

Література

1. Гесперальца схема планування території України. — К.: Діпромісто, 2000.
2. Бельская А. Я. Некоторые проблемы правового регулирования застройки // Юрист. — 2003. — № 3. — С. 2–6.
3. Евтихий И. И., Тияков С. А. Законодательство о городских землях. — М.: Юрид. изд-во ПКЮ РСФСР, 1926. — 236 с.
4. Балеин В. П. Правовой режим земель городской застройки. — М.: Госюриздат, 1963. — 194 с.
5. Сборник документов по земельному законодательству СССР и РСФСР 1917–1954 / Сост.: П. Д. Казапцев, О. И. Тумапова. — М.: Юрид. лит., 1954. — 719 с.
6. О праве граждан на покупку и строительство индивидуальных жилых домов: Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 августа 1948 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1948. — № 36.
7. О порядке применения указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 августа 1948 года «О праве граждан на покупку и строительство индивидуальных жилых домов»: Постановление Совета Министров СССР от 26 августа 1948 г. // СП СССР. — 1948. — № 5. — Ст. 62.
8. Копылов А. В. Вещные права на землю в римском, русском дореволюционном и современном российском гражданском праве. — М., 2000. — 271 с.
9. Про основи містобудування: Закон України від 16 листопада 1992 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1992. — № 52. — Ст. 683.
10. Положення про порядок надання дозволу на виконання будівельних робіт: Паказ Держбуду України від 5 грудня 2000 р. № 273 // Офіційний вісник України. — 2000. — № 52. — Ст. 354.

УДК 349.6:347.79(477)

*Т. Р. Короткий***РЕАЛІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ НОРМ
ПРО ЦИВІЛЬНУ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ ІЗ СУДЕН**

Приєднання України в 2002 році до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року (Конвенція 1992 р.) обумовлює необхідність вивчення проблеми імплементації в правовій системі України положень цієї Конвенції для забезпечення належної реалізації Україною прийнятих на себе зобов'язань. При цьому необхідним є аналіз правозастосовальної практики для виявлення розбіжностей між міжнародно-правовими нормами і відповідними імплементаційними актами законодавства України в галузі цивільної відповідальності за шкоду від забруднення морського середовища.

Питання міжнародної цивільної відповідальності за шкоду від забруднення із суден розглядалися в незначній кількості праць, серед яких слід відзначити праці В. П. Кириленко, В. О. Кисельова, А. Л. Маковського, В. А. Мусіна, В. Ф. Сидорченко. З вітчизняних авторів слід відзначити праці І. І. Каракаша і А. Вишневецького, проте більшість наукових праць згаданих авторів присвячена аналізу лише окремих аспектів проблеми. Наведене зумовлює актуальність проблематики та необхідність дослідження зазначених питань.

Конвенція 1992 р., по-перше, встановлює межу відповідальності, обчислювальну

залежно від місткості судна; по-друге, передбачає необхідність забезпечення цивільної відповідальності судновласника за шкоду від забруднення нафтою під час перевезення нафти як вантажу; по-третє, це забезпечення повинне бути підтвержене спеціальним свідоцтвом, видаваним кожному такому судну компетентною владою держави прапора. Судна, що не мають таких свідоцтв, не повинні допускатися в порти держав, що беруть участь у Конвенції [6, 220].

Нами була проаналізована судова практика про стягнення відшкодування внаслідок забруднення із суден в акваторії Одеського морського порту. Звертає на себе увагу те, що переважаюче число випадків забруднення морського середовища із суден характеризується незначними обсягами скинутих забруднюючих речовин і, відповідно, суми відшкодування не перевищують декількох сотень гривень. Незалежно від шкоди, на капітана морського судна, з якого відбулося забруднення, накладається адміністративний штраф, розмір якого так само незначний.

Більш-менш серйозні випадки забруднення (від декількох сотень кілограм забруднюючих речовин до декількох десятків тонн) відбуваються рідше, не частіше ніж один-два рази на рік. Суми відшкодування по них, як правило, перевищують один мільйон доларів та у ряді випадків перевищують десять мільйонів доларів США.

