

3. Заохочення за повсякденну службу мають значно більший ефект, виховний вплив, ніж заохочення, пов'язані зі святами, певними визначними датами, досягненнями в спортивній та культурно-масовій роботі тощо.

4. Кожне заохочення має бути гласним та своєчасним, перетворюватися в свято для колективу, підрозділу, органу внутрішніх справ, що набагато посилює його виховне значення. Оголошене віч-на-віч, казенно, воно може засмутити працівника не менше, ніж стягнення.

5. Неприпустимий швидкий перехід від покарання до заохочення, їх постійна зміна. Це може породити у співробітника впевненість, що можна поводитися як завгодно, і варто тільки проявити старанність, щоб одразу ж забулися нещодавні «гріхи».

6. При визначенні міри заохочень необхідно враховувати особливості особистості співробітника, заохочення повинно носити індивідуальний характер.

7. Заохочення повинні бути гарантованими, тобто при наявності службового успіху компетентний начальник повинен розглянути питання про можливість застосування заохочення.

8. Заохочення завжди повинні бути реалізованими, інакше вони не будуть мати виховного значення.

При дотриманні цих вимог, заохочення можуть стати впливовим фактором зміцнення службової дисципліни, міцним засобом розвитку мотивації особового складу органів внутрішніх справ щодо усвідомленого відношення до дотримання службової дисципліни в органах внутрішніх справ.

*Надійшла до редколегії 11.10.99*

*О.О. Кумаєва*

### **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ ЗАБРУДНЕННЯ ЧОРНОГО МОРЯ (У КОНТЕКСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КАСПІЙСЬКИХ ЕНЕРГОНОСІВ)**

За останні роки екологічний баланс морського середовища глобально погіршився. Включення морського транспорту України до міжнародної мережі транспортних коридорів та все більша інтенсифікація роботи морського транспорту значно підвищують негативний вплив на навколишнє середовище. Україна займає вигідне геополітичне положення, тому цілком природно, що сусідні країни приділяють пильну увагу саме чорноморському регіону. Унікальність родовищ каспійської нафти деякі експерти вважають дуже перспективними. Тому багато спорів виникає щодо шляху транспортування каспійської нафти в Європу. Так, у розвиток Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 та Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні від 20 бе-

резня 1998 р. № 346 передбачається проходження через Україну таких морських коридорів, як:

Балтійське море – Чорне море (паромний комплекс Іллічівськ – Поті, Батумі; Одеса та Південний).

Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС): Анкара – Єреван – Тбілісі (Баку) – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса (Кишинів) – Бухарест (Тирасполь) – Димитрівград (Афіни) – Стамбул, який включає 12 морських та 4 річкових порти України.

Критський (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ (Москва) – Київ – Кишинів – Димитрівград), з розгалуженням на Одесу (включаючи порти Одеса та Південний).

Треба звернути увагу на ті обставини, що нормативно-правові акти щодо створення мережі транспортних коридорів практично не торкаються існуючих екологічних проблем. Та щоб завчасно попередити негативні наслідки, необхідно розробити систему правових заходів, які б змогли усунути або звести їх до мінімуму. Тому як раз зараз необхідно дуже чітко визначити, яка ж правова база діє на сьогоднішній день? Чи відповідає національне законодавство положенням міжнародно-правових актів? Чи передбачається відповідальність за забруднення морського середовища нафтою? Які запобіжні заходи мають застосовуватися до порушників? Як має діяти на практиці механізм реалізації відповідальності?

Міжнародна спільнота починає вже реально замислюватись, як практично зберегти екосистему Чорного моря. З цього приводу в Болгарії відбувся міжнародний симпозіум, на якому розглядалися екологічні аспекти транспортування нафти та газу через Чорне море. Зазначалося, що відносно фактично закритого басейну Чорного моря може виникнути реальна небезпека внаслідок нафтового забруднення саме в контексті перевезень каспійських енергоносіїв Чорним морем. Вирішення цієї проблеми по відверненню негативних наслідків можна знайти у встановленні певних квот на міжнародному ринку на обсяги переробки нафти на чорноморських нафтопереробних комплексах.

Проаналізуємо, які ж міжнародні нормативно-правові акти, що регулюють питання відвернення забруднення територіальних та внутрішніх морських вод України саме морським транспортом, прийняті та діють сьогодні. Згідно зі ст.9 Конституції України чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України. Тому учасники морських перевезень повинні дотримуватись положень міжнародних договорів, конвенцій, а також двосторонніх угод. Розглянемо також співвідношення національного законодавства і норм міжнародного права щодо врегульованості цієї проблеми.

Так, ст.69 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» [1] зазначає, які «Особи, що володіють джерелом підвищеної

екологічної небезпеки, зобов'язані компенсувати шкоду громадянам та юридичним особам, якщо не доведуть, що шкода виникла внаслідок стихійного природного явища чи навмисних дій потерпілого». На практиці може бути така ситуація, що фінансових можливостей власника джерела підвищеної небезпеки (судновласника), з вини якого була завдана шкода, не вистачить для покриття збитків від забруднень моря.

Вихід з ситуації можна знайти у створенні чіткої системи страхування екологічних ризиків, яка дуже поширена за кордоном. Але національним законодавством це ще не передбачено. Так Закон України «Про страхування» [2] не передбачає такий вид відповідальності, та і у цивільному законодавстві також немає закріплення цих положень. Тому необхідно застосувати світовий досвід у визначенні поняття екологічного страхування, яке передбачає відповідальність за заподіяння шкоди, що була спричинена раптовим забрудненням навколишнього середовища. Екологічному страхуванню мають підлягати ризики заподіяння шкоди від забруднень моря. Звернімося до міжнародно-правових положень щодо цієї проблеми, наприклад «Міжнародної Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою», яка була прийнята в 1969 р. На Україну чинність цієї Конвенції поширювалась з 1975 р. (колишній СРСР був її стороною). Проте у сучасних умовах постає необхідність оформлення безпосередньої участі України в цій Конвенції.

