

Zivilrechtliche Aspekte völkerrechtlicher Regelungen zum Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung durch den Schiffsverkehr

Dr. Prof. Oleksander Wasyljowytsch Golowkin

Professor an der Nationalen Akademie

der Staatsanwaltschaft der Ukraine,

oberer Justizrat, ehrenamtlicher Mitarbeiter

der Staatsanwaltschaft der Ukraine,

verdienter Jurist der Ukraine

Der Autor stellt heraus, dass das aktuelle Problem eines Schutzes der Weltmeere kaum mehr durch Anstrengungen einzelner Staaten gelöst werden kann. Die Effizienz der getroffenen Maßnahmen hänge in erster Linie von der Einbindung nationaler Handlungen in die internationale Zusammenarbeit auf der globalen wie regionalen Ebene ab. Die theoretische Basis der Abhandlung bilden Arbeiten von ukrainischen und ausländischen Wissenschaftlern auf dem Gebiet des internationalen Privatrechts, des Zivilrechts, des Seerechts, des Umweltrechts und des Völkerrechts. Der Beitrag zielt darauf ab, das Wesen, die Besonderheiten und die Probleme der zivilrechtlichen Mechanismen in völkerrechtlichen Regelungen zum Schutz der Meeresumwelt durch Verschmutzung durch den Schiffsverkehr zu untersuchen.

Der Autor analysiert die Rechtsgrundlagen gemeinsamer Aktivitäten mehrerer Staaten auf dem Gebiet des Schutzes der Meeresumwelt, namentlich die völkerrechtlichen Verträge und Konventionen, die sich wiederum in universale (weltweite) und regionale (partielle) sowie öffentlich-rechtliche und zivilrechtliche Konventionen unterteilen lassen.

Nach Ansicht des Verfassers weist das Institut der zivilrechtlichen Haftung für Schäden aus der Verschmutzung der Meeresumwelt folgende spezifischen Besonderheiten auf:

- *Sie basieren in der Regel auf der Begrenzung der Haftung der Reeder mit der Tendenz zur Erhöhung ihrer Haftungssummen, was sich am Anheben der Obergrenzen zeige;*
- *In einer Reihe von Fällen wird eine objektive Haftung der Reeder festgelegt, und zwar unabhängig davon, ob der Schaden durch das Verschulden des Verursachers entsteht (verschuldensunabhängige Haftung);*
- *Das Bestehen von strengen Regeln bei der Begleichung von Verpflichtungen, insbesondere von Bestimmungen hinsichtlich der obligatorischen Haftpflichtversicherung. Das obligatorische Element stellt hier die stufenweise Entschädigung des entstandenen Schadens dar, was durch die Einrichtung eines internationalen Entschädigungsfonds geschieht.*

Der Verfasser legt zudem seine Auffassung dar, dass im völkerrechtlichen Mechanismus zum Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung durch den Schiffsverkehr zwei voneinander zu trennende Komponenten zu unterscheiden sind: eine öffentlich-rechtliche Seite und eine zivilrechtliche Facette.

**Деякі аспекти приватноправового механізму
міжнародно-правового регулювання охорони морського середовища
від забруднення із суден**

Олександр Васильович Головкін

доктор юридичних наук,

професор Національної академії прокуратури України,

старший радник юстиції,

почесний працівник прокуратури України,

заслужений юрист України

Більша частина поверхні Землі вкрита водами Світового океану, що є цілісною системою, яка безпосередньо впливає на клімат планети, рослинний і тваринний світ, на процеси життєдіяльності людини. У свою чергу, людина активно впливає на екологічний стан морського середовища. На жаль, науково-технічна революція призвела до низки несприятливих наслідків в екосистемі Світового океану. Інтенсифікація судноплавства, використання морів і океанів для захоронення промислових відходів і побічних продуктів інших видів

життєдіяльності людини, мілітаризація й нуклеаризація Світового океану, забруднення морського середовища річковими стоками призвели до постання гострих проблем, пов'язаних, насамперед, із забрудненням Світового океану. Причому ці проблеми мають яскраво виражений глобальний або регіональний характер. Тому ефективність заходів із захисту і збереження екосистем морів і океанів може бути забезпечена міжнародно-правовими засобами.