Практичний інтерес становлять такі цивільні справи: про стягнення відшкодування із судноплавної компанії «Ефеніан Фейз Шиппінг лімітед» внаслідок забруднення нафтопродуктами з т/х «Ефеніан Фейз», справу розглядав Жовтневий районний суд м. Одеси в 1997 р., сума позовних вимог становила 16 млн 285 тис. 697 доларів США; про стягнення шкоди із судновласницької компанії «Marine ahmad management» внаслідок забруднення нафтопродуктами з т/х «Сехам», справу розглядав Жовтневий районний суд м. Одеси в 2002 р., сума позовних вимог — 1 млн. 17 тис. 268 доларів США; про стягнення шкоди із судноплавної компанії «Gerani navigation limited» внаслідок забруднення нафтопродуктами з т/х «Gerani», справу розглядав Приморський місцевий суд м. Одеси в 2003 р., сума позовних вимог — 1 млн. 506 тис. 448 доларів США; про стягнення шкоди від судноплавної компанії «River Hellenic navigation S.A.» внаслідок забруднення нафтопродуктами з т/х «Anopolis», справу розглядав Приморський суд м. Одеси в 2003 р., сума позовних вимог — 3 млн 100 тис. 714 доларів США.

Звертають на себе увагу такі аспекти розгляду вказаних справ: при розгляді справ про забруднення із суден не використовувалися положення ані Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. (при розгляді першої із вказаних справ), ані Конвенції 1992 р. Тим більше що справи 2–4 розглядалися після ратифікації Україною Конвенції 1992 р. У деяких випадках при винесенні ухвали існувало посилання на положення Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» про невживання норм зниження розміру відшкодування, хоча у випадку забруднення із суден підлягають вживанню норми КТМ України як спеціального нормативного акта.

Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» і Методика розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону і раціональне використання водних ресурсів, прямо вказують, що особа, яка заподіяла шкоду навколишньому середовищу, несе відповідальність, як правило, в повному обсязі без обмеження. КТМ України прямо вказує на обмеження відповідальності власника судна (ст. 308 КТМ України). Правозастосовча практика, а саме рішення Жовтневого районного суду м. Одеси з питання про відшкодування збитків, заподіяних скиданням нафти з мальтійського танкера «Афініан Фейс», дозволяє дійти висновку, що судова практика України також пішла шляхом повного відшкодування збитків особою, яка несе відповідальність за забруднення, незважаючи на те, що положення КТМ України передбачають виключення із загального правила повного відшкодування збитків. Зокрема, ст. 308 КТМ України встановлює, що відповідальність власника судна місткістю не більш 5000 одиниць за шкоду від забруднення внаслідок витікання або скидання забруднюючих речовин з його судна обмежується щодо однієї або декількох подій, викликаних однією й тією самою причиною, загальною сумою в три мільйони розрахункових одиниць, а для судна, місткість якого перевищує вказану, додається 420 розрахункових одиниць за кожен наступну одиницю водотоннажності. Правила щодо обмеження відповідальності власника судна містяться і в Конвенції 1992 р. Тому відносно відшкодування збитків від забруднення, що підпадає під дію Конвенції 1992 р., застосовуватимуться норми про обмеження відповідальності, передбачені Конвенцією; у решті випадків, якщо до них можна застосувати норми ст. 308 КТМ України про забезпечення відповідальності, повинні застосовуватися відповідні положення КТМ України про відшкодування збитків від забруднення, що обмежують відповідальність власника судна, а не норми інших нормативно-правових актів України. У вигляді забезпечення позову використовувалася лише банківська гарантія або арешт судна.

