

УДК 341.4

А. О. Ярова

аспірант відділу міжнародного права та порівняльного правознавства
Інституту держави і права імені В. М. Корецького
Національної академії наук України

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В АВАРІЙНОМУ ВИПАДКУ (ПРАКТИКА ДЕРЖАВ)

Міжнародно-правова відповідальність за забруднення морського середовища, за шкоду навколишньому природному середовищу або, в більш широкому плані, за невиконання міжнародних зобов'язань з охорони морського середовища – частина загальної проблеми міжнародно-правової відповідальності держав. Адже, як зазначає В.Г. Буткевич, міжнародно-правова відповідальність не має галузевого поділу, вона є єдиним цільним інститутом.

Однак існують різні режими міжнародної відповідальності.

Відповідальність держав за невиконання зобов'язань, згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 р. та іншими міжнародними договорами в галузі охорони морського середовища, може наставати відповідно до норм про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння, які кодифіковані у Статтях про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння. Згідно з п. 1 ст. 235 Конвенції 1982 р. на держави покладається виконання їхніх міжнародних зобов'язань щодо захисту і збереження морського середовища. Вони несуть відповідальність відповідно до міжнародного права.

Міжнародно-правову відповідальність як правову категорію можна умовно поділити на два типи відповідальності. До першого належить відповідальність за міжнародні протиправні діяння. До другого – відповідальність за шкідливі наслідки дій, які не заборонені міжнародним правом [1, с. 55]. Другий тип відповідальності – відповідальність за шкідливі наслідки дій, не заборонені міжнародним правом (відповідальність за правомірну діяльність, або відповідальність за ризик).

Відповідальність держави настає внаслідок порушення своїх зобов'язань з міжнародного права. Міжнародна відповідальність за шкоду навколишньому середовищу, що регулюється «вторинними» нормами міжнародного права, має свою специфіку, зумовлену як особливостями тих зобов'язань, які встановлені «первинними» нормами, договірними або звичайними, так і характером шкідливих наслідків, що настають у результаті порушення цих зобов'язань.

Тому необхідний як аналіз первинних, порушення яких тягне за собою відповідальність держави, так і вторинних норм, що регламентують міжнародно-правову відповідальність [2, с. 6].

Питання про відповідальність держав за шкоду навколишньому середовищу – частина більш широкої проблеми міжнародної відповідальності за правопорушення, яка знаходилася на розгляді Комісії міжнародного права ООН у період роботи III Конференції ООН з морського права (1973–1982 рр.). Тому в ході дискусій у Третньому комітеті III Конференції ООН з морського права було вирішено, що майбутня конвенція в силу свого широкого характеру не повинна містити детальні положення, які в майбутньому повинні бути включені в спеціальну міжнародну конвенцію. Дж. Тімагеніс, аналізуючи роботу III Конференції ООН з морського права в контексті проблеми відповідальності держав за забруднення морського середовища, дослідивши різні проекти і розроблені в той час тексти статей з морського права, відзначив суттєвий розвиток відповідних принципів в процесі роботи конференції. Водночас на його думку, вони все ще мають значною мірою загальний характер, тому потребують ретельної подальшої розробки.

Становлення цього правового інституту відбувається важко, оскільки порушуються серйозні економічні інтереси. Над темою «Міжнародна відповідальність за шкідливі наслідки дій, не заборонених міжнародним правом» Комісія міжнародного права ООН працює з 1978 р. Однак помітного результату і досі немає. На сьогоднішній момент цей інститут знаходиться на стадії формування [3, с. 178].

Саме щодо міжнародної відповідальності за шкідливі наслідки дій, не заборонених міжнародним правом, є найбільша кількість застосування мір відповідальності.

Прикладом цього є випадок, коли у 1954 р. в результаті випробування Сполученими Штатами ядерної зброї в Тихому океані постраждали рибаки, була заражена риба тощо. Японія зажадала компенсації. США заявили про готовність її виплатити, але не в порядку відповідальності, а добровільно (*ex gratia*). При цьому дії «доброї волі» були обумовлені юридичними наслідками: виплата 2 млн. дол. йде в рахунок «повного врегулювання будь-якого або всіх позовів проти Сполучених Штатів або їх представників, громадян або юридичних осіб за будь-який збиток, пов'язаний з випробуванням».

За кілька років уже США підняли питання про транскордонний збиток, завданий димом канадської металургійної компанії «Смелтер». Заснова-

ний сторонами арбітраж не заборонив діяльність компанії, але зобов'язав її скоротити обсяг виробництва до безпечного для США рівня [4, с. 260].

Після низки аварій танкерів у 1969 р. була прийнята Міжнародна конвенція про громадянську відповідальність за шкоду від забруднення моря нафтою. Значна відповідальність держави передбачена на випадок збитку від ядерного виробництва. Конвенції у цій області встановлюють відповідальність держави за дотриманням правил керуючими ядерними об'єктами. Якщо держава не забезпечує цього, то вона несе цивільну відповідальність за дії керуючих. Прикладом може слугувати Міжнародна конвенція про відповідальність операторів ядерних суден 1962 р. [5, с. 18; 2, с. 1].

Окремо слід зупинитися на правовій ситуації, що склалась у Австрії, яка не належить до ядерних держав (на її території розташовано лише три невеликих дослідних реактори) і водночас не ратифікувала ні Паризької конвенції 1983 р., ні Віденської конвенції 1986 р. 7 жовтня 1998 р. у Австрії було прийнято новий Закон про відповідальність перед третьою стороною за ядерну шкоду (набрав чинності з 1 січня 1999 р.). Закон містить ряд положень, які суперечать фундаментальним принципам цивільної відповідальності за ядерну шкоду, виробленим світовим співтовариством. Йдеться, наприклад, про відміну першочерговості відповідальності оператора установки; юрисдикція судів вже не визначається місцем, де було завдано шкоду.

Отже, в Австрії позови можуть бути подані проти постачальників і навіть перевізників. Так, Закон містить положення, за яким перевізник ядерного матеріалу несе відповідальність за шкоду, завдану особі або майну внаслідок інциденту, що виник під час перевезення, якщо він не доведе, що не знав і не міг знати, що прийнятий ним до перевезення вантаж був ядерним матеріалом [6; 3, с. 178].

Закон не встановив межі відповідальності і передбачає право регресу проти конструктора засобу транспорту, якщо буде доведена його вина (навіть у формі недбалості) у виникненні інциденту.

Обов'язкові страхові вимоги застосовуються до видів шкоди, пов'язаної з перевезенням ядерного матеріалу в Австрії. Це має бути забезпечено страховиком, який одержав ліцензію на здійснення страхової діяльності в Австрії, при цьому можливості австрійського ринку страхування не враховуються.

Сукупна дія зазначених та інших положень австрійського Закону фактично робить перевезення ядерного матеріалу через територію Австрії справою не вигідною і ризикованою. Це стосується і сусідніх держав (наприклад, Чеської Республіки, Словаччини і Болгарії), оскільки перевезення ядерного матеріалу до цих країн заздалегідь вимагатиме твердих гарантій забезпечення від-

повідальності оператора, який одержує вантаж (і навпаки, направляє його), обходячи при цьому загальні правила Паризької і Віденської конвенцій.

У міжнародній практиці перевезень ядерного матеріалу, на щастя, не було жодного ядерного інциденту.

З точки зору вивчення механізму інциденту і його наслідків, процедури судочинства цікаво розглянути випадки аварій, які мали місце під час транспортування інших, неядерних матеріалів [7, с. 220].

