Practice of Shared Responsibility in International Law*. Cambridge: Cambridge University Press (Shared Responsibility in International Law), pp. 1051–1068. DOI: 10.1017/9781316227480.040.
73. Rares, S. (2019). Charting a new course – promoting the development of an international convention on liability and compensation relating to transboundary damage from offshore oil and gas activities, *Federal Judicial Scholarship, CMI conference*, Mexhico City, Mexico [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.austlii.edu.au/au/journals/FedJSchol/2019/11.html> [žiūrėta 2021 m. balandžio 7 d.].
74. Ringbom, H. and Schechinger, J. (2017). Ship-Source Marine Pollution, in Nollkaemper, A. and Plakokefalos, I. (eds) (2017). *The Practice of Shared Responsibility in International Law*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 265–293. DOI: 10.1017/9781316227480.012.
75. Rochette, J., Wemaere, M., Chabason, L.(2014). Seeing beyond the horizon for deepwater oil and gas: strengthening the international regulation of offshore exploration and exploitation, *Study N°01/14 BIODIVERSITY* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/st01_14_jr-et-al_offshore-en.pdf [žiūrėta 2021 m. vasario 24 d.].

76. Schiffman, H. S. (2009). International Law and the Protection of the Marine Environment, *Encyclopedia of Life Support Systems*. [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.eolss.net/Sample-Chapters/C14/E1-36-02-03.pdf> [žiūrėta 2021 m. vasario 24 d.].
77. Schutte, B. (2019). Exploration and Exploitation of Offshore Oil and Gas What Future for Civil Liability in the EU? [interaktyvus], *HAL achiver-ouvertes*. Prieiga per internetą: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01983734/document> [žiūrėta 2021 m. kovo 20 d.].
78. Smedt, K.D., Wang, H., and Faure, M. (2016). Towards optimal liability and compensation for offshore oil and gas activities. In Faure, M. (2016). *Civil Liability and Financial Security for Offshore Oil and Gas Activities*. Cambridge: Cambridge University Press, 303-382. DOI: 10.1017/CBO9781316711583.004.
79. Smit, B. D. (1988). State Responsibility and the Marine Environment: *The Rules of Decision.American Journal of International Law*, Volume 83, Issue 2, Oxford: Clarendon Press, 420-429. DOI: 10.2307/2202767.
80. Soyer, B. (2012). Compensation for Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources. In Tettenborn, A and Soyer, B. (eds) (2012). *Pollution at Sea: Law and Liability* [interaktyvus] Informa Law, 59-79. Prieiga per internetą: <https://cronfa.swan.ac.uk/Record/cronfa16718> [žiūrėta 2021 m. kovo 25 d.].
81. Sundaram, J. (2016). Offshore oil pollution damage: in pursuit of a uniform international civil liability regime, *Denning Law Journal*, Vol 28 Special Issue, 66-108, DOI: 10.5750/dlj.v28i0.1277.
82. Sweeney, J. (1968). Oil Pollution of the Oceans. *Fordham Law Review*, 37, 155-208 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://core.ac.uk/download/pdf/144230957.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 3 d.].
83. Tanaka, Y., (2015). Principles of international marine environmental law. In Rayfuse, R. (2015). *Research Handbook on International Marine Environmental Law*. Gheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 31-56. DOI:10.4337/9781781004777.
84. Teclaff, L. A. (1972). International Law and the Protection of the Oceans from Pollution. *Fordham Law Review*, 40, 529-564 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2079&context=flr> [žiūrėta 2021 m. kovo 3 d.].
85. United Nations Conference on Trade and Development (2012). *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal*