Відповідно до Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, засобом забезпечення зобов'язання за забруднення з суден є банківська гарантія (підп. 4.5, 4.6 Положення). Банківська гарантія застосовується для запобігання затримці судна, корабля, іншого плавучого засобу (підп. 4.5 Положення). На нашу думку, таке твердження є не зовсім вірним, оскільки банківська гарантія застосовується саме для забезпечення виконання обов'язку. Фактично при такому трактуванні затримання судна є основним засобом забезпечення відповідальності, а не банківська гарантія, що, на наш погляд, не відповідає цивільному законодавству. Затримання судна є заходом адміністративного примусу і не належить до засобів забезпечення зобов'язань.

У Положенні йдеться про «гарантії відшкодування збитків». Гарантією відшкодування збитків, відповідно до Положення, може бути тільки банківська гарантія про сплату вказаної в претензійних документах суми збитків від судновласника або агентської організації (морського агента), що представляє

інтереси судновласників, відповідно до ст. 117 КТМ України. Наголошується, що лише в разі надання відповідної банківської гарантії Державна інспекція охорони Чорного та Азовського морів не буде вживати заходів відносно затримання судна. На наш погляд, у положенні штучно звужений перелік засобів забезпечення зобов'язань. Повинно йтися, щонайменше, не тільки про банківську гарантію, а про будь-яку гарантію — як це передбачено у ст. 560 ЦК України.

Більше того, ст. 309 КТМ України передбачає, що власник судна, яке перевозить наливом як вантаж понад 2000 тонн нафти, повинен застрахувати або іншим способом забезпечити (за допомогою отримання банківської або іншої гарантії) свою відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням. Отже, стосовно окремого виду суден засобами забезпечення відповідальності є страхування, банківська або інша гарантія. Таким чином, у Положенні необґрунтовано звужено перелік видів забезпечення відповідальності для власників суден, що перевозять понад 2000 тонн нафти.

Що стосується інших суден, то оскільки в КТМ України відсутня спеціальна норма з цього приводу, то цілком можливе застосування лише банківської гарантії як засобу забезпечення відповідальності, хоча, на нашу думку, така практика не відповідає міжнародним стандартам, передбаченим Міжнародною конвенцією про відповідальність і компенсацію шкоди у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. і Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р., і цивільному законодавству України. Більше того, дані питання про засоби забезпечення відповідальності повинні бути врегульовані не Положенням, а КТМ України.

Після подачі позову про відшкодування збитку відповідальність забезпечується відповідно до цивільно-процесуального законодавства України. На нашу думку, суд у цьому разі не зв'язаний правилами Положення про банківську гарантію як засіб забезпечення позову, а має право обрати будь-які засоби, що допускає законодавство.

Проте проблема способів забезпечення відшкодування за шкоду від забруднення із суден пов'язана з імплементацією положень Конвенції 1992 р. в законодавство України. Конвенції 1992 р., 1996 р. та 2001 р. (п. 3 ст. V Конвенції 1992 р., п. 3 ст. 9 Конвенції 1996 р., п. 3 ст. 6 Конвенції 2001 р.) передбачають як умову обмеження відповідальності власника судна створення останнім фонду на загальну суму, що дорівнює межі його відповідальності в суді або будь-якому іншому компетентному органі однієї з договірних держав, в якій може бути поданий позов, або, якщо позов не поданий, у будь-якому суді або іншому компетентному органі однієї з договірних держав, у якій може бути поданий позов.

У жодному разі не було спроби створення фонду обмеження відповідальності. Фонд — це відособлена сума грошових коштів або інший фінансовий інструмент, що перебуває в цільовому розпорядженні суду. Створення фонду в першу чергу спрямоване на забезпечення захисту фінансових інтересів потер-

пілих, а в другу — на реалізацію власником судна права на обмеження відповідальності. Обидві мети досягаються способом створення фонду обмеження відповідальності на загальну суму, рівну межі відповідальності власника судна. Фонд обмеження відповідальності може бути створений шляхом внесення суми в депозит суду або способом надання суду банківської гарантії чи іншого фінансового забезпечення.