Отже, зважаючи на цілісний характер морських екосистем, що

перебувають під юрисдикцією різних держав, багатоманітність джерел і видів забруднення, транскордонний характер поширення забруднювачів у морських просторах, проблема охорони Світового океану не може бути вирішена зусиллями окремих держав, відтак ефективність вжиття таких заходів залежить, насамперед, від поєднання національних засобів з міжнародною співпрацею на універсальному й регіональному рівнях¹.

Проблематика правової охорони морського середовища була предметом дослідження вітчизняних та зарубіжних фахівців у галузі міжнародного приватного права, цивільного права, морського права, екологічного права, міжнародного права, а саме: С.С. Алексєєва, Н.Д. Амаляна, О.А. Брильова, М. Брюса, А.Ф.Висоцького,

¹ Головатый С.П. Региональное сотрудничество по борьбе с загрязнением моря в чрезвычайных случаях, происходящих в результате судоходства, и международное право / С.П. Головатый // Морской транспорт и международное судоходство: правовые и экономические проблемы: XIV Междунар. конф. «Мир на морях». – М.: В/О «Мортехинформреклама», 1990. – С. 263.

Е. Голда, С.П. Головатого, В.В. Деміденко, А.С. Довгерта, Г.Г. Іванова, О.С. Іюффе, І.І. Каракаша, В.П. Кириленка, В.А. Кисельова, В.І. Кисіля, С.В. Ківалова, В.М. Корецького, Т.Р. Короткого, Н.Н. Кравченко, М.І. Лазарева, І.І. Лукашука, Л.А. Лунца, А.Л. Маковського, Г.К. Матвєєва, О.О. Мережка, В.А. Мусіна, С.М. Нунупарова, В.І. Сапожникова, А.В. Сидоренка, В.Ф. Сидорченка, Л.В. Сперанської, О.В. Сурілова, В.О. Тархова, Г.С. Фединак, К. Хакапаа, Є.О. Харитонова, О.І. Харитонові, В.П. Цемка, М.Ю. Черкеса, Ю.С. Шемшученка та ін. Однак актуальність вищезазначеної проблематики вимагає подальшого комплексного дослідження.

Автор даної статті ставить за мету дослідити деякі аспекти приватноправового механізму міжнародно-правового регулювання охорони морського середовища від забруднення із суден.

Охорона морського

середовища – це система заходів правового, організаційного та контрольного характеру на національному й міжнародному рівнях, спрямованих на запобігання і скорочення забруднення морського середовища, ліквідацію його наслідків, включаючи заходи для відшкодування шкоди, що спричинило забруднення².

Правовою основою спільних дій держав у сфері охорони морського середовища є міжнародні договори й конвенції, що поділяються на універсальні й регіональні, публічно-правові й приватноправові. Вони визначають міжнародно-правовий режим захисту й збереження морського середовища, права та обов'язки держав при здійсненні заходів стосовно всіх джерел забруднення в усіх морських просторах.

Особливе місце серед інших

² Короткий Т.Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден Дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Т.Р. Короткий. – Одеса, 2006. – С. 19.

міжнародно-правових угод стосовно охорони морського середовища належить Конвенції ООН з морського права 1982 р. Цей документ виходить із необхідності гармонійного поєднання міжнародно-правових норм захисту морського середовища і норм національного законодавства держав, які б враховували міжнародні стандарти в цій сфері.

Передбачений Конвенцією 1982 р. правовий механізм визначає певну залежність національного законодавства від міжнародних норм: з одного боку, – це дозволяє уніфікувати тією чи іншою мірою національні закони й правила різних держав, а з іншого, – спонукати ті країни, які не є учасниками спеціальних угод з охорони морського середовища, дотримуватися вимог, які містяться в ній. Такий підхід спрямований на забезпечення всеохоплення та певної однаковості у застосуванні погоджених на міжнародному рівні заходів боротьби із забрудненням

морського середовища з різних джерел³.

Ст. 235 Конвенції 1982 р. присвячена питанням відповідальності за забруднення морського середовища. Зокрема, у ч. 2 цієї статті міститься вказівка на необхідність забезпечити можливість звернутися за одержанням у короткий термін належного відшкодування або іншої компенсації шкоди, заподіяної забрудненням морського середовища фізичними або юридичними особами, що перебувають під юрисдикцією держави. Оскільки в даній статті вказується приналежність до певної юрисдикції заподіювача шкоди – потенційного відповідача, а про потерпілу сторону нічого не сказано, то остання може перебувати як під юрисдикцією цієї держави, так і поза нею. Таким чином, дана норма містить загальні вимоги стосовно цивільного чи міжнародного

³ Короткий Т.Р. Міжнародно-правове регулювання запобігання забрудненню морського середовища / Т.Р. Короткий // Вісник Одес. ін-ту внутр. справ. – 1999. – № 4. – С. 128-129.

приватного права держави, її процесуальних норм⁴.

Ч. 3 ст. 235 Конвенції 1982 р. говорить: «З метою забезпечити швидке й адекватне відшкодування шкоди, заподіяної забрудненням морського середовища, держави співробітничать у здійсненні чинного міжнародного права і в подальшому розвитку міжнародного права, що стосується відповідальності для оцінювання і відшкодування шкоди або врегулювання пов'язаних з цим спорів, а також, принагідно, у розробці критеріїв і процедур виплати належного відшкодування, таких, як обов'язкове страхування чи компенсаційні фонди». Отже, Конвенція 1982 р. покладає на держави зобов'язання співпрацювати в галузі відшкодування шкоди за забруднення морського середовища.

Як вірно зазначається в

⁴ Короткий Т.Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден Дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Т.Р. Короткий. – Одеса, 2006. – С. 13.

юридичній літературі, зміст ч. 3 ст. 235 Конвенції 1982 р. вказує на необхідність комплексного підходу як до співпраці держав у галузі охорони морського середовища від забруднення, включаючи приватноправові питання такої співпраці, а саме – цивільної відповідальності за забруднення морського середовища, так і до вивчення міжнародно-правових аспектів цивільної відповідальності за забруднення морського середовища у контексті «чинного міжнародного права». Аналізована стаття закликає до співпраці як щодо реалізації міжнародно-правових норм (а за змістом – приватноправових), так і за нормотворенням у галузі міжнародного права, що стосується відповідальності – фактично уніфікації міжнародного приватного права⁵.

Ст. 229 Конвенції 1982 р. містить гарантію порушення цивільного розгляду щодо будь-

якого позову стосовно до збитків або шкоди, які є результатом забруднення морського середовища. В той же час у ст. 230 цієї Конвенції зазначається, що тільки грошові штрафи можуть накладатися за порушення національного чи міжнародного законодавства, вчинені іноземними суднами за межами територіального моря. При проведенні такого розгляду п.3 ст.230 Конвенції 1982 р. гарантує дотримання визнаних прав звинуваченого.

Отже, потрібно розрізняти наступне: 1) збитки або шкода, спричинені забрудненням морського середовища, підлягають відшкодуванню в результаті цивільного розгляду (цивільний процес); 2) грошові штрафи накладаються за порушення національних законів і правил або міжнародних норм і стандартів щодо збереження морського

⁵ Там само. – С. 14.

середовища (адміністративний процес)⁶.

Спiр, що виникає з приводу реалізації норм Конвенції 1982 р., держави зобов'язані, поперед усе, врегулювати мирними засобами. Якщо це не вдалося, то на вимогу будь-якої сторони в спорі він передається до суду або арбітражу. Так, ст.287 цієї Конвенції встановлює право держави вибрати один або більше із наступних засобів врегулювання спорів: 1) Міжнародний трибунал з морського права, заснований згідно з Додатком VI Конвенції 1982 р.; 2) Міжнародний Суд; 3) арбітраж, створений згідно з Додатком VII Конвенції 1982 р.; 4) спеціальний арбітраж, створений згідно з Додатком VIII Конвенції 1982 р.

Компетенція суду або арбітражу обмежується спорами, які стосуються тлумачення або

застосування Конвенції 1982 р. та які передаються їм згідно з частиною XV даної Конвенції. Таким чином, не дивно, що застосовним правом по цих спорах є Конвенція ООН з морського права та інші відповідні норми міжнародного права. Суд або арбітраж мають право, якщо сторони згодні, вирішувати справу *ex aequo et bono* (за справедливістю, а не на підставі формального закону).

Протягом останніх двадцяти-двадцяти п'яти років договiрна система міжнародної цивiльної вiдповiдальностi за шкоду вiд забруднення з суден практично повнiстю оновилася: в 1992 р. прийняті Протоколи про зміну Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. (далі – Конвенція 1969 р.) і Міжнародної конвенції про створення міжнародного фонду з компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 р. (далі – Конвенція про фонд 1971 р.); прийняті нові Міжнародна

⁶ Черноус О.В. Правове регулювання використання та охорони природних ресурсів виключної (морської) економічної зони України. Дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / О.В. Черноус – Київ, 2006. – С. 152.

конвенція про відповідальність і компенсацію шкоди у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. і Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р. У 1999 р. прийнято Міжнародну конвенцію про арешт суден, що передбачає серед інших підстав арешту за морськими вимогами шкоду, заподіяну судном навколишньому середовищу.

Приєднання України в 2002 р. до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р. зумовлює необхідність створити механізми ефективної імплементації прийнятих зобов'язань за вказаною конвенцією⁷.

За законодавством України цивільно-правову відповідальність за забруднення морського середовища регулюють чотири групи норм: 1) норми цивільного законодавства України, насамперед Цивільного кодексу України 2003 р.;

2) норми екологічного законодавства (Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища», Водний кодекс України та ін.); 3) норми морського законодавства України (Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України»); 4) положення міжнародних конвенцій про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення морського середовища, зобов'язання за якими прийняла Україна.

Варто погодитися із висловленою у юридичній літературі думкою про те, що питання цивільної відповідальності за забруднення морського середовища із суден необхідно розглядати водночас як складову частину єдиного механізму міжнародно-правового регулювання охорони морського середовища із суден, виявляючи при цьому їх приватноправову суть і приналежність до системи міжнародного приватного морського

⁷ Короткий Т.Р. Вказ праця. – С. 5.

права⁸.

Специфічними особливостями інституту цивільної відповідальності за шкоду від забруднення морського середовища є наступні: 1) він базується, як правило, на принципі обмеження відповідальності власників морських суден з тенденцією до посилення відповідальності, що знаходить вираження у збільшенні її загальної межі⁹; 2) у ряді випадків встановлюється об'єктивна відповідальність власників морських суден, що настає незалежно від вини заподіювача шкоди; 3) наявність суворих правил покриття відповідальності, зокрема положення про обов'язкове страхування відповідальності. Обов'язковим елементом є багатоступінчастий характер відшкодування шкоди, що полягає у створенні міжнародного

компенсаційного фонду¹⁰.

Більш детально вищезазначені специфічні особливості цивільної відповідальності за шкоду від забруднення морського середовища розглянемо на прикладі компенсації шкоди від забруднення нафтою, оскільки найнебезпечніший вид забруднення морського середовища із суден – це нафтопродукти. При цьому на долю танкерів припадає понад 50 % забруднення моря нафтою і нафтопродуктами в результаті діяльності морського транспорту¹¹.

Система компенсації базується на двох основних конвенціях, прийнятих під егідою ІМО, – Конвенції 1969 р., із Протоколами 1976, 1984 і 1992 р. (далі, при характеристиці положень Конвенції, ми будемо посилатися на Конвенцію 1969 р. у ред. Протоколу 1992 р.), і Конвенції про фонд 1971 р., із Протоколами 1976 і 1992 рр.

⁸ Там само. – С. 39.

⁹ Гуреев С.А. Проблемы ответственности юридических и физических лиц – участников международного торгового мореплавания на современном этапе // Международно-правовые проблемы Мирового океана на современном этапе. – М.: Транспорт, 1976. – С. 97.

¹⁰ Короткий Т.Р. Международно-правовая охрана морской среды от загрязнения с судов: Монография / Т.Р. Короткий – О., Латстар, 2002. – С. 102-116.

¹¹ Христенко С.И. Транспорт и окружающая среда (морские нефтеперевозки). – К.: Наук. думка, 2003. – С. 14.

(Конвенція про фонд 1992 р.). Таким чином, у даний час для міжнародного права характерний двоїстий режим деліктної відповідальності судновласника за шкоду від забруднення нафтою.

Стосовно суден, на які не поширюється Конвенція 1992 р. і спеціальні міжнародно-правові норми, що регламентують цивільно-правову відповідальність їхніх власників за забруднення нафтою, застосовується національне деліктне законодавство з урахуванням норм міжнародного приватного права, зокрема Міжнародна конвенція щодо обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р¹².

Відповідно до Конвенції 1992 р., відповідальність покладається на власника судна (п. 1 ст. III Конвенції 1992 р.), причому під останнім слід розуміти особу чи осіб, зареєстрованих як власники судна, а в разі відсутності реєстрації – особу

¹² Короткий Т.Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден Дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Т.Р. Короткий. – Одеса, 2006. – С. 69.

чи осіб, власністю яких є судно. У разі, коли судно належить державі і його експлуатує компанія, що зареєстрована в цій державі як оператор судна, «власник судна» означає таку компанію (п. 1 ст. I Конвенції 1969 р.).

Таким чином, відповідальність несе не судновласник і не його працівники, а власник судна, тобто особа, зареєстрована як власник відповідно до національного законодавства. У цьому виявляється принцип так названої «спрямованої» відповідальності, тобто відповідальності тільки однієї конкретно зазначеної особи.

Відповідальність власника судна за Конвенцією 1992 р. виникає незалежно від його вини, але в той самий час не носить абсолютного характеру. Власник судна з моменту чи інциденту, якщо інцидент складається з ряду подій, з моменту першої події несе відповідальність за будь-яку шкоду від забруднення, заподіяну судном у результаті інциденту (ст. III Конвенції 1992 р.).

При цьому звільнення від відповідальності передбачено у випадках, якщо власник судна доведе, що шкода від забруднення: стала результатом воєнних дій, громадянської війни, повстання чи стихійного лиха, виключного за своїм характером, неминучого і нездоланного; була викликана дією чи бездіяльністю третіх осіб з наміром завдати шкоди; або недбалістю чи іншою неправомірною дією уряду чи іншого органу влади, що відповідає за утримання в порядку вогнів і інших навігаційних засобів, при виконанні цієї функції; сталася цілком або частково в результаті поведінки потерпілої особи, що діяла чи не діяла з наміром завдати шкоди, або грубої недбалості цієї особи, він може бути цілком чи частково звільнений від відповідальності перед такою особою (пп. 2 і 3 ст. III Конвенції 1992 р.). Таким чином, Конвенція 1992 р. установила об'єктивну (чи сувору) відповідальність власника

судна за шкоду, заподіяну забрудненням, тобто власник несе відповідальність, якщо не доведе, що шкода заподіяна у результаті обставин, що вичерпує перелік, який наведений у пп. 2 і 3 ст. III Конвенції 1992 р.

Якщо стався інцидент, зв'язаний із двома чи більше суднами, у результаті якого заподіюється шкода від забруднення, власники всіх причетних до нього суден, якщо вони не звільняються від відповідальності, несуть солідарну відповідальність за всю сукупність збитків, що не можуть бути розумно розділені (ст. IV Конвенції 1992 р.).

Відповідальність власника судна є обмеженою. Сума обмеження відповідальності встановлена в одиницях спеціальних прав запозичення (СПЗ), як її визначає Міжнародний валютний фонд, і обчислюється в такий спосіб: 3 мільйони розрахункових одиниць (йдеться про валову місткість судна, що визначається відповідно до

правил обмірювання суден, які містяться в Додатку 1 до Міжнародної конвенції з обмірювання суден 1969 р.) – для судна місткістю не більш 5000 одиниць; для суден місткістю понад 5000 одиниць – до суми, зазначеної вище, додається 420 розрахункових одиниць за кожну одиницю місткості, за умови, що загальна сума не повинна перевищувати 59,7 мільйона розрахункових одиниць. Якщо інцидент викликаний особистою виною власника судна, він не має права скористатися обмеженням відповідальності (ст. V Конвенції 1969 р.)¹³.

За своєю юридичною природою інститут цивільної відповідальності за шкоду від забруднення з суден належить до міжнародного приватного права, до його складової частини, яка має самостійне значення, – міжнародного приватного морського

права¹⁴.

Не викликає сумнівів висловлена у юридичній літературі думка про те, що цивільна відповідальність за шкоду від забруднення з суден є спеціальним видом деліктної (позадоговірної) відповідальності. Саме з цієї точки зору необхідно підходити до його дослідження – як до приватноправового інституту, не розриваючи при цьому «природні, фактичні» зв'язки з іншими міжнародно-правовими інструментами охорони морського середовища від забруднення з суден, оскільки її ефективність залежить тільки від системного підходу¹⁵. Причому, слід підтримати думку Т.Р. Короткого про те, що необхідно розрізняти приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення з суден

¹⁴ Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. – Л.: Судостроение, 1984. – С. 50-75.

¹⁵ Короткий Т.Р. Международно-правовое регулирование предотвращения загрязнения морской среды с судов: соотношение публично-правового и частногоправового подходов // Актуальные проблемы политики: Зб. наук. пр. / Гол. ред. С.В. Ківалов; Відп. за вип. Л.І. Кормич. – О.: ПП Фенікс, 2005. – Вип. 25. – С. 387.

¹³ Там само. – С. 75.

як більш широке поняття, яке, окрім інституту цивільної відповідальності за шкоду від забруднення, включає самостійні інститути – страхування відповідальності за забруднення морського середовища, забезпечення вимог за забруднення морського середовища, арешт морських суден тощо. На спорідненість цих відносин указує проф. Л.А. Лунц, який, розділяючи відносини, що виникають у сфері торгового мореплавства, на три основні групи, до третьої відносить «різноманітні відносини», пов'язані з ризиком мореплавства, – відносини, що впливають із зіткнення суден, рятування на морі, загальної аварії, морського страхування, обмеження відповідальності судновласників¹⁶.

Отже, у міжнародно-правовому механізмі охорони морського середовища від забруднення із суден можна виділити два відокремлені компоненти – публічно-правовий і приватноправовий.

¹⁶ Лунц Л.А. Курс международного частного права: В 3 т. – М.: Спарк, 2002. – С. 577.

Приватноправовий компонент механізму міжнародно-правового регулювання охорони морського середовища від забруднення включає декілька взаємозв'язаних правових інститутів: цивільної відповідальності за шкоду від забруднення морського середовища, страхування відповідальності за забруднення морського середовища, рятування від забруднення, затримання й арешту морських суден за морськими вимогами¹⁷.

¹⁷ Короткий Т.Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден Дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Т.Р. Короткий. – Одеса, 2006. – С. 41.