У Конвенції зазначено, що з метою захисту власника судна від надзвичайних претензій держав, що постраждали від нафтових забруднень навколишнього середовища, а також для максимального відшкодування завданої шкоди, учасники Конвенції встановили умови обмеження відповідальності та дійшли згоди визначити «нижню» та «верхню» межу відповідальності точно визначеними сумами. По-перше, власник судна має право обмежити свою відповідальність за Конвенцією у відношенні будь-якого одного інциденту загальної суми з розрахунку 2000 франків за кожен тону місткості судна. Однак ця загальна сума не може перевищувати 210 млн. франків. Але власник судна не має права користування цими обмеженнями, якщо інцидент стався з особистої вини власника судна.

Для того, щоб користуватися обмеженням відповідальності, власник судна має право створити фонд на суму, яка дорівнює межі його відповідальності в суді або іншому компетентному органі. Цей фонд може бути створений шляхом внесення суми на депозит, наданням банківської гарантії або будь-якого іншого забезпечення, що застосовується в законодавстві держави, де створюється фонд, та яке визнане як достатнє судом або іншим компетентним органом. Ці суми повинні переводитися в національну валюту держави, в якій створюється фонд, згідно з співвідношенням цієї валюти до визначеної одиниці на день створення фонду. Фонд розподіляється між позивачами пропорційно сумах їх позовних вимог. Якщо до роз-

поділу фонду власник судна, його службовець, агент, страховик або особа, яка надає інше фінансове забезпечення, сплатять внаслідок інциденту компенсацію за шкоду від забруднення, то така особа отримує в межах сплаченої ним суми в порядку суброгації (заміна одного кредитора іншим) ті права, які б належали особі, яка отримала компенсацію. Правом суброгації може скористуватися також будь-яка інша особа, у відношенні до будь-якої суми, яку вона сплатила на відшкодування шкоди від забруднення, за умови, що така суброгація дозволена національним правом. Якщо буде встановлено, що власник судна або будь-яка інша особа можуть бути потім притягнуті до сплати повністю або частково суми компенсації, то така особа змогла б скористуватися правом суброгації, якщо б відшкодування було сплачено до розподілу фонду. Суд або інший компетентний орган держави, в якій фонд створений, може розпорядитися, щоб достатня сума була вчасно зарезервована для того, щоб надати такій особі можливість задоволення вимог до фонду.

Страховик або інша особа, яка надасть фінансове забезпечення, має право створити фонд на тих же умовах, що й власник судна. Такий фонд може бути створений навіть у випадку особистої вини власника, але створення фонду не торкається в цьому випадку прав потерпілих у відношенні до власника судна.

Якщо власник судна після інциденту створить страховий фонд в повному обсязі, то він має право обмежити свою відповідальність, й ніяка особа, яка вимагає відшкодування шкоди від забруднення, не будуть мати права на задоволення вимог за рахунок будь-якого іншого майна власника судна.

Страховому покриттю повинні підлягати й збитки, що завдані забрудненням, і витрати на очистку акваторії. А при визначенні розміру внесків повинен діяти принцип: чим більший страховий ризик, тим вищими повинні бути страхові внески.

У 1971 р. була прийнята Конвенція про створення Міжнародного фонду компенсації за шкоду від забруднення нафтою, який компенсував би шкоду понад 14 мільйонів доларів (до 60 млн доларів), але Україна не приєдналася до останніх конвенцій.

Забруднення морського середовища з суден та нафтою – це явище, яке дуже поширене в морському водокористуванні. Як вихід із ситуації можна зазначити саме екологічне страхування, що містить в собі й превентивні заходи, які будь-якою мірою направлені на недопущення забруднення морських вод та створення страхових фондів для покриття можливих збитків на випадок забруднення морського середовища.

27 квітня 1998 р. Постановою Кабінету Міністрів України №561 був введений порядок утворення та державної реєстрації Морського страхового бюро, до компенсації якого віднесена підготовка й внесення на розгляд державних органів пропозицій стосовно законодавчих та інших норматив-

них актів з морського страхування, розроблення рекомендацій з методології здійснення відповідних видів морського страхування. Тому саме цей орган повинен ініціювати розробку законодавчої бази для впровадження екологічного страхування при перевезенні каспійської нафти Чорним морем.

Таким чином, наступним кроком вирішення проблеми відповідальності власника транспортних засобів, які спричинили забруднення морських вод під час перевезень каспійської нафти Чорним морем, можна визначити дослідження та законодавче врегулювання інституту екологічного страхування у праві України.

Сьогодні міжнародне співтовариство приділяє пильну увагу збереженню навколишнього середовища і це стає найбільш актуальним саме тоді, коли все більше забруднення морського середовища може призвести до невідворотних наслідків. Тому Україна повинна брати участь у подальшій розробці нормативно-правових актів безпосередню та виходити з реальними пропозиціями на міжнародну арену. Всі класичні принципи свободи мореплавства діють і зараз, але сьогодні суспільство може відступити від деяких з цих свобод в ім'я збереження навколишнього середовища.

#### Список літератури:

1. Відомості Верховної Ради України. 1991. № 41. Ст.546. 2: Відомості Верховної Ради України. 1996. № 18.

*Надійшла до редколегії 20.09.99*