Показовим у цьому відношенні є аварія, яка трапилась із супертанкером "AmocoCadiz". У 1978 р. це судно, що експлуатувалось нафтовою компанією США і було зареєстроване у Ліберії, сіло на мілину, що спричинило витікання великої кількості нафти, яка забруднила узбережжя французької провінції Бретань. Французькі урядові органи і приватні особи подали позови до США з вимогами відшкодувати втрати, завдані нафтовим забрудненням. Компетентний суд США вирішив застосувати американське законодавство, незважаючи на той факт, що шкода виникла на території Франції і що як Франція, так і Ліберія (країни-учасниці Конвенції про цивільну відповідальність у сфері морських перевезень ядерних матеріалів) були членами Конвенції 1969 р. про цивільну відповідальність за шкоду, завдану внаслідок забруднення вуглеводнем, яка давала змогу застосувати законодавство Франції. Судовий процес тривав 14 років і закінчився у 1992 р. Суд призначив до сплати позивачам US \$ 206 млн., тоді як Конвенцією передбачено ліміт у розмірі US \$ 14,6 млн. Якби США були учасницею цієї Конвенції, американський суд був би зв'язаний її зобов'язуючими нормами. В цій ситуації суд вийшов за межі вимог Конвенції 1969 р., вважаючи, що розмір відповідальності, передбачений Конвенцією, є нереальним і неадекватним розміру збитків, завданих внаслідок забруднення нафтою. Отже, з огляду на можливі варіанти вирішення цієї справи, позивачі вчинили раціонально, звернувшись не до суду Франції, а до суду США. Враховуючи те, що розміри шкоди, яка може бути завдана внаслідок інциденту під час перевезення ядерного матеріалу, можуть бути значно більшими, ніж у випадку нафтового забруднення, а також те, що розміри відповідальності за ядерну шкоду, завдану під час таких перевезень, є значно вищими за ті, що передбачені Конвенцією 1969 р., неважко передбачити, що суми відшкодування можуть бути значно більшими, ніж у справі "AmocoCadiz" [8, с. 17].

Перевезення нафтопродуктів і небезпечних вантажів завжди містять у собі певний ризик аварій з катастрофічними для навколишнього середовища наслідками. При перевезенні нафти і нафтопродуктів морським транспортом випадки аварійних розливів призводять до тривалого

й істотного забруднення морського середовища, матеріальним проявом якого є велика шкода, що обчислюється в сотнях мільйонів доларів.

Чорне море є одним з транспортних коридорів, через який здійснюється перевезення переважно російської нафти. Тривалий час аварійні розливи в Чорному морі носили переважно локальний характер. Ситуація, яка склалася щодо визначення правового режиму і делімітації Азовського моря і Керченської протоки, негативно вплинула на рівень безпеки судноплавства на цих просторах і зрештою не могла не призвести до катастрофи.

11 листопада 2007 р. у результаті штормового вітру і хвилювання моря в Керченській протоці й акваторії Чорного моря зазнали аварії 12 суден, з них вісім російських. Затонули чотири судна, зокрема три російських суховантажі («Вольногорськ», «Нахичевань», «Ковель»), були зірвані з якорів і сіли на міліну шість суден, зазнали пошкоджень два російських танкери «Волгонафта-123» і «Волгонафта-139». На борту танкера «Волгонафта-139» знаходились 4 077 тонн мазуту, близько 1 200 тонн нафтопродуктів вилилось у море.

Не вдаючись в причини цих аварій, зупинимося на проблемі цивільної відповідальності за шкоду, завдану в результаті забруднення нафтою із суден.

Міжнародна система компенсації шкоди, завданої забрудненням із суден, базується на двох основних Конвенціях, прийнятих під егідою ІМО: Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. із Протоколами 1976, 1984 і 1992 рр. (Конвенція про відповідальність 1992 р.) і Міжнародній конвенції про створення міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 р. із Протоколами 1976 і 1992 рр. (Конвенція про Фонд 1992 р.). Україна приєдналася до Конвенції про відповідальність 1992 р. у 2002 р. Російська Федерація приєдналася до Конвенції про відповідальність 1992 р. у 2000 р. Тому відносини з відшкодування шкоди від забруднення нафтою в Керченській протоці слід розглядати на основі зазначеної Конвенції про відповідальність 1992 р. Україна, на відміну від Російської Федерації, не бере участі в Конвенції про Фонд 1992 р.

Для відшкодування шкоди від забруднення нафтою, яка виникла внаслідок аварії із суднами, які фактично перевозять нафту наливом як вантаж, Конвенція про відповідальність 1992 р. і Конвенція про Фонд 1992 р. передбачають специфічний правовий механізм. З огляду на особливий характер правил, що застосовуються при забрудненні із суден, Конвенція про відповідальність 1992 р. і Конвенція про Фонд 1992 р. містять спеціальні визначення (судно, власник, шкода від забруднення, запобіжні заходи, інцидент), що застосовуються тільки з метою цих Конвенцій. Гео-

графічна сфера застосування Конвенції про Фонд 1992 р. точно відповідає Конвенції про відповідальність 1992 р. [2, с. 5].

Конвенція про відповідальність 1992 р. застосовується до забруднення, спричиненого на території держави-учасниці Конвенції, включаючи її територіальне море і виключну економічну зону (ст. II Конвенції про відповідальність 1992 р.).

Забруднення трапилося в Керченській протоці, яка є внутрішніми морськими водами України і Російської Федерації, і призвело до значного забруднення прибережної смуги, внутрішніх морських вод України і Російської Федерації в Азовському і Чорному морях, територіального моря і виключної економічної зони України і Російської Федерації в Чорному морі, тобто положення Конвенції про відповідальність 1992 р. застосовні до вказаних відносин. Тобто збитки від забруднення виникли в юридичних і фізичних осіб як України, так і Російської Федерації, і шкода завдана навколишньому природному середовищу на території і України, і Російської Федерації 4, с. 260].

Відповідно до п. 1 ст. I Конвенції 1992 р. під судом слід розуміти будь-яке морське судно і морський плавучий засіб будь-якого типу, побудований чи пристосований для перевезення нафти наливом як вантаж, за умови, що судно, здатне перевозити нафту й інші вантажі, розглядається як судно тільки тоді, коли воно фактично перевозить нафту наливом як вантаж, а також протягом будь-якого рейсу, що впливає за таким перевезенням, якщо не доведено, що на борту не було залишків від такого перевезення нафти наливом.

Таким чином, для застосування правил Конвенції 1992 р. необхідно, щоб це судно фактично перевозило нафту наливом (незалежно від того, чи є воно спеціально сконструйованим для цієї мети) як вантаж, причому не має значення кількість перевезеної нафти (це має значення для обов'язкового страхування, про що буде сказано нижче).

Під «нафтою» в Конвенції 1992 р. слід розуміти будь-яку стійку вуглеводневу мінеральну нафту, зокрема сиру нафту, мазут, важке дизельне паливо і мастило, незалежно від того, перевозяться вони на борту судна чи як вантаж у паливних танках такого судна. З цього випливає, що легкі сорти нафти, а також легке дизельне паливо, бензин тощо до поняття «нафта» не належать.

«Волгонафта-139» є судном, що спеціально призначено для перевезення нафти наливом як вантажу і фактично перевозило мазут, що підпадає під поняття «нафта» в сенсі Конвенції про відповідальність 1992 р. Решта суден (суховантажі), що затонули, не підпадають під дію Конвенції про відповідальність 1992 р., оскільки вони не призначені для перевезення нафти наливом як вантажу і порядок відшкодування шкоди від забруднення з цих суден бункером і небезпечними речовинами регулюється

іншими міжнародними конвенціями й актами внутрідержавного законодавства. Що стосується «Волгонафти-123», то в нас відсутня інформація про забруднення нафтою з цього танкера [1, с. 57–58].

Підсумовуючи викладене, можна дійти висновку, що створення ефективно діючого правового режиму відповідальності держав за забруднення морського середовища має відбуватися в єдиному руслі формування універсального міжнародного режиму цивільної відповідальності за забруднення навколишнього середовища загалом.

Затягування процесу створення такого режиму не відповідає інтересам держав. Здається, що кардинальних змін на краще у цьому процесі слід очікувати, коли всі держави ратифікують міжнародні конвенції і таким чином більш уніфікують законодавство.

Література

1. Короткий Т.Р. Імплементція міжнародно-правових норм про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення із суден у законодавство України / Т.Р. Короткий // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр. – Вип. 34. – О. : Юрид. літ., 2007. – С. 53–59.
2. Стрельцова Є.Д. Правові проблеми безпеки мореплавства в сучасних умовах / Є.Д. Стрельцова // Юрид. Вісник України. – 2007. – № 46. – С. 1, 5–7.
3. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации / Г.Г. Иванов. – М. : Спарк, 2002. – 478 с.
4. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою : Закон України від 4 липня 2002 р. // Відомості Верховної Ради. – 2002. – № 35. – Ст. 260.
5. Мусин В.А. Гражданско-правовая ответственность за убытки от загрязнения нефтью в современном международном морском праве / В.А. Мусин // Тр. ЦНИИМФ. – 1981. – Вып. 263. – С. 17–22.
6. О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и денонсации Российской Федерацией Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года : Федеральный закон РФ от 2 января 2000 г. № 27-ФЗ // Энцикл. российского права. Справочная правовая система. – 2002. – Вып. № 11 (81).
7. Короткий Т.Р. Некоторые вопросы имплементации международных договоров о гражданской ответственности за загрязнение морской среды в Украине / Т.Р. Короткий // Актуальні проблеми політики : зб. наук. пр. / гол. ред. С.В. Ківалов ; відп. за вип. Л.І. Кормич. – Вип. 27. – О. : Фенікс, 2005. – С. 220–226.
8. Короткий Т.Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Т.Р. Короткий. – О., 2006. – 20 с.

Анотація

Ярова А. О. Міжнародно-правова відповідальність держав за забруднення морського середовища в аварійному випадку (практика держав). – Стаття.

Міжнародно-правова відповідальність за забруднення морського середовища є частиною загальної проблеми міжнародно-правової відповідальності

держав. Однак особлива актуальність дослідження цієї тематики полягає в невеликій кількості норм в цій сфері. Також на сьогоdnішній момент існує недостатня кількість практики щодо застосування цієї відповідальності. Стаття присвячена двом видам відповідальності за забруднення морського середовища: відповідальності за міжнародні протиправні дії та відповідальності за шкідливі наслідки дій, які не заборонені міжнародним правом. Проаналізовано застосування на практиці обох видів відповідальності відповідно до чинного міжнародного законодавства. Також зроблено пропозиції і висновки щодо вдосконалення міжнародного законодавства саме в аспекті міжнародно-правової відповідальності держави за забруднення морського середовища.

Ключові слова: міжнародна відповідальність держав, міжнародно-правова відповідальність за забруднення морського середовища, морське середовище, забруднення моря.

Аннотация

Ярова А. А. Международно-правовая ответственность государств за загрязнение морской среды в аварийном случае (практика государств). – Статья.

Международно-правовая ответственность за загрязнение морской среды является частью общей проблемы международно-правовой ответственности государств. Однако особенная актуальность исследования данной тематики заключается в небольшом количестве норм, регулирующих эту сферу. Также на данный момент существует недостаточное количество практики по применению этой ответственности. Статья посвящена двум видам ответственности за загрязнение морской среды: ответственности за международные правонарушения и ответственности за последствия действий, которые не запрещены международным правом. Проанализировано применение на практике обеих видов ответственности в соответствии с действующим международным законодательством. Также сделаны предложения и выводы в отношении усовершенствования международного законодательства именно в аспекте международно-правовой ответственности государства в контексте загрязнения морской среды.

Ключевые слова: международная ответственность государств, международно-правовая ответственность за загрязнение морской среды, морская среда, загрязнение моря.

Summary

Iarova A. A. International legal responsibility of the state for the sea pollution in emergency case (practice of states). – Article.

International legal responsibility for sea pollution is part of common problem of international legal responsibility of the states. But special relevance of research in this subject consists in a small amount of the regulating this sphere. Also at the moment there is not enough practice on application of this responsibility. The article is devoted to two types of responsibility for sea pollution: responsibility for the international offenses and responsibility for consequences of actions which are not forbidden by international law. It was analyzed practical application of both types of responsibility according to the operating international law. Also offers and conclusions concerning enhancement of the international legislation in aspect of international legal responsibility of states in the context of sea pollution are drawn.

Key words: international responsibility of the states, international legal responsibility for marine pollution, marine environment, pollution of the sea.