- Framework for Oil Pollution Damage from Tankers, Studies in Transport Law and Policy* [interaktyvus] United Nations. Prieiga per internetą: https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb20114_en.pdf [žiūrėta 2021 m. vasario 26 d.].
86. Vallero, D.A. (2006). *Paradigms Lost: Learning from Environmental Mistakes, Mishaps and Misdeeds* [interaktyvus] Elsevier. Prieiga per internetą: <https://books.google.lt/books?id=miofLyXmEyoC&pg=PA195&lpg=PA195&dq=In+the+1950s#v=onepage&q=In%20the%201950s&f=false> [žiūrėta 2021 m. kovo 5 d.].
87. Vinogradov, S. (2013). The Impact of the Deepwater Horizon: The Evolving International Legal Regime for Offshore Accidental Pollution Prevention, Preparedness, and Response, *Ocean Development and International Law*, 44:4, 334-362, DOI: 10.1080/00908320.2013.808938.
88. White, M. (1999). Offshore Craft and Structures: A Proposed International Convention, *Australian Resources and Energy Law Journal*, vol. 18, 21-27. [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.austlii.edu.au/au/journals/AUMPLaw/Jl/1999/15.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 20 d.].
89. Ye, A. A. S. (2013). Liability and compensation regime for transboundary oil pollution damage. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 5(2), 59–64. DOI:10.1080/18366503.2013.10815733.
90. Yuan, Y. (2017). Liability and compensation for oil spill accidents: International regime and its implementation in China. *Natural Resources Journal*, 57(2), 465-492 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://pure.uvt.nl/ws/portalfiles/portal/19930375/Liability_and_Compensation_for_Oil_Spill_Accidents_International_Regime_and_Its_Implementation_in_China.pdf [žiūrėta 2021 m. kovo 20 d.].
91. Zournatzi, C. (2018). International Conventions around Liability on Offshore Oil and Gas Operations. *European Journal of Comparative Law and Governance*, 5, 378-400, DOI: 10.1163/22134514-00504001.

Teismų praktika

Tarptautinių teismų praktika

92. *Trail Smelter Case (United States v Canada)* [Arbitrational Tribunal], Washington, D.C., 1905-1982, [11.3.1941].
93. *Case concerning Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay)* [ICJ], General List No 135, [20.4.2010].

ES teismų praktika

94. Commune de Mesquer [ESTT], Nr. C-188/07, [2008-06-24]. ECLI:EU:C:2009:359

Kiti šaltiniai

95. Arnolditkin.com. *Major Oil Rig Disasters* [interaktyvus] (modifikuota 2021). Prieiga per internetą: <https://www.arnolditkin.com/oil-rig-explosions/major-oil-rig-disasters/> [žiūrėta 2021 kovo 29 d.].
96. Bbc.co.uk Total guilty of French oil spill [interaktyvus] (modifikuota 2008-01-16). Prieiga per internetą: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7192085.stm> [žiūrėta 2021 kovo 29 d.].
97. Boucart, T. (2020). Should the EU ban offshore oil drilling?. Young European Federalists, [interviu] 23 November. Prieiga per internetą: <https://www.thenewfederalist.eu/should-the-european-union-ban-offshore-oil-drilling?lang=fr> [žiūrėta 2021 kovo 20 d.].
98. Brown, R. (2010). Official Denies BP Put Cost Ahead of Safety at Oil Rig. The New York Times, [blog] 23 July. Prieiga per internetą: <https://www.nytimes.com/2010/07/23/us/23hearing.html> [žiūrėta 2021 kovo 29 d.].
99. Caron, C. (2017). How a 672,000-Gallon Oil Spill Was Nearly Invisible. The New York Times, [blog] 29 October. Prieiga per internetą: <https://www.nytimes.com/2017/10/29/science/gulf-oil-spill-louisiana.html> [žiūrėta 2021 kovo 29 d.].
100. Gard.no. *Entry into force of Bunker Convention* [interaktyvus] (modifikuota 2008-08-01). Prieiga per internetą: <https://www.gard.no/web/updates/content/52003/entry-into-force-of-bunker-convention> [žiūrėta 2021 kovo 29 d.].
101. Huskyenergy.com. *White Rose Incident Updates* [interaktyvus] (modifikuota 2018-11-15). Prieiga per internetą: <https://huskyenergy.com/whiterose/whiterose-faqs.asp> [žiūrėta 2021 kovo 7 d.].
102. Hunt, P. (2020). Industry waits with bated breath for Montara court decision. Energy News Bulletin, [blog] 18 March. Prieiga per internetą: <https://www.energynewsbulletin.net/finance-legal/news/1383149/industry-waits-with-bated-breath-for-montara-court-decision> [žiūrėta 2021 kovo 29 d.].

