

5. G. Schwarzenberger, *Power Politics, A Study Of World Society* (3d. ed. 1964), p. 129 .
6. W. Feld, *Multinational Corporations And U.N. Politics, The Quest For Codes Of Conduct*, (1980) p. 248.
7. Rosalyn Higgins, *Problems And Process: International Law And How We Use It* (1994), pp. 49-50.
8. Тускоз Жан. Міжнародне право: Пер. з фр. – К.: АртЕк, 1998. – С. 42-43.
9. Н. Kelsen, *General Theory Of Law And State* 97-98 (1945).
10. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/civilpol1969.html>.
11. <http://conventions.coe.int/treaty/en/Treaties/Word/150.doc>.
12. U.N. ESCOR C.H.R., 55th Sess., 22nd mtg., U.N. Doc. E/CN.4/Sub.2/2003/12/Rev.2 (2003).
13. Лукашук И.И. Проблема метода международно-правового регулювання // Вестник Киевского ун-та. – 1982. – № 15. – С. 5. – (Серия МО и МП).
14. P. Potter, *This World Of Nations, Foundations, Institutions And Practices* (1929), p. 21.
15. W. Friedmann, *The Changing Dimensions of International Law*, 62 COLUM. L. REV. (1962), pp. 1158-1159.
16. Епифанов В.В. Правовые аспекты дипломатической защиты физических и юридических лиц: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2000. – С. 9.
17. Falk, *The Future of World Order* (G. Wilner ed. 1979), p. 38.
18. Лукашук И.И. *Международное право: Общая часть*. – М., 1996. – С. 18-19.

УДК 341.225:347.51:347.79(477)

Т. Р. Короткий

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ НОРМ ПРО ЦИВІЛЬНУ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ШКОДУ ВІД ЗАБРУДНЕННЯ ІЗ СУДЕН У ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ

Останнім часом система цивільної відповідальності за шкоду від забруднення із суден практично повністю оновила. На міжнародному рівні у 1992 р. прийнято Протоколи про зміну Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. і Міжнародної конвенції про створення міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 р.; прийнято нові Міжнародну конвенцію про відповідальність і компенсації шкоди у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. (Конвенція 1996 р.) та Міжнародну конвенцію про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р. (Конвенція 2001 р.). У 1995 р. було прийнято Кодекс торгового мореплавства України (КТМ України).

На фоні такого інтенсивного розвитку правового регулювання в галузі теоретичні розробки проблеми майже відсутні та не відповідають вимогам практики. Питання міжнародної цивільної відповідальності за шкоду від забруднення із суден розглядалися в незначній кількості праць, серед яких слід відзначити праці В. П. Кириленка, В. О. Кисельова, А. Л. Маковського, В. А. Мусіна, В. Ф. Сидорченка. З вітчизняних авторів слід відзначити праці І. І. Каракаша і А. Вишневецького, проте більшість наукових праць згаданих авторів присвячена аналізу лише окремих аспектів проблеми. Приєднання України в 2002 р. до

Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р. (Конвенція 1992 р.) обумовлює необхідність вивчення з точки зору проблеми імплементації в правовій системі України положень цієї Конвенції з метою забезпечення належної реалізації Україною прийнятих на себе зобов'язань з цього міжнародно-правового договору. При цьому необхідним є комплексний аналіз приватноправового механізму охорони морського середовища, що враховує як міжнародні стандарти, які діють у названій сфері, аналіз імплементаційних механізмів цих стандартів, так і національні норми та інституційні механізми. Наведене зумовлює актуальність проблематики та необхідність дослідження зазначених питань.

У КТМ України цивільній відповідальності за забруднення морського середовища присвячена глава 4 розділу IX. У вказаній главі йдеться про всі види забруднення – як «нафти або інших речовин, шкідливих для здоров'я людей і живих ресурсів моря» (ч. 1 ст. 304 КТМ України). Проте для вирішення питань відповідальності й компенсації збитків при забрудненні нафтою, що перевозиться як вантаж, нафтою або нафтопродуктами, що є бункерним паливом, небезпечними і шкідливими речовинами, що перевозяться морем, діють різні міжнародні стандарти, тому, на наш погляд, має сенс присвятити відповідальності за збиток кожного з цих забруднювачів окрему главу КТМ, кожна з яких має включати такі норми: «Підстави відповідальності власника судна»; «Звільнення власника судна від відповідальності»; «Умисел або груба необережність потерпілої особи»; «Солідарна відповідальність власників двох або більше суден»; «Обмеження відповідальності власника судна»; «Втрата права на обмеження відповідальності»; «Фонд обмеження відповідальності»; «Страховання або інше фінансове забезпечення відповідальності»; «Свідоцтво про страхування або інше фінансове забезпечення відповідальності»; «Позов про відшкодування шкоди».

Крім того, у ст. 311 «Виключення обмеження відповідальності» вказується, що до відповідальності за заподіяну шкоду від забруднення, передбачену в главі 4 розділу IX («Відшкодування шкоди від забруднення»), відповідно застосовуються ст.ст. 350, 354, 355, 356, 357 КТМ України. Проте відповідно до п. 6 ст. 14 правила глави 1 розділу X (тобто глави, в яку входять ст.ст. 350, 354, 355, 356, 357) КТМ застосовуються до судовласників, судна яких плавають під Державним прапором України. Далі вказано, що межі відповідальності судовласника й оператора ядерного судна, плаваючого під прапором іноземної держави, регулюються законами держави, під прапором якої плаває судно. Але ст.ст. 350, 354, 355, 356, 357 не регулюють межі відповідальності (обмеження відповідальності відносно вимог про відшкодування збитків за забруднення моря нафтою й іншими речовинами, шкідливими для здоров'я людей і живих ресурсів моря, регулюється правилами глави 4 розділу IX КТМ України, на що вказує і п. 4 ст. 351), а регулюють порядок застосування меж відповідальності, тобто з урахуванням п. 6 ст. 14 КТМ України: норма про неприпустимість обмеження відповідальності в разі умисної шкоди (ст. 350), право на зустрічну вимогу (ст. 354), перехід права обмеження відповідальності (ст. 355), визнання

відповідальності (ст. 356), недійсність угод про обмеження відповідальності (ст. 357) діють тільки щодо судновласників, судна яких плавають під Державним прапором України. Природно, законодавець при формулюванні п. 6 ст. 14 мав на увазі насамперед ст. 352 – «Межі відповідальності», але в підсумку одержав колізію норм. Це ще раз підкреслює необхідність виокремлення самостійних глав КТМ, вичерпно регулюючих питання відповідальності за шкоду кожного з цих забруднювачів.

Спроба визначити сферу дії норм глави 4 розділу IX КТМ України через положення ст. 13 «Застосування норм Кодексу торговельного мореплавства України» також викликає певні складності. Згідно з ч. 2 ст. 13 КТМ України правила Кодексу поширюються на морські судна як під час їх проходження морськими шляхами, так і по ...внутрішніх водних шляхах, якщо спеціальним законодавством або міжнародними договорами України не встановлене інше. Подібна норма з визначеними доповненнями (ч. 3 ст. 13 КТМ України) діє і для суден внутрішнього плавання. Відповідно до загальноприйнятої класифікації морських просторів, закріпленої в Конвенції з морського права 1982 р., морські шляхи пролягають у відкритому морі, виключній економічній зоні, територіальному морі і внутрішніх морських водах.

І в першому, і в другому випадку виникає запитання: або норми КТМ України поширюються на всі морські судна, судна внутрішнього плавання під час їх проходження як морськими шляхами, так і по ...внутрішніх водних шляхах у всьому Світовому океані, що явно суперечить принципам міжнародного морського права (територіальна юрисдикція, юрисдикція держави прапора, свобода судноплавства), чи йдеться тільки про українські судна (чи відповідно російські), що також приводить до виключення зі сфери дії норм морського законодавства іноземні судна, наприклад у разі забруднення територіального моря і внутрішніх морських вод, або йдеться про морські шляхи і внутрішні водні шляхи в межах територіального моря і внутрішніх морських вод прибережної держави. Однак у цьому разі зі сфери дії норм глави 4 розділу IX КТМ України виключається виключна (морська) економічна зона України. При цьому необхідно відзначити, що ст. II Конвенції 1992 р. застосовується до шкоди від забруднення, заподіяної на території Договірної держави, включаючи її територіальне море, і у виключній економічній зоні Договірної держави.

На нашу думку, формулювання ст. 11 КТМ України має потребу в уточненні щодо сфери дії КТМ України, тому варто доповнити главу 4 розділу IX КТМ України статтею такого змісту: «При заподіянні шкоди від забруднення із суден нафтою чи іншими речовинами, шкідливими для здоров'я людей чи живих ресурсів моря¹, правила, що встановлює глава 4 розділу IX КТМ України, застосовуються до шкоди від забруднення із суден нафтою чи іншими речовинами,

¹ Пропоноване формулювання засноване на термінології КТМ України (ст. 304). Вважаю за доцільне застосовувати термінологію Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1992 р. і Міжнародної конвенції про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. – Т.К.

шкідливими для здоров'я людей чи живих ресурсів моря, заподіяного на території України, у тому числі в територіальному морі й у виключній (морській) економічній зоні України; до запобіжних заходів із запобігання чи зменшення такої шкоди, де б вони не застосовувалися». Тим більше, що подібне уточнення просторової сфери дії окремої глави в КТМ України вже є – це ст. 314 КТМ України «Застосування права при ядерній шкоді».

Дана пропозиція про межі дії норм КТМ України про відшкодування шкоди від забруднення із суден заснована на згаданих вище положеннях Конвенції 1992 р. і Конвенції 1996 р. Слід зазначити, що спочатку у ст. II Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. передбачалося, що її положення застосовуються до шкоди від забруднення, заподіяного на території держави, у тому числі в територіальному морі. Згідно з п. 1 ст. 56 Конвенції 1982 р. прибережна держава у виключній економічній зоні має юрисдикцію щодо захисту і збереження морського середовища, а згідно з п. 4 ст. 211 може приймати стосовно своєї виключної економічної зони закони і правила для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення. Ніщо в Конвенції 1982 р. не стосується можливості порушення цивільного розгляду за будь-яким позовом щодо шкоди чи збитку, що стали результатом забруднення морського середовища (ст. 229). Беручи до уваги зазначені положення, Протокол 1992 р. до Конвенції 1992 р. розширив її сферу географічного застосування, включивши в неї виключну економічну зону.

У цьому зв'язку необхідно розглянути положення Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» і його співвідношення з нормами КТМ України стосовно відшкодування шкоди від забруднення. Необхідно відзначити, що саме цей Закон, виходячи зі змісту його преамбули, визначає правовий режим виключної (морської) економічної зони України. Більш того, варто підкреслити, що, відповідно до положень Конвенції 1982 р. і міжнародного права, виключна економічна зона не входить до складу території держави і на неї не поширюється державний суверенітет. Прибережна держава має у виключній економічній зоні суверенні права і юрисдикцію (ст. 4 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України»), у тому числі у сфері захисту і збереження морського середовища. Згідно із ст. 1 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» законодавство про виключну (морську) економічну зону України складається із Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» і інших актів законодавства України, що регулюють питання, зв'язані з правовим режимом виключної (морської) економічної зони України. Природно виникає запитання: чи поширюються норми глави 4 розділу IX КТМ України на виключну (морську) економічну зону України? На наш погляд, ні, оскільки прямої вказівки в КТМ України на зазначену просторову сферу немає, а, як ми відзначили, тому що виключна економічна зона не входить до складу державної території, на неї поширюються нормативно-правові акти держави з прямою вказівкою про це.

Частина 3 ст. 21 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» говорить, що притягнення порушників до відповідальності відповідно

до Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» не звільняє їх від обов'язку відшкодувати відповідно до чинного законодавства України шкоду, заподіяну в результаті порушення, живим і неживим ресурсам виключної (морської) економічної зони України. У зв'язку з таким формулюванням Закону закономірний позов про відшкодування шкоди, заподіяної тільки живим і неживим ресурсам економічної зони! А якщо в зв'язку із забрудненням заподіюється шкода живим і неживим ресурсам територіального моря? Морському середовищу, узбережжю чи іншим об'єктам (судна, рибпромислові знаряддя й інші) (ч. 2 ст. 304 КТМ України)? А витрати по запобіжних заходах і подальшу шкоду чи збиток, заподіяні запобіжними заходами (п. 6б ст. I Конвенції 1992 р.)? Адже саме ця Конвенція покладає відповідальність за будь-яку шкоду від забруднення на власника судна в межах виключної економічної зони.

На наш погляд, ч. 3 ст. 21 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» повинна звучати так: «Притягнення порушників до відповідальності відповідно до Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» не звільняє їх від обов'язку відшкодувати шкоду відповідно до чинного законодавства України». Таке формулювання носить більш загальний характер і не обмежується шкодою, заподіяною живим і неживим ресурсам виключної (морської) економічної зони України.

Зупинимось на інших положеннях КТМ України, що стосуються цивільної відповідальності за забруднення морського середовища. Стаття 304 КТМ України містить правило про відповідальність власника судна за «забруднення, заподіяне внаслідок витоку з його судна або скидання з нього нафти і інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря»; далі, у ч. 2 статті, дається визначення поняття «шкода від забруднення». Потрібно відзначити, що аналогічні поняття розглядаються і в Конвенції 1992 р. При цьому поняття, використовувані в КТМ України, вельми довільно повторюють положення Конвенції 1992 р. Багато категорій, пов'язаних із цивільною відповідальністю за забруднення морського середовища, у КТМ не розглядаються. Наприклад, поняття: нафта, власник судна, судно, потерпіла особа, запобіжні заходи, інцидент. Адже на цих категоріях базується Конвенція 1992 р., і ефективна імплементація її положень на основі інших понять викликає значні ускладнення в процесі правозастосування й розбіжності із змістом Конвенції. У КТМ РФ ці поняття дослівно відтворені із ст.ст. 1-3 Конвенції 1992 р. (ст. 316 КТМ РФ). На нашу думку, аналогічний підхід слід застосувати вітчизняному законодавцеві.

Положення п. 1 статті VII Конвенції 1992 р. відбиті у ст. 309 КТМ України, згідно з якою власник судна, що перевозить наливанням як вантаж понад 2000 тонн нафти, повинен застрахувати або іншим чином забезпечити свою відповідальність. Було б доцільно саме в цій частині ст. 309 вказати на межі обмеження відповідальності, передбачені ст. 308 КТМ України, а не в частині 2 вказаної статті. Більш того, вважаємо, що питання, пов'язані з пред'явленням позову, мають бути виокремлені в самостійну статтю, в якій має бути вказаний перелік осіб, до яких не припустимо пред'явлення позову про відшкодування шкоди від забруднення, як це сформульовано в п. 8 ст. VII Конвенції 1992 р.

Чинний КТМ України не передбачає відмінностей у порядку відповідальності за шкоду від забруднення залежно від виду забруднювача, що не дозволяє повною мірою користуватися механізмами, передбаченими Конвенцією 1992 р.

Конвенція 1992 р. передбачає, що наявність страхування або іншого фінансового забезпечення посвідчується свідоцтвом, що видається судну відповідним органом держави реєстрації судна або іншою державою, що бере участь в Конвенції 1992 р., якщо держава реєстрації в Конвенції не бере участі (ст. VII Конвенції 1992 р.). При цьому держава реєстрації встановлює умови видачі й дії свідоцтва з дотриманням положень Конвенції 1992 р. (п. 6 ст. VII Конвенції 1992 р.). Стаття 310 КТМ України інкорпорує відповідну конвенційну норму в національне законодавство України з вказівкою на те, що умови і порядок видачі, перевірки і визнання такого свідоцтва встановлюються Міністерством транспорту і зв'язку. Слід зазначити, що вказана норма КТМ України недостатньо забезпечує імплементацію відповідних положень Конвенції. На нашу думку, формулювання вказаної статті КТМ України має містити: вказівку на предмет; підстави видачі свідоцтва з посиланням на певні правила, які повинні бути дотримані; перелік реквізитів свідоцтва; мова свідоцтва; наявність копій свідоцтва; місцезнаходження копій і оригіналу свідоцтва; припинення терміну дії свідоцтва; орган видачі свідоцтва; порядок затвердження правил (інструкції) видачі свідоцтва; порядок перевірки наявності свідоцтва; наслідки відсутності свідоцтва. У даний час в Україні не розроблені Правила видачі й перевірки свідоцтв про страхування або про інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за збиток від забруднення нафтою. На нашу думку, вказане свідоцтво має видаватися капітаном морського порту відносно українських суден і Держфлотінспекцією – суднам, зареєстрованим в державі (п. 13 «е» Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України).