У КТМ України про створення такого фонду як підстави забезпечення відповідальності взагалі не йдеться. У принципі цілком допустиме безпосереднє застосування положень Конвенції 1992 р. як частини законодавства України відповідно до ст. 9 Конституції України. Проте для ефективної імплементації у КТМ України доцільно виділити як мінімум розділ, присвячений відповідальності, відповідно до Конвенції 1992 р., за забруднення з тих суден, що перевозять нафту наливом. Одна із статей цього розділу повинна бути присвячена створенню фонду обмеження відповідальності.

Необхідно передбачити, що цей фонд може бути створений або за допомогою внесення суми до депозиту суду чи надання банківської гарантії або іншого фінансового забезпечення, яке прийматиме відповідно до законодавства України, і суд визнає його достатнім. Гадаємо, що гарантія відомого клубу взаємного страхування є прийнятним забезпеченням для створення фонду.

Слід зазначити, що відповідальність може бути і без створення фонду обмеження відповідальності. Такий механізм обмеження відповідальності більшою мірою відповідає КТМ України і не суперечить Конвенції 1992 р. Проте відповідач, тобто власник судна, страхувальник або інша особа, якій подано позов про відшкодування шкоди за забруднення нафтою, безпосередньо на підставі Конвенції 1992 р. має право створити фонд обмеження відповідальності, причому цей фонд матиме іншу правову природу, ніж заходи забезпечення позову, передбачені процесуальним законодавством.

Відносно розподілу сум відшкодування за шкоду від забруднення навколишнього середовища ухвалювалися різні рішення про розподіл на користь Державної інспекції з охорони Чорного моря, районної адміністрації; Одеської обласної ради; Одеської міської ради. Суми за забруднення навколишнього середовища від забруднення із суден, що стягаються, були використані в різних цілях: на ліквідацію наслідків стихійного лиха в Одеській області (третья з даних справ); придбання катера для Державної інспекції з охорони Чорного моря, що не відповідає положенням Конвенції.

Відповідно до Конвенції 1992 р. компенсація за шкоду навколишньому середовищу (крім упущеної вигоди) у результаті заподіяння такої шкоди обмежується витратами на розумні відбудовні заходи, що фактично прийняті чи повинні бути прийняті. В цьому зв'язку застосування будь-яких актів, що передбачають відшкодування шкоди, заподіяної навколишньому середовищу, і заснованих на теоретичних моделях стосовно випадків, передбачених у главі 4 розділу IX КТМ України, неправомірно.

Відмовлення у відшкодуванні теоретичної шкоди аж ніяк не означає відмовлення у відшкодуванні будь-якої шкоди, пов'язаної з навколишнім середови-

щем. Правила ч. 2 ст. 304 КТМ України заохочують вжиття розумних заходів, спрямованих на відновлення навколишнього середовища. При розгляді відповідних вимог до уваги береться таке: вартість заходів повинна бути розумною; пропорція між вартістю досягнутих результатів і результатів, що очікувалися, повинна бути розумною; заходи повинні бути належними і припускати розумну імовірність успіху.

Глава 4 розділу IX КТМ України не містить переліку запобіжних заходів. Однак є два критерії стосовно того, які дії можуть бути кваліфіковані як такі. По-перше, заходи повинні бути розумними, по-друге, прийнятими після інциденту. В цьому зв'язку витрати, що зазнали особи на утримання до інциденту персоналу, чия повсякденна робота полягає в запобіганні чи зменшенні шкоди від забруднення, не підлягають відшкодуванню, так само як і витрати із збереження спеціалізованого устаткування і матеріалів.

Кваліфікація запобіжних заходів як таких здійснюється через мету, на яку вони спрямовані. Якщо заходи починаються для зменшення чи запобігання шкоді, то вони є запобіжними. При цьому не має значення, хто їх починає. Якщо вжиті заходи спрямовані не тільки на запобігання забрудненню, але й на інші цілі, вони визнаються запобіжними лише в частині, пов'язаній із зменшенням чи запобіганням шкоді.

У першій з даних справ був висновок мирової угоди, внаслідок чого сума, що підлягала відшкодуванню була, зменшена в три рази. Відповідно до ст. 111 ВК України, підприємства, установи, організації і громадяни України, а також іноземні юридичні і фізичні особи та особи без громадянства зобов'язані відшкодувати збитки, завдані ними внаслідок порушень водного законодавства, в розмірах і порядку, встановлених законодавством України. Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плаваючих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, не передбачає зменшення суми, що підлягає відшкодуванню. Обмеження відповідальності власника судна можливе відповідно до положень КТМ України і Конвенції 1992 р., а не на підставі мирової угоди.

Таким чином, можна дійти висновку про відсутність односторонньої практики розгляду справ, пов'язаних із забрудненням із суден, та про необхідність удосконалення національного законодавства і приведення його у відповідність до міжнародних договорів України. Слід зазначити, що всі проаналізовані випадки забруднення не належать до крупних і катастрофічних. Найбільшою мірою недоліки вітчизняного законодавства та неучасті України в Конвенції про фонд 1992 р. мають виявитися саме в разі такого забруднення.

Література

1. Водний кодекс України від 6 червня 1995 року // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 24. — Ст. 189.
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47–52. — Ст. 349.
3. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 року // Відомості Верховної Ради України. — 1991. — № 41. — Ст. 546.

4. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою: Закон України від 4 липня 2002 року // Відомості Верховної Ради. — 2002. — № 35. — Ст. 260.
5. Методика обчислення розміру збитків від забруднення нафтою: Затв. постановою Кабінету Міністрів України від 26 квітня 2003 року № 631 // rada.gov.ua.
6. Методика розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів: Затв. наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 27 липня 2004 року № 282 //rada.gov.ua.
7. Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України: Затв. наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України від 26 жовтня 1995 року № 116 (із змінами, внесеними згідно з наказом Міпсресурсів № 48 від 31.01.2002) //rada.gov.ua.
8. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения буркерным топливом 2001 года // Энциклопедия российского права: Справочная правовая система. — 2002. — Вып. № 11 (81).
9. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29 ноября 1969 года // Сборник международных договоров СССР по вопросам мореплавания. — М., 1988. — С. 405–414.
10. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года: (Сводный текст) // Международные конвенции об ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г.: (Сводные тексты). — International Conventions on Civil Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, (Consolidated texts) — С.Пб., 2000. — С. 40–81. — (Сер. «Судовладельцам и капитанам»; Вып. 16).
11. Короткий Т. Р. Некоторые вопросы имплементации международных договоров о гражданской ответственности за загрязнение морской среды в Украине // Актуальные проблемы политики: 36. наук. пр. — 2005. — Вып. 27. — С. 220–226.

УДК 347.27(477)

Т. Є. Харитонова

ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕДАЧІ В ІПОТЕКУ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК ТА СПОРУД, ЩО НА НИХ ЗНАХОДЯТЬСЯ

При застосуванні Закону України «Про іпотеку» нерідко виникають питання, для вирішення яких необхідний аналіз іпотечного та іншого законодавства. Іпотека є одним з найбільш ефективних способів забезпечення виконання зобов'язань боржника перед кредитором, оскільки надійно захищає права останнього та встановлює високий пріоритет для вимог іпотекодержателя. Найбільш розповсюдженими є питання, які виникають щодо іпотеки земельних ділянок та нерухомості, яка на них знаходиться, до яких, зокрема, належать не тільки житлові будинки, але й будівлі та споруди, об'єкти незавершеного будівництва тощо.

Земля є самим надійним об'єктом іпотеки, оскільки при її раціональному використанні вона з часом не зношується, як інші об'єкти нерухомості, а навпаки — її вартість постійно зростає.

Тривалий час правові підстави і питання іпотеки землі регулювалися Законом України «Про заставу» та ст. 6 Земельного кодексу України з наступними