103. ICEL.or. *Case of Montara oil spill: 10 Years, one lawsuit*. [interaktyvus] (modifikuota 2019-10-23). Prieiga per internetą: <https://icel.or.id/en/news/icel-in-the-news/case-of-montara-oil-spill-10-years-one-lawsuit/> [žiūrėta 2021 kovo 17 d.].
104. Annual Report 2019. IOPCF in slides. [interaktyvus] (modifikuota 2020). Prieiga per internetą: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2020/03/Final-Annual-Report_2019_e-1.pdf [žiūrėta 2021 kovo 20 d.].
105. Insurance Catastrophe Loss Review: Oil Spills. Insurance Information Institute in slides. [interaktyvus] (modifikuota 2010-04-30). Prieiga per internetą: <http://www.iii.org/sites/default/files/docs/pdf/OilSpills-0430102.pdf> [žiūrėta 2021 kovo 14 d.].
106. Imo.org. *History of MARPOL* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/Marpol.aspx> [žiūrėta 2021 kovo 20 d.].
107. Iopcfunds.org. *The 1992 Civil Liability Convention*, [interaktyvus] (modifikuota 2021). Prieiga per internetą: <https://iopcfunds.org/about-us/legal-framework/1992-civil-liability-convention/> [žiūrėta 2021 kovo 20 d.].
108. Iopcfund.org. *The 1992 Fund Convention* [interaktyvus] (modifikuota 2021). Prieiga per internetą: <https://iopcfunds.org/about-us/legal-framework/1992-fund-convention-supplementary-fund-protocol/> [žiūrėta 2021 kovo 20 d.].
109. Itopf.org. *Tanker Spill Statistics 2020* [interaktyvus] (modifikuota 2021-02). Prieiga per internetą: <https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> [žiūrėta 2021 kovo 20 d.].
110. Nationalgeographic.org. *Marine Pollution* [interaktyvus] (modifikuota 2019-07-03). Prieiga per internetą: <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/marine-pollution/> [žiūrėta 2021 kovo 5 d.].
111. Oedigital.com. *Total to Drill Deepest Ever Offshore Well Using Maersk Rig* [interaktyvus] (modifikuota 2020-02-14). Prieiga per internetą: <https://www.oedigital.com/news/474583-total-to-drill-deepest-ever-offshore-well-using-maersk-rig> [žiūrėta 2021 kovo 5 d.].
112. Offshore-energy.biz. *Uruguay: First offshore well in years breaks world record* [interaktyvus] (modifikuota 2016-04-01). Prieiga per internetą: <https://www.offshore-energy.biz/uruguay-first-offshore-well-in-years-breaks-world-record/> [žiūrėta 2021 kovo 5 d.].
113. Resinextrad.com. *FPSO and FSO: the new frontier for deep water oil drilling* [interaktyvus] (modifikuota 2007-07-24). Prieiga per internetą:

- <https://www.resinextrad.com/en/fpso-and-fso-the-new-frontier-for-deep-water-oil-drilling/> [žiūrėta 2021 kovo 29 d.].
114. Reuters.com. *Full text of President Obama's BP Oil Spill speech* [interaktyvus] (modifikuota 2010-06-16). Prieiga per internetą: <https://www.reuters.com/article/idUSTRE65F02C20100616> [žiūrėta 2021 kovo 7 d.].
115. Statista.com. *Distribution of onshore and offshore crude oil production worldwide from 2005 to 2025* [interaktyvus] (modifikuota 2019-02). Prieiga per internetą: <https://www.statista.com/statistics/624138/distribution-of-crude-oil-production-worldwide-onshore-and-offshore/#statisticContainer> [žiūrėta 2021 kovo 29 d.].
116. Toscano, P. (2010). The world's worst oil disasters. CNBC, [blog] 29 April. Prieiga per internetą: <https://www.cnbc.com/2010/04/29/The-Worlds-Worst-Oil-Disasters.html>
117. Treves, T. (2008). 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. Audiovisual Library on International Law, [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html> [žiūrėta 2021 m. vasario 24 d.].
118. Urm.lt. *Lietuva Rusijai įteikė notą dėl aplinkosaugos pažeidimų* [interaktyvus] (modifikuota 2020-07-03). Prieiga per internetą: <http://urm.lt/default/lt/naujienos/lietuva-rusijai-iteike-nota-del-aplinkosaugos-pazeidimu> [žiūrėta 2021 kovo 15 d.].
119. Waterencyclopedia.com. *Oil Spills: Impact on the Ocean* [interaktyvus] (modifikuota n.a.). Prieiga per internetą: <http://www.waterencyclopedia.com/Oc-Po/Oil-Spills-Impact-on-the-Ocean.html> [žiūrėta 2021 kovo 5 d.].

SANTRAUKA

Vandens ir jo aplinkos apsauga tarptautinėje ir ES teisėje: naftos tarša

Gretė Bagdonaitė

Šiomis dienomis vandenys ir jų aplinka susiduria su didele tarša iš įvairiausių šaltinių. Apie 8 procentus naftos taršos vandenyse susidaro dėl incidentų transportuojant naftą laivais bei eksploatuojant naftą jūriniuose įrenginiuose. Naftos taršos prevencijos ir atsakomybės už sukeltą naftos taršos žalą klausimai yra gausiai reguliuojami tarptautinės teisės aktų laivybos sektoriuje. Tačiau priešinga situacija egzistuoja jūrinių įrenginių atveju. Tarptautinės teisės trūkumas jūrinių įrenginių sektoriuje neapsaugo vandenų ir jų aplinkos nuo naftos taršos žalos visa apimtimi. O mokslinių žinių bei technologijų vystymasis leidžiantis naftą išgauti iš vis didesnių gylių bei atokesnių vietovių suponuoja apie didesnes naftos taršos incidentų rizikas jūriniuose įrenginiuose.

Todėl šiame darbe nagrinėjama tarptautinio reguliavimo skirta naftos taršos prevencijai iš laivų susikūrimas, atskleidžiantis tarptautinės bendruomenės reagavimo į incidentus elgseną. Toliau nagrinėjamas tarptautinių konvencijų pritaikomumas jūriniams įrenginiams bei jūrinių įrenginių naftos taršos sprendimo būdai ES, pabrėžiant tiek tarptautinio, tiek ES reguliavimo ribotumą ir trūkumus. Atitinkamai darbe nagrinėjama valstybių ir privačių subjektų atsakomybės reguliavimas už naftos taršos žalą iš jūrinių įrenginių. Analizuojant valstybių atsakomybę, nagrinėjama valstybių pareigos apsaugoti vandenį ir nesukelti tarpvalstybinės žalos, pabrėžiant valstybių atsakomybės instituto ribotumą ir pritaikymo sunkumą dėl vienodų standartų įgyvendinant šias pareigas nebuvimo. Privačių subjektų atsakomybės klausimas analizuojamas per tarptautinio civilinės atsakomybės už naftos taršos žalą iš laivų reguliavimo pritaikomumą jūriniams įrenginiams, jo pritaikymo apimtį. Taip pat atskleidžiama ES teisėje taikoma atsakomybė už naftos taršos žalą iš jūrinių įrenginių, kartu ją lyginant su tarptautiniu režimu, taip siekiant atskleisti, kuris iš režimų efektyviau apsaugo vandenį ir jų aplinką.

SUMMARY

The Protection of Water and its Environment under International and EU Law: Oil Pollution

Gretè Bagdonaitè

These days, waters and their environment face significant pollution from many sources. About 8 % of water oil pollution is caused by incidents involving the oil transportation by ships and the oil exploitation in offshore installations. Oil pollution prevention and liability for oil pollution damage are extensively regulated by international law in the shipping sector. However, the opposite situation exists in the case of offshore installations. The lack of international law in the offshore installations sector shows that waters and their environment are not fully protected from oil pollution. As development of scientific knowledge and technology allows extract oil from deeper and more remote areas, there is an increased risk of oil pollution incidents at offshore installations.

Therefore, this thesis examines the development of an international framework for the prevention of oil pollution from ships, revealing the incident response behaviour of the international community. The applicability of international conventions to offshore installations and EU framework for offshore oil pollution are further analysed, highlighting the limitations and shortcomings of these regulations. Moreover, the thesis examines the regulation of the liability of states and private entities for oil pollution damage from offshore installations. The analysis of the liability of states examines the states obligations to protect waters and not to cause transboundary harm, emphasizing the limitations of the state liability institute and the difficulty of application due to the lack of uniform standards in the implementation of these obligations. The issue of private entities liability is analysed through the applicability of international civil liability for oil pollution damage from ships regime to offshore installations and the scope of its application. Thesis also reveals the liability under EU law for oil pollution damage from offshore installations, while comparing it with the international regime in order to reveal which of the regimes is more effective in protecting waters and their environment.