Більше того, вітчизняні Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства не передбачають перевірки наявності як на судах, плаваючих під прапором України, так і на іноземних судах відповідних свідоцтв, передбачених, зокрема, Конвенцією 1992 р. і КТМ України (ст. 310 КТМ України). Адже в п. 10 ст. VII Конвенції 1992 р. вказано, що договірна держава не повинна дозволяти судну, плаваючому під її прапором, здійснювати комерційну діяльність, якщо воно не має свідоцтва про страхування або про інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за збитки від забруднення нафтою.

Пункт 11 ст. VII Конвенції 1992 р. передбачає необхідність забезпечення наявності страхування або іншого фінансового забезпечення державою-учасницею Конвенції 1992 р. на кожному судні, незалежно від місця його реєстрації, що входить в порт на її території або покидає його або прибуває до рейдового причалу в її територіальному морі або відходить від нього, якщо судно фактично перевозить понад 2000 тонн нафти наливанням як вантаж. Аналогічно Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства не передбачають необхідності перевірки вказаних документів на іноземних судах.

Оскільки Конвенція 1996 р. регламентує відповідальність за шкоду у зв'язку з перевезенням небезпечних і шкідливих речовин, у тому числі й нафти, за винятком забруднення нафтою, яка відшкодовується відповідно до конвенцій 1992 р., то імплементація її положень має носити суворо самостійний характер. Те саме стосується й Конвенції 2001 р. На нашу думку, при внесенні змін у КТМ України необхідно забезпечити інкорпорацію положень вказаних конвенцій незалежно від приєднання України до них за аналогією з інкорпорацією положень Конвенцій 1992 р. і 1996 р. у КТМ РФ. При цьому необхідно передбачити в КТМ України норми про необхідність наявності свідоцтва про страхування або про інше фінансове забезпечення відповідальності за шкоду, заподіяну небезпечними і шкідливими речовинами; порядок перевірки і санкції за відсутності вказаного свідоцтва в КТМ України і Правилах контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, а також Правил видачі й перевірки свідоцтв про страхування або про інше фінансове забезпечення відповідальності за шкоду, заподіяну небезпечними і шкідливими речовинами.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. (із змінами, внесеними згідно із Законами № 590/97-ВР від 21.10.97 р., № 762-IV від 15.05.2003 р., № 662-IV від 03.04.2003 р., № 2705-IV від 23.06.2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349; 1998. – № 2. – Ст. 5; 2003. – № 27. – Ст. 209; № 30. – Ст. 247; 2005. – № 33. – Ст. 427.
2. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою: Закон України від 04.07.2002 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 35. – Ст. 260.
3. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г. // Энцикл. российского права. Справочная правовая система. – 2002. – Вып. № 11 (81).
4. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29 ноября 1969 г. // Сб. междунар. договоров СССР по вопросам мореплавания. – М.: Гл. упр. навигации и океанографии МО СССР, 1988. – С. 405-414.
5. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (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) – СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2000. – 146 с. – (Сер.: Судовладельцам и капитанам. – Вып. № 16. – С. 40-81).

УДК 340:008(477)

С. С. Павлов

ПРАВОВА КУЛЬТУРА УКРАЇНИ В ГЕНЕЗИСІ СВІТОВИХ ЦИВІЛІЗАЦІЙ

У ХХІ столітті не тільки в Україні назріли питання відносно майбутнього, а й усе людство опинилось у потоці різноманітних версій стосовно власного правового обличчя в новій фазі історичного розвитку: що стане основоположними