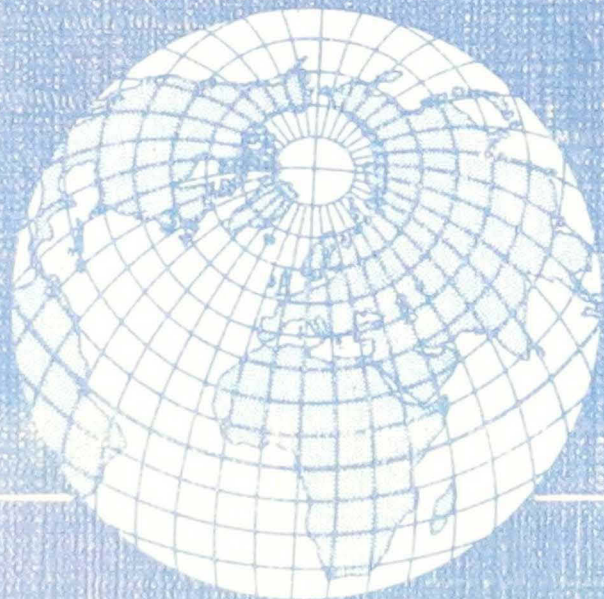


В.П. Кириленко, В.Ф. Сидорченко

МОРЕ- ПЛАВАНИЕ

**И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ**

МИРОВОГО ОКЕАНА

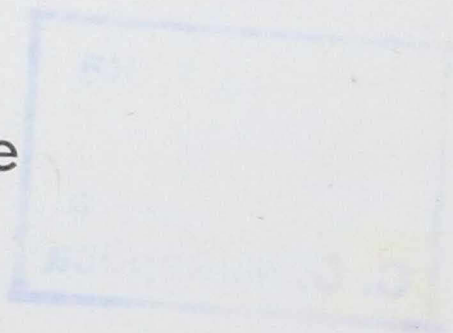


ФГБОУ ВО "ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова"

*В.П. Кириленко
В.Ф. Сидорченко*

**МОРЕПЛАВАНИЕ
И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ
МИРОВОГО
ОКЕАНА**

(Международно-правовые
аспекты)



ФГБОУ ВО "ТУМРФ имени адмирала С.О. Макарова"



МОСКВА
«ТРАНСПОРТ»
1985

Кириленко В. П., Сидорченко В. Ф. Мореплавание и предотвращение загрязнения Мирового океана: (Международно-правовые аспекты). — М.: Транспорт, 1985. — 176 с.

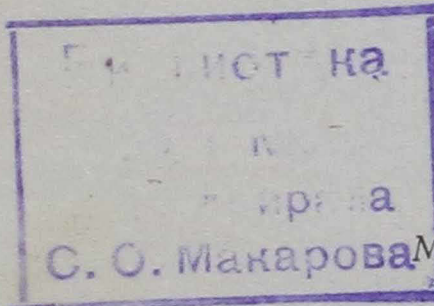
Книга посвящена вопросам правового регулирования деятельности государств в области охраны морской среды от загрязнения. В ней анализируются многосторонние международные правовые акты и двусторонние соглашения, национальное законодательство, а также рассматривается практика государств и организаций по защите морской среды от загрязнения, раскрываются международно-правовые формы предотвращения загрязнения моря в процессе международного судоходства.

Предназначена для плавсостава морских судов и судов смешанного плавания (река—море), работников ММФ, учащих морских училищ, а также может быть полезна научным работникам и специалистам в области морского права.

Рецензент д-р юрид. наук, проф. В. Ф. Мешера

Заведующий редакцией И. В. Макаров

Редактор Е. О. Голопанова



Виктор Петрович Кириленко,

Виктор Федорович Сидорченко

С. О. Макарова

МОРЕПЛАВАНИЕ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ МИРОВОГО ОКЕАНА

(Международно-правовые аспекты)

Обложка художника Е. Н. Смирнова

Технические редакторы Л. А. Усенко, Н. Б. Масалова

Корректор-вычитчик М. Г. Плоткина

Корректор В. А. Воробьева

ИБ № 2892

Сдано в набор 11.06.84. Подписано в печать 08.01.85 Т-00716.
Формат 84×108¹/₃₂. Бум. тип. № 2. Гарнитура литературная. Высокая печать.
Усл. печ л. 9,24. Усл. кр.-отг. 9,66. Уч.-изд. л 9,8. Тираж 8100 экз. Заказ 2977.
Цена 55 коп. Изд. № 1-3-1/11 № 2455.
Ордена «Знак Почета» издательство «ТРАНСПОРТ», 103064, Москва,
Басманный туп., 6а.

Ордена Трудового Красного Знамени тип. издательства Куйбышевского
обкома КПСС. 443086 ГСП, г. Куйбышев, пр. Карла Маркса, 201.

К 1207000000-009 23-84
049(01)-85

© Издательство «Транспорт», 1985

В современных условиях защита морей и океанов от возможных неблагоприятных результатов производственной деятельности человека стала объективной необходимостью для всего международного сообщества. «Жизнь требует плодотворного сотрудничества всех государств во имя решения мирных, конструктивных задач, стоящих перед каждым народом и всем человечеством», — подчеркивалось в Отчетном докладе ЦК КПСС XXVI съезду партии¹. Охрана окружающей среды, использование ресурсов Мирового океана относятся к числу тех глобальных проблем, которые в перспективе будут оказывать все более заметное влияние на жизнь каждого народа, на всю систему международных отношений². Об актуальности этих проблем говорилось на июньском и декабрьском (1983 г.) Пленумах ЦК КПСС. Как указывает Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР К. У. Черненко: «...необходимо неукоснительно соблюдать возросшие требования по защите окружающей среды»³.

Опасные последствия загрязнения для экологии Мирового океана обязывают все государства принимать действенные меры к решению проблемы защиты морской среды. В юридическом аспекте эта проблема является составной частью проблемы правового обеспечения деятельности государств в Мировом океане. Она может быть решена только путем расширения и укрепления международного сотрудничества, при равноправном участии в проводимых мероприятиях всех государств. О необходимости широкого международного сотрудничества в этой области указывалось в ряде международных документов последних лет: в Хартии экономических прав и обязанностей государств (ст. 30), принятой Ге-

ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ОХРАНЫ МОРСКОЙ СРЕДЫ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

§ 1. Международное судоходство и загрязнение моря

Известно, что морская среда имеет важнейшее значение для жизни всего человечества. Мировой океан играет большую роль в формировании климата, вырабатывает значительную долю кислорода, необходимого для существования жизни на земле, является важнейшим источником минеральных и пищевых ресурсов, широко используется для международного судоходства. В Мировом океане находится мощный торговый флот (свыше 74 тыс. судов под флагами 156 государств и территорий мира), а также значительные военно-морские силы (более 17 тыс. военных кораблей, принадлежащих почти 150 странам мира). Весьма внушительно и количество различных скважин и специальных устройств для бурения и хранения нефти, расположенных на континентальном шельфе стран. Их число превышает 28 тыс. Любая правомерная деятельность государств в Мировом океане связана с его загрязнением. Однако в настоящее время загрязненность морской среды приняла чрезвычайные масштабы. В Мировой океан ежегодно попадает около 10 млн. т нефти и нефтепродуктов, 50 тыс. т ДДТ и других пестицидов, 5 тыс. т ртути, 6 млн. т фосфора, свыше 2 млн. т свинца и огромное количество других вредных веществ и материалов¹.

Общепризнано, что сохранение естественной среды Мирового океана, его морских ресурсов является жизненно важным и одной из самых актуальных проблем современности, решение которой зависит от всего международного сообщества.

В новой Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г., подготовленной на Третьей конференции ООН (в дальнейшем — Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.), под загрязнением морской среды понимается «привнесение человеком,

неральной Ассамблеей ООН 12 декабря 1974 г. [резолюция 3281 (XXIX)]; в Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе в 1975 г.; в Итоговом документе «За мир, безопасность, сотрудничество и социальный прогресс в Европе», принятом на Конференции коммунистических и рабочих партий Европы 30 июня 1976 г.; в Итоговом документе Мадридской встречи 1980 г. представителей государств — участников Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, принятом 6 сентября 1983 г. и др. Эта необходимость подчеркивается и в резолюции «Об исторической ответственности государств за сохранение природы Земли для нынешнего и будущих поколений», принятой XXXVI сессией Генеральной Ассамблеи ООН в 1981 г. по инициативе СССР. В 1982 г. на XXXVII сессии Генеральной Ассамблеи ООН одобрена «Всемирная хартия природы», возлагающая на все государства ответственность за сохранение нашей планеты и ее богатств. Хартия призывает государства принимать специальные меры для охраны окружающей среды. В этом документе нашли отражение и важные положения о необходимости обуздания гонки вооружений, избавления человечества от угрозы ядерной катастрофы.

Международно-правовое регулирование предотвращения загрязнения морской среды в настоящее время осуществляется как путем принятия государствами мер по полному запрещению загрязнения морей и океанов наиболее опасными веществами, так и по максимальному ограничению сброса некоторых других веществ. Возникающим при этом проблемам посвящены труды ряда советских и зарубежных ученых.⁴ Вместе с тем до сих пор в специальной литературе не было работ, посвященных комплексному анализу правовых проблем предотвращения загрязнения морской среды, особенностям правового регулирования спасания от загрязнения и его отличиям от традиционного спасания судов и грузов от морских опасностей, вопросам ответственности за загрязнение, специфике возмещения убытков при столкновении судов-загрязнителей и т. д. Цель настоящей работы — восполнить указанный пробел.

прямо или косвенно, веществ или энергии в морскую среду, включая эстуарии, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым ресурсам и жизни в море, опасность для здоровья человека, создание помех для деятельности на море, в том числе для рыболовства и других правомерных видов использования моря, снижение качества используемой морской воды и ухудшение условий отдыха».

Источники загрязнения Мирового океана весьма многочисленны и разнообразны. В зависимости от местонахождения все источники загрязнения моря можно разделить на три основные группы: береговые, морские и атмосферные. По данным американских ученых основными источниками поступления загрязняющих веществ в Мировой океан являются: естественные поступления из атмосферы и дна — 20%, наземные источники — 44, судоходство — 35 и прочие — 1% загрязнителей².

К береговым источникам следует отнести реки, озера и другие водные системы, куда загрязняющие вещества попадают с грунтовыми водами в результате сбросов сточных и нагретых вод с различных береговых объектов промышленного назначения. Морские источники — это все морские суда, различные установки по разведке и разработке ресурсов морского дна, трубопроводы. Загрязнители могут попадать в морскую среду в результате морских аварий, захоронений вредных отходов, отвалов дноуглубительных и других работ при создании различных установок и сооружений на морском дне (платформ, емкостей, сооружений и т. д.). И наконец, к атмосферным источникам относятся промышленные предприятия и другие объекты, откуда могут происходить выбросы в атмосферу вредных газообразных отходов. К загрязнению атмосферы Мирового океана приводит противоправное испытание ядерного оружия, проводимое некоторыми государствами.

По данным Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО), к основным загрязнителям, оказывающим непосредственное влияние на Мировой океан, относятся: радиация, нефть, ДДТ и другие пестициды, ртуть, фосфаты, свинец, углекислый газ, окись углерода, сернистый газ, окиси азота. Рассмотрим некоторые из них.

Радиация. В последние годы в связи с развитием ядерной энергетики особое значение приобрели меры борьбы с загрязнением Мирового океана радиоактивными отходами. Уже сейчас на земном шаре нет такого места, которое не подвергалось бы в большей или меньшей степени заражению радиоактивными веществами. Причем опасность представляет не только увеличивающаяся концентрация радиоактивности океанской воды, но и то обстоятельство, что нельзя предвидеть последствия длительного воздействия малых доз радиоактивности как на человека, так и на флору и фауну.

Последние десятилетия характеризуются исключительно быстрым развитием атомной энергетики. В настоящее время в мире действуют 317 атомных электростанций, энергетические ядерные реакторы широко используются на искусственных спутниках, кораблях и судах. Проектируется также строительство атомных подводных нефтеналивных судов. Так, в США разработано 27 вариантов атомных подводных нефтеналивных судов грузоподъемностью от 20 до 40 тыс. т и даже 170 тыс. т. Предполагается строительство танкеров с атомными двигателями водоизмещением 600 тыс. т³. В мире уже сейчас насчитывается свыше 300 военных и 7 ядерных торговых судов. По подсчетам ученых, к 2000 г. их число достигнет 1 тыс.⁴. Между тем загрязнение Мирового океана в результате захоронения империалистическими государствами контейнеров с радиоактивными отходами, аварий кораблей с ядерными энергетическими установками вызывает большую тревогу. Ведь радиоактивные вещества концентрируются в тканях всех морских растений и животных и передаются с пищей человеку, что, безусловно, представляет самую серьезную опасность. По мере увеличения угрозы загрязнения окружающей среды радиацией возрастает моральная и юридическая ответственность всех государств в обращении с радиоактивными веществами. Поэтому удаление радиоактивных отходов в окружающую среду не может явиться исключительно внутренним делом отдельных государств⁵. Это положение может быть распространено и на загрязнение морской среды нефтью.

Нефть и нефтепродукты. Одной из самых главных причин загрязнения вод Мирового океана является

сброс нефти и нефтепродуктов. Загрязнение происходит при транспортировке нефти, сбросе промывных вод танкеров, подсланевых вод судов, загрязненных нефтью и маслом, утечке нефти и нефтепродуктов, морских катастрофах и авариях, сбросе отходов, содержащих нефтепродукты, добыче нефти и газа в шельфе и вследствие других причин. Уже в настоящее время до $\frac{1}{3}$ всей площади Мирового океана покрыто пленкой нефти различной толщины. Загрязнены нефтепродуктами до опасного предела Средиземное, Карибское, Северное, Тирренское моря и Бискайский залив. Эта проблема приобрела особую серьезность из-за участившихся случаев катастроф нефтяных танкеров. При катастрофах американского супертанкера «Амоко Кадис» 16 марта 1978 г. у побережья п-ова Бретань в море вылилось свыше 230 тыс. т сырой нефти, греческого танкера «Элени» у восточного побережья Англии 7 мая 1978 г. — 12 тыс. т нефти, американского танкера «Атлантик Эмпресс» в Карибском море в июле 1979 г. — 288 тыс. т нефти. В марте 1980 во время шторма у берегов Британии разломился мадагаскарский танкер «Танио». В его танках находилось 12 тыс. т нефти. Вытекшей нефтью был загрязнен участок побережья Британии длиной 100 км. В Панамском канале летом 1980 г. в результате аварии американского танкера «Тексако Коннектикут» в воду попало 560 тыс. л нефти, при этом была загрязнена большая часть береговой линии о. Барро-Колорадо в оз. Гатун, являющегося биологическим заповедником. 21 ноября 1981 г. при попытке выйти из порта Клайпеда во время шторма английский танкер «Глоб Асими» с 16 тыс. т мазута на борту был выброшен на оголовок мола и переломился. В результате разлива мазута была загрязнена акватория порта и большая часть побережья⁶.

Немало нефти попадает в морскую среду и при катастрофах и авариях на нефтяных промыслах. В апреле 1977 г. при катастрофе на платформе «Экофиск» в 270 км от норвежского города Ставангер в Северном море разлившейся нефтью было загрязнено около 7 тыс. км² акватории⁷. Но самой значительной была авария, происшедшая 3 июня 1979 г. на буровой платформе «Иксток-1» в Мексиканском заливе. Около 350 тыс. т нефти попало в море. Образовавшееся нефтяное пятно,

вытянувшееся на 900 км, причинило громадный ущерб флоре и фауне Мексиканского залива⁸. По подсчетам специалистов в ближайшие 5—10 лет масса сброшенных в Мировой океан нефти и нефтепродуктов достигнет 30 млн. т⁹, что приведет к опасному загрязнению морской среды, так как естественные возможности Мирового океана в нейтрализации таких загрязнителей исчерпаны.

Загрязнение моря нефтью вызывает гибель планктонных организмов, рыбы, морских птиц и млекопитающих. Нефть, распространившись на значительную часть Мирового океана (1 т нефти загрязняет 10—12 км² поверхности моря), может сделать воду совершенно не пригодной для жизни.

В результате воздействия внешних условий нефть постепенно загустевает и превращается в асфальтобетонную массу и загрязняет суда, акватории портов, береговую черту.

Пестициды. Опасными загрязнителями являются ДДТ и другие пестициды. Они токсичны для ракообразных даже в весьма низких концентрациях. Попадая в водоемы, пестициды убивают рыбу, отравляют продукты питания человека. Превышена допустимая норма содержания пестицидов в Балтийском, Северном, Ирландском морях, у побережья Англии, ФРГ, Голландии, Бельгии, Исландии, Португалии и Испании. По оценке ученых, отравление Мирового океана пестицидами представляет в настоящее время наиболее вероятную угрозу глобальной экологической катастрофы для человечества. Использование для ликвидации разливов нефти химических веществ также приводит к пагубным последствиям для морской среды. В 1967 г. после катастрофы либерийского танкера «Торри Каньон», когда в море вылилось 117 тыс. т нефти, для очистки от нее побережья юго-западной Англии было использовано около 2,8 млн. л детергентов, что нанесло флоре и фауне больший ущерб, чем вылившаяся нефть¹⁰.

Ртуть. Одним из самых опасных загрязнителей пищевых продуктов морского происхождения является ртуть, которая содержится в продуктах сгорания ископаемого топлива, отходах промышленности и др. Она обладает способностью накапливаться в организме, оказывая вредное воздействие на нервную систему.

Концентрация ртути и других вредных веществ в ряде районов мира уже сейчас превышает предельно допустимые концентрации в десятки раз. Возрастает угроза и уникальному району Земли — Арктическому бассейну. В северных районах Атлантики, Баренцева и Норвежского морей, куда вредные вещества выносятся от берегов Европы и Америки, обнаружены морские районы, в которых загрязнение ртутью, нефтью, пестицидами и детергентами превышает предельно допустимые концентрации в 10—60 раз. Сильно загрязнена восточная часть Саргассова моря — район размножения угрей. Количество вредных веществ здесь нередко в 100 раз превышает предельно допустимый уровень. Необратимое загрязнение вредными отходами угрожает ныне не только таким закрытым морям, как Балтийское, Черное, Мраморное, Великие озера в США, Внутреннее Японское море (Сето), но и всей Северной Атлантике, где странами Европы и Северной Америки добывается свыше 50% промысловой рыбы. Из-за загрязнения в Балтийском море в нижнем слое исчез кислород, а содержание аммиака за последние 30—40 лет возросло в несколько раз¹¹. Увеличилось выпадение в океан свинца, а концентрация олова в морской воде уже сейчас в 2—3 раза выше нормальной. Все это настоятельно требует принятия срочных мер по защите этих регионов. Таким образом, необходимость международно-правовой регламентации защиты морской среды от загрязнения является неоспоримой.

Все принципы международного права, регулирующие отношения между государствами, распространяются и на международное судоходство. В открытом море суда всех государств обязаны действовать только в соответствии с теми общепризнанными принципами межгосударственных отношений, которые установлены современным международным правом, в частности Уставом ООН и Заключительным Актом Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе 1975 г. и др.

К ним относятся: суверенное равенство, уважение прав, присущих суверенитету; неприменение силы или угрозы силой; нерушимость границ; территориальная целостность государств; мирное урегулирование споров; невмешательство во внутренние дела, уважение прав человека и основных свобод, включая свободу

мысли, совести, религии и убеждений; равноправие и право народов распоряжаться своей судьбой; сотрудничество между государствами; добросовестное выполнение обязательств по международному праву.

Рассмотрим содержание некоторых из этих принципов применительно к специальной области межгосударственного сотрудничества — охране морской среды от загрязнения.

Из принципа суверенного равенства государств вытекает и юридическое равенство их органов — государственных судов и военных кораблей. Естественно, что эти корабли и суда не являются субъектами международного права. Они не могут создавать норм права, так как не обладают собственной, внутренне им присущей суверенной волей¹². Это качество присуще только государству. Военные корабли и государственные суда — это специфические органы государства. Они всегда сохраняют свою национальную принадлежность и на них не может быть распространена власть других государств. В свою очередь, военные корабли и государственные суда обязаны строго уважать суверенные права других государств, не предпринимать никаких действий, нарушающих свободное использование Мирового океана, не загрязнять морскую среду.

Из принципа суверенного равенства государств вытекают и такие специальные принципы международного морского права, как принцип иммунитета военных кораблей и государственных судов и принцип суверенитета государств над внутренними и территориальными водами, любое нарушение которых рассматривается как посягательство на территориальную целостность или суверенитет со всеми вытекающими отсюда последствиями. По образному выражению польского ученого К. Либера, «иммунитет есть право не делать того, что другие делать обязаны»¹³. Иммунитет составляет основу правового статуса военного корабля и означает выведение его из сферы действия юрисдикции других государств. Он основывается на общепризнанном принципе уважения государственного суверенитета.

Военные корабли как особые органы государства, чей флаг они носят, являются составной частью его вооруженных сил. Они предназначаются для выполнения определенных задач по обеспечению безопасности

своей страны. Военные корабли всех стран обладают высшей степенью иммунитета — полным иммунитетом и в силу этого равноправны. Эта норма международного права длительное время была общепризнанным международным обычаем. В настоящее время она нашла отражение в ст. 8 Конвенции об открытом море 1958 г. и в ст. 95 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. («Военные корабли пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага»).

Помимо военных кораблей полным иммунитетом должны пользоваться и любые государственные суда независимо от их назначения и выполняемых функций, так как правовое положение морских судов определяется законом государства, под флагом которого они плавают. Вместе с тем следует отметить, что в последние годы некоторые буржуазные государства и их судебные органы, в частности США и Англии, пытаются неправомерно ограничить возможность принципа иммунитета, применяя его лишь к морским судам, занятым на некоммерческой государственной службе, и не признавать неприкосновенность других государственных судов¹⁴. Концепция иммунитета любых государственных судов является выражением одного из давно установившихся принципов международного морского права, в основе которых лежит общепризнанное положение об уважении суверенитета иностранного государства¹⁵. Она получила отражение и в советском законодательстве. В частности, в ст. 20 Кодекса торгового мореплавания СССР указано, что на суда, находящиеся в собственности Советского государства, не может быть наложен арест или обращено взыскание без согласия Совета Министров СССР¹⁶.

Имеют ли право военные корабли останавливать в открытом море суда других государств? Такое право военным кораблям и судам, состоящим только на некоммерческой государственной службе, предоставлено действующими международно-правовыми нормами. В частности, ст. 6 Конвенции об открытом море 1958 г. подобное изъятие из юрисдикции государства флага установлено в строго определенных «исключительных случаях». Также сформулировано это положение в ст. 92 Конвенции ООН по морскому праву. Так, в соответ-

вии со ст. 22 Конвенции об открытом море военные корабли имеют право останавливать торговые суда, если право на вмешательство установлено договором или есть достаточные основания подозревать, что: 1) судно занимается пиратством; 2) судно занимается работоторговлей; 3) хотя на судне и поднят флаг иностранного государства или судно отказывается поднять флаг, в действительности оно принадлежит тому же государству, что и военный корабль. Кроме того, военные корабли в соответствии со ст. 23 Конвенции 1958 г. (ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.) имеют право останавливать торговые суда при осуществлении права преследования, когда эти суда нарушили законы прибрежного государства. В Конвенции ООН по морскому праву, кроме вышеперечисленных случаев, также предусмотрены дополнительные изъятия из юрисдикции государства флага над судами в случае несанкционированного вещания с них в открытом море и когда судно не имеет национальности (ст. 110).

Конвенция об открытом море (п. 1 ст. 22), ст. 110 новой Конвенции предусматривают также изъятие из юрисдикции государства флага и в силу международных договоров. В соответствии с международными договорами военные корабли и «...суда или летательные аппараты, имеющие четкие опознавательные знаки, свидетельствующие о том, что они состоят на государственной службе»¹⁷, могут останавливать иностранные суда, не пользующиеся иммунитетом, и в случае нарушения ими действующих конвенций и соглашений. В числе их: Международная конвенция по охране подводных телеграфных кабелей от 14 марта 1884 г., Конвенция о рыболовстве в Северо-Восточной Атлантике 1959 г., а также рекомендации комиссии по рыболовству, действующие на основе этой конвенции, которыми установлен с января 1970 г. международный контроль за ведением промысла за пределами территориальных вод и рыболовных зон, Конвенция о порядке ведения промысловых операций в Северной Атлантике 1967 г., Временная конвенция о сохранении котиков в северной части Тихого океана 1957 г., Международная конвенция относительного вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, подписанная в Брюсселе 29 ноября 1969 г., и т. д.

Последняя конвенция имеет важное значение для международного судоходства. Прежде всего Конвенцией 1969 г. определяются условия и порядок осуществления, в том числе и военными кораблями и военной авиацией прибрежного государства, так называемого «права вмешательства» по отношению к иностранным танкерам и другим судам, потерпевшим аварию. Однако она не предоставляет военным кораблям государств прав по контролю за иностранными судами в открытом море, например проверки под предлогом подозрения в аварийном состоянии судна¹⁸. Проанализируем положения Конвенции на основе доктрины международного права и практики международного судоходства.

Конвенция применяется не только в случаях столкновения судов, посадки их на мель, но и при возникновении иных морских инцидентов или происшествий на борту судна или вне его, в результате которых возникает опасность загрязнения моря и побережья нефтью. Имеется в виду как сырая нефть, так и дизельное топливо и смазочные масла. Причем под сферу действия Конвенции подпадают морские суда любого типа, а также любые плавучие средства, за исключением установок и устройств, используемых для исследования и эксплуатации ресурсов дна морей и океанов и его недр (п. «а» и «в» ст. II). Однако положения Конвенции не распространяются на военные корабли и иные государственные суда, используемые для правительственных некоммерческих целей.

Прибрежным государствам предоставлено право на принятие таких мер, которые являются необходимыми для предотвращения, уменьшения или устранения опасности загрязнения побережья. В 1973 г. эта Конвенция была дополнена Протоколом, который распространяет положения Конвенции на вещества иные, чем нефть, перечисленные в приложении к Протоколу, либо имеющие характеристики, подобные таким же веществам.

Можно ли расценивать эти меры как особое изъятие из общего правила об исключительной юрисдикции государства флага судна? Представляется, что они не затрагивают принцип свободы открытого моря, поскольку международным правом подобное договорное изъятие уже установлено. Имеется в виду ст. 6 и 22 Конвенции об открытом море 1958 г., которые устанавлива-

ют право вмешательства в случаях, особо предусмотренных международными договорами. Именно такие особые случаи и предусмотрены Конвенцией 1969 г. При этом возникает сразу же ряд вопросов. Почему именно прибрежным государствам предоставлены такие полномочия? Какие государства могут быть отнесены к прибрежным? Может ли и в каких границах прибрежное государство принимать меры по предотвращению загрязнения морской среды в открытом море или это относится только к территориальным водам государства? Наконец, может ли прибрежное государство вообще отказывать иностранному судну в доступе в свои порты под предлогом угрозы загрязнения?

Исследуя проблему борьбы прибрежных государств с загрязнением морской среды, необходимо отметить, что они осуществляют свои права по борьбе с загрязнением моря благодаря суверенитету над морскими водами, входящими в состав государственной территории, а также реализуя действующие международные соглашения. Этой проблеме было уделено внимание и Институтом международного права на Эдинбургской сессии (4—13 сентября 1969 г.). Анализируя проблему борьбы прибрежных государств с загрязнением моря, можно говорить о превентивных полномочиях прибрежного государства. Под прибрежным государством следует понимать любое государство, побережье которого может быть загрязнено, причем это не обязательно должно быть государство, расположенное ближе других к данному участку моря.

Как известно, международное право признает право прибрежного государства на разработку в общих интересах судоходства специальных правил для кораблей и судов, осуществляющих право захода в территориальные воды. Суда, входящие в территориальные воды другого государства, остаются под юрисдикцией государства, чей флаг они носят. Тем не менее тот факт, что они находятся в водах, подлежащих суверенитету другого государства, налагает некоторые ограничения на исключительность юрисдикции государства, чей флаг носит судно. Такие суда должны соблюдать законы и правила, установленные прибрежными государствами в соответствии с принципами международного права. Применительно к этому положению на VII сессии Ко-

миссии международного права были приведены следующие примеры правил, относящихся к судоходству, установленных прибрежными государствами: а) безопасность движения и защита бухт и проливов; б) защита вод прибрежного государства от любого вида загрязнения, причиняемого судами.

Исследуя права прибрежного государства о вмешательстве в отношении иностранного судна в пределах территориальных вод, если это судно угрожает загрязнению моря, нельзя не согласиться с итальянским ученым Р. Куадри в том, что критерием допустимости вмешательства прибрежного государства должно быть наличие со стороны судна или членов его экипажа проявлений, угрожающих нарушить нормальное течение жизни этого государства.¹⁹ Следует признать, что заход может быть запрещен, например, иностранному судну, которое не отвечает нормальным требованиям предупреждения загрязнения моря (меры безопасности на борту, специальная квалификация экипажа судна, перевозящих особо опасные вещества, скорость и т. п.) или не приняло дополнительных мер безопасности, предусмотренных национальным законодательством прибрежного государства. Вместо того чтобы препятствовать заходу чужого судна, прибрежное государство может вынудить его подчиниться режиму, установленному для предотвращения загрязнения моря, например заставить его следовать другим курсом. Это соответствует и требованиям Конвенции о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г., в ст. 17 которой указано, что иностранные суда, осуществляя право прохода, должны соблюдать законы и правила, издаваемые прибрежным государством в соответствии с нормами международного права, в частности, законы и правила, относящиеся к транспорту и судоходству. Эта же норма содержится и в ст. 21 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

В литературе справедливо отмечается, что в любом случае следует признавать за прибрежным государством право отказывать иностранным судам в доступе в свои порты, если такие суда представляют для него опасность загрязнения. Исключением из этого являются случаи серьезной аварии, кораблекрушения. Также будет оправданным отказ в помощи и осуществлении

права вынужденного захода ядерного судна, если последствия аварии на нем могут причинить прибрежным государствам и их населению более серьезный ущерб, чем тот, который понесет государство флага из-за гибели своего ядерного корабля (судна). Подобное же положение включено и в проект гл. VIII Кодекса ИМКО по безопасности атомных судов, представленный делегацией СССР: «В случае бедствия на море, а также, если требуется неотложная медицинская помощь, атомное судно может попросить разрешение на заход в иностранный порт без предварительного представления Информации о безопасности. Как правило, такое разрешение должно выдаваться, если только, по мнению портовых властей или уполномоченных органов государства, судно не представляет чрезмерной опасности для государства захода атомного судна».²⁰

Рассматривая вопрос о правах прибрежного государства по поводу угрозы загрязнения или уже происшедшего загрязнения в открытом море, необходимо указать, что эта проблема особенно актуальна, поскольку многие инциденты на море, вызвавшие широкие отклики в связи с ущербом, нанесенным загрязнением (катастрофа танкера «Торри Каньон» в 1967 г., «Амоко Кадис» в 1978 г., хотя и в пределах территориальных вод Франции, но примыкающих к открытому морю и др.), имели место в участках открытого моря, более или менее близких к побережью. В связи с угрозой большого загрязнения побережья Англия приняла превентивные меры, взорвав либерийский танкер «Торри Каньон». Аналогичные меры предприняла и Франция в отношении американского танкера «Амоко Кадис» в 1978 г. Правомерны ли такие меры?

Как известно, международное право признает осуществление полномочий по отношению к судам и частным лицам исключительно за теми государствами, под флагом которых законно плавают суда и национальность которых имеют частные лица. Этим исчерпывается фундаментальный принцип свободы открытого моря, на котором основано все международное морское право. Однако из этого принципа есть и исключение: право преследования, совершение судном актов пиратства, работорговля, повреждение подводных кабелей. С учетом этого и многих прецедентов, в литературе было

выдвинуто предположение о возникновении обычной нормы международного права, на основании которой прибрежное государство может осуществлять в открытом море принудительные действия по отношению к чужим судам или гражданам при возникновении серьезной опасности загрязнения. Следует отметить, что в случае с «Торри Каньон», ни Либерия как государство флага, ни другие государства не протестовали против действий Англии. Причем в определенных вопросах право прибрежных государств на законное осуществление своих полномочий по отношению к чужим судам в зоне открытого моря, смежной с его территориальными водами, уже признано международным правом. Например, в ст. 24 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. указывается, что в зоне открытого моря, прилежащей к территориальному морю, прибрежное государство может осуществлять контроль, необходимый: а) для недопущения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных правил в пределах его территории или территориального моря; б) для наказания за нарушение таких правил в пределах его территории или территориального моря. Такое же требование содержится и в ст. 33 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В Конвенции о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря 1958 г. также декларируется принцип особой заинтересованности прибрежного государства и его права на осуществление полномочий по отношению к чужим судам в открытом море.

В целях защиты морской среды право на защитные меры следует признать за прибрежными государствами и в случаях происшествий, связанных с разведкой и разработкой ресурсов морского дна и во многих других случаях. Однако следует отметить, что характер этих мер и указаний о максимальном расстоянии от берега, в пределах которого прибрежное государство может принимать такие меры, в Конвенции 1969 г. не определены. Представляется, что в чрезвычайных обстоятельствах в целях защиты побережья и морской среды прибрежное государство может принять любые меры, вплоть до уничтожения судна и груза, как это было, например, сделано Францией в отношении американского танкера «Амоко Кадис» в 1978 г. и Англией в

отношении либерийского танкера «Торри Каньон» в 1967 г. В этих случаях прибрежное государство выступает не только как исполнитель решения государств-участников Конвенции 1969 г., но и как представитель интересов всего международного сообщества.

При решении вопроса о пространственных пределах защитных мер возможно предлагать и такие пределы, как 200 миль, поскольку сейчас наблюдается тенденция установления государствами 200-мильных экономических зон (уже свыше 60 государств приняли законы об установлении таких экономических зон). В Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. прибрежному государству в экономической зоне предоставлена широкая юрисдикция в отношении сохранения морской среды, включая борьбу с загрязнением.

В целях сохранения морской среды и в интересах всего человечества не имеет значения максимальное расстояние от берега, в пределах которого прибрежное государство может принимать меры по отношению к иностранным танкерам, потерпевшим аварию. Причем не имеет также значения и принадлежность этих танкеров государствам, которые не являются участниками Конвенции. Это следует из «охранительного характера» института международно-правовой ответственности государств и, прежде всего, из международно-правового принципа ответственности государств за загрязнение окружающей среды других государств, закрепленное в ст. X Международной конвенции 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов. Вполне оправдано и включение в Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. ст. 221 (меры с целью избежать загрязнения, вызываемого морскими авариями), где, в частности, указано: «ничто... не затрагивает права государств, в соответствии с международным правом, как обычным, так и договорным, принимать и обеспечивать выполнение мер за пределами территориального моря, соразмерных фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты своего побережья или связанных с ним интересов, включая рыболовство, от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые, как можно разумно полагать, приведут к серьезным вредным последствиям». При

этом следует отметить, что, хотя права прибрежных государств в отношении «вмешательства» не распространяются на военные корабли и другие суда, пользующиеся иммунитетом, власти государства вправе принимать меры по охране своих интересов через соответствующие дипломатические каналы.

В интересах повышения эффективности защиты Мирового океана от загрязнения, целесообразно внесение дополнения в Конвенцию 1969 г. о том, что государства в целях защиты побережья и морской среды от серьезного загрязнения могут принимать к иностранным танкерам, потерпевшим аварию, а также установкам или устройствам, используемым для исследования и эксплуатации ресурсов дна морей и океанов и его недр, любые меры (включая уничтожение их). Такие меры могут приниматься также и к танкерам, установкам или устройствам государств, не являющихся участниками Конвенции. Расстояние от берега до места инцидента значения не имеет, важно, что последствия от загрязнения будут угрожать прибрежному государству.

В перспективе, в связи с созданием и эксплуатацией гражданского транспортного подводного флота, в частности атомных подводных нефтеналивных судов, безусловно возникает вопрос и о праве контроля за такими судами со стороны военных кораблей. Ведь уже сейчас в Мировом океане плавают подводные лодки, не относящиеся к военно-морским флотам. В частности, в СССР первой подводной лодкой гражданского назначения, используемой для мирных научных исследований, стала подводная лодка «Северянка». В этих целях применяются и подводные аппараты «Аргус», «Оса-3», «Север-2», подводная лодка «ТИПРО-2», «Бентос-300» и др. Подобные подводные лодки имеются и в других странах: в Канаде — подводная лодка «Огюст Пикар» для глубоководных исследований Тихого океана, в ФРГ — подводная лодка «Тоурс». Для изучения Гольфстрима успешно применяется подводная лодка «Бенджамин Франклин».

Возможно использование подводного флота и для торгового судоходства. Так, американская фирма «Дженерал дайнэмикс» планирует построить серию подводных супертанкеров для перевозки сжиженного природного газа с арктического побережья Аляски на восточ-

ное побережье Канады и в Западную Европу подо льдами Северного Ледовитого океана.²¹

Естественно, возникнут новые правовые проблемы и в случае аварий атомных подводных нефтеналивных судов в открытом море. В первую очередь будет необходимо решить вопрос не только о регламентации статуса гражданского подводного флота, но и о влиянии на этот статус проблемы разоружения, что, в свою очередь, потребует решения вопроса о виде, субъектах и процедуре контроля, а также создания соответствующих специальных международно-правовых актов о навигации в гидросфере и др. Правовая регламентация плавания гражданского транспортного подводного флота и, прежде всего, атомных подводных нефтеналивных судов может быть решена только в рамках международного сотрудничества. Это может выражаться в распространении на них режима плавания обычных судов с учетом специально разработанных правил об эксплуатации атомных подводных нефтеналивных судов в гидросфере, причем контроль со стороны любых военных кораблей, как это предусмотрено ст. 22 Конвенции об открытом море 1958 г. (ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.), должен осуществляться только после всплытия таких судов на поверхность. Это будет наиболее приемлемым и позволит исключить вероятность аварий при осуществлении подобного контроля непосредственно в гидросфере. В связи с этим возникает также сложная проблема о праве военных кораблей прибрежных государств принимать меры к атомным подводным нефтеналивным судам других государств в случае их аварии в открытом море, в результате чего создавалась угроза загрязнения морской среды. Допустимо ли «вмешательство» прибрежного государства в том смысле, как это предусмотрено Конвенцией 1969 г., и вообще, возможно ли распространение этой Конвенции на случаи аварии атомных подводных нефтеналивных судов в открытом море? Представляется неприемлемым распространение положений Конвенции 1969 г. на атомные подводные нефтеналивные суда. Ведь меры, предусмотренные этой Конвенцией, могут повлечь за собой уничтожение такого судна, что приведет не только к загрязнению моря нефтью, но одновременно и к опасному радиоактивному заражению мор-

ской среды, последствия которого для окружающей среды непредсказуемы. На наш взгляд, эти обстоятельства свидетельствуют о необходимости специального международно-правового регулирования плавания таких судов, в рамках которого следует установить для ответственных за эксплуатацию этих судов (операторов) особо повышенную ответственность за любой причиненный ущерб. Следовало бы также четко решить вопросы ответственности, применения санкций и возмещения ущерба. Для компенсации нанесенного ущерба целесообразно учреждение страхового фонда, например, в рамках ЮНЕП. Несомненно, что только введение комплекса правовых норм, направленных на защиту морской гидросферы от ядерных и других происшествий, может служить надежной гарантией безопасности плавания таких судов в Мировом океане.

Принцип неприменения силы или угрозы силой означает, что все проблемы, возникающие между государствами, в том числе и в связи с предотвращением загрязнения Мирового океана, не должны решаться с применением силы или угрозы применения ее, т. е. противоречить Уставу ООН.

Принцип мирного урегулирования споров действует в области международного судоходства в той же степени, как и в других сферах межгосударственных отношений. Все государства обязаны разрешать все свои споры, в том числе и по вопросам загрязнения морской среды, только мирным путем и таким образом, чтобы не подвергать угрозе международный мир, безопасность и справедливость, а также не оставлять ни одного международного спора нерешенным на длительное время.

Из принципа невмешательства во внутренние дела вытекает обязанность государств воздерживаться не только от вооруженного вмешательства или угрозы такого вмешательства, но и от любого вмешательства (прямого, косвенного, индивидуального или коллективного) во внутренние или внешние дела, входящие в компетенцию других государств. Соответственно им запрещается вмешательство во внутренние дела других государств под предлогом защиты морской среды от загрязнения, например, преследование иностранного военного корабля или судна, пользующегося иммунитетом, которые допустили загрязнение территориальных

вод этого государства. Из принципа межгосударственного сотрудничества следует, что государства должны сотрудничать во всех областях только в соответствии с целями и принципами Устава ООН. Такое сотрудничество должно содействовать не только взаимопониманию и доверию, дружественным и добрососедским отношениям между государствами, но и международному миру, безопасности и справедливости. Причем сотрудничество всех государств должно осуществляться независимо от различия их политических, экономических и социальных систем. Рассматриваемый принцип полностью применяется при регулировании сотрудничества в области охраны окружающей среды, защиты морской среды от загрязнения.

Принцип добросовестного выполнения обязательств по международному праву, вытекающий из общепризнанных принципов и норм международного права, из заключенных государствами договоров, соглашений и конвенций, является основополагающим принципом международного права, обязательным для всех государств. Он закреплен в Уставе ООН (п. 2 ст. 2), в Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г., в ст. 26 которой содержится указание, что каждый действующий договор обязателен для его участников и должен добросовестно выполняться. Необходимо подчеркнуть, что в Конституции СССР (ст. 29) и в Законе СССР «О порядке заключения, исполнения и денонсации международных договоров СССР» от 6 июля 1978 г. (ст. 19) также закреплено положение о том, что «международные договоры СССР подлежат неукоснительному соблюдению Союзом ССР в соответствии с нормами международного права».

Несомненно, что запретительные нормы многосторонних соглашений, направленных на охрану окружающей (морской) среды от радиоактивного заражения, опасного загрязнения нефтепродуктами и другими вредными веществами должны быть обязательными для всех без исключения государств. Но при этом необходимо, чтобы они были одобрены большинством государств (социалистических, капиталистических и развивающихся) и соответствовали основным принципам современного международного права. В этой связи нельзя не отметить также такие многосторонние дого-

воры, признанные большинством государств, как Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1977 г., Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г. и др., которые должны быть обязательными для всех государств как в силу чрезвычайно важного значения их для международного мира и безопасности, так и в силу невозможности достижения цели договора без такого всеобщего соблюдения. Обеспечение коренных интересов не только отдельных стран, но и всего международного сообщества требует, чтобы запретительные нормы многосторонних соглашений, направленных на защиту окружающей (морской) среды, должны распространяться на все государства. Без всеобщего соблюдения таких международно-правовых норм невозможна не только эффективная охрана окружающей среды, но и обеспечение международного мира и безопасности.

Анализ практики международного судоходства показывает, что решение проблемы защиты Мирового океана от загрязнения идет по следующим направлениям:

1. Распространение на международное судоходство основных положений современного международного и международного морского права в отношении охраны природы.

2. Непосредственное использование в практической деятельности государств в Мировом океане правовых норм, регулирующих охрану окружающей среды, обязательных для торговых судов и военных кораблей.

3. Развитие национального законодательства, направленного на предотвращение загрязнения моря нефтью, сточными водами, мусором, ядовитыми жидкостями и другими вредными веществами.

4. Осуществление в национальных масштабах организационных и технических мероприятий, обеспечивающих защиту морской среды от загрязнения. К ним относятся: строительство береговых и плавучих очистных сооружений, специальных судов, технических средств, обеспечивающих сбор с судов нефтесодержащих вод и их очистку; оборудование судов различными техническими средствами по переработке эксплуатационных

отходов (сепараторами для очистки нефтесодержащих вод, печами для сжигания мусора, установками по очистке сточных вод и др.), а также емкостями (стационарными или переносными) для сбора этих отходов; разработка и создание средств локализации разлитой нефти (боновых заграждений различного типа), технических средств сбора разлитой нефти с поверхности моря, приборов контроля за уровнем загрязненности и др.

5. Подготовка национальных ведомственных положений, рекомендаций, инструкций по охране и защите морской среды от загрязнения. Организация и контроль за специальной подготовкой командного состава флота по вопросам предотвращения загрязнения моря. Учения по овладению практическими приемами и способами борьбы с загрязнением морской среды. Разработка планов организационных мероприятий министерств и ведомств.

6. Повышение уровня знаний командным составом флота требований национальных правил и международных конвенций по защите моря от загрязнения. Улучшение контрольных функций. Совершенствование методов контроля со стороны специальных подразделений по охране моря (инспекции парокондуктов по защите моря, отдела охраны морей Управления технической эксплуатации флота и судоремонтных заводов ММФ СССР и др.).

§ 2. Действующие международно-правовые нормы о защите морской среды от загрязнения

Процесс формирования международно-правовых принципов и норм, направленных на охрану морской среды от загрязнения, длится уже несколько десятилетий. Причем последнее десятилетие является периодом наиболее интенсивной правотворческой деятельности государств в данной области.

Необходимо отметить, что в основе правового регулирования предотвращения загрязнения морской среды в процессе международного судоходства лежат основные принципы современного международного права, т. е. «нормы, концентрированно выражающие самое важное

в современных международных отношениях, порожденное в конечном счете ведущими закономерностями эпохи... это критерии законности всех других норм. Ни одна вырабатываемая государствами норма международного права не должна противоречить основным принципам современного международного права».²² К числу таких основополагающих норм современного международного права можно отнести и сформировавшийся под влиянием социального и научно-технического прогресса принцип охраны окружающей среды. Этот принцип включает прогрессивные нормы, являющиеся критерием законности в этой области для всех государств. Он означает обязанность государств при осуществлении любой деятельности принимать меры для предотвращения загрязнения окружающей среды и недопущения причинения ущерба лицам и организациям. Его содержание проявляется в более узких принципах.

Следует отметить, что в каждой области сотрудничества государств (судоходство, рыболовство и др.) действуют специальные принципы международного и международного морского права, которые развивают и детализируют принцип охраны окружающей среды. К ним относятся: принцип охраны морской среды, принцип охраны и рационального использования живых ресурсов моря, а также принцип непричинения ущерба территории других государств и др.

Принцип охраны окружающей среды отражен в ряде международно-правовых актов, в частности в Декларации об окружающей человека среде 1972 г. (принцип 21). Нормативное содержание рассматриваемого принципа получило закрепление в таком авторитетном международно-правовом акте, как Международная конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1977 г., а также в Дополнительном протоколе 1977 г. к Женевским конвенциям 1949 г., касающимся защиты жертв международных вооруженных конфликтов (протокол № 1).

Большое влияние на формирование данного принципа оказал Заключительный акт Сопещения по безопасности и сотрудничеству в Европе 1975 г., специальный раздел которого посвящен охране окружающей среды. Существенное место в регулировании этих вопросов за-

нимают нормы, содержащиеся в Конвенции об охране окружающей среды, заключенной Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией в 1974 г., а также в двусторонних соглашениях государств (см., например, советско-американское соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 23 мая 1972 г.; Соглашение между Правительством СССР и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 21 мая 1974 г.; Соглашение между Правительством СССР и Правительством Французской Республики о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 24 марта 1975 г.; Конвенция между Правительством СССР и Правительством США об охране перелетных птиц и среды их обитания от 19 ноября 1976 г. и др.).

Огромное значение для решения в глобальном плане вопросов предотвращения загрязнения морской среды имеет работа Третьей конференции ООН по морскому праву. На этой Конференции в специальном Третьем комитете выработаны конкретные нормы по защите и сохранению морской среды, которые включены в Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. Необходимо отметить, что загрязнение морской среды противоречит также и общей норме международного права, содержащейся в ст. 2 Конвенции об открытом море 1958 г., где говорится, что свобода судоходства, рыболовства, свобода прокладывать кабели и трубопроводы, свобода полетов должны осуществляться с учетом соответствующих интересов всех государств. Свобода научных исследований, возведения искусственных островов и других сооружений (ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.) также несовместимы с загрязнением морской среды. Кроме того, в комментарии к ст. 2 Конвенции об открытом море Комиссия международного права специально подчеркнула обязанность государств избегать какой-бы то ни было деятельности, могущей нанести ущерб использованию открытого моря другими государствами. Эта мысль подчеркивается и в Декларации о континентальном шельфе Балтийского моря, принятой правительствами СССР, ГДР и ПНР в 1968 г., где в п. 8 предусмотрено, что разведка, разработка и иное использование континентального шельфа Балтий-

ского моря не должны создавать неоправданных помех судоходству, рыболовству и охране живых ресурсов моря.

Загрязнение морской среды противоречит не только общепризнанному принципу международного морского права — свободе открытого моря, а также принципу охраны и рационального использования живых ресурсов моря, но и сформировавшемуся принципу охраны морской среды, который является одной из составных частей принципа современного международного права — охраны окружающей среды. Утверждение этого принципа является одним из ярких свидетельств прогрессивного развития международного права.

Принцип охраны морской среды включает в себя охрану ее от любых видов загрязнителей. Он получил договорное подтверждение в многочисленных международно-правовых актах универсального и регионального характера, а также в двусторонних соглашениях государств. При этом необходимо отметить, что становление этого принципа вначале шло по пути заключения двусторонних соглашений между государствами, в основном в связи с совместным использованием международных рек. Как правило, эти соглашения касались регулирования рыболовства. Вопросы борьбы с загрязнением международных рек изучались и Ассоциацией международного права (Хельсинки, 1966 г.) в рамках регламентации использования международных вод вообще. В частности, в ст. 10 гл. III «Хельсинских правил» указывается: «В соответствии с принципами справедливого использования вод международных бассейнов государство а) призвано предотвращать любые новые формы или увеличение нынешних масштабов водного загрязнения международных бассейнов, которое могло бы причинить существенный ущерб другим государствам бассейна, и б) примет все разумные меры с целью снизить имеющееся загрязнение до размеров, при которых бы не причинялся существенный ущерб другим государствам бассейна...». Однако следует отметить, что соглашения, касающиеся проблемы загрязнения неморских вод, чаще регулируют только использование водных путей, общих для двух или нескольких государств, например: Конвенция о защите Рейна от загрязнения химическими веществами 1976 г. (участники — 6 государств),

Протокол о создании международной комиссии по охране реки Мозель от загрязнения 1961 г. (участники — Франция, ФРГ и Люксембург) и др. Многосторонних договорных правил по этому вопросу пока нет. Между тем принятие таких соглашений необходимо в целях эффективной охраны от загрязнения международных рек. В настоящее время Европейским Экономическим Советом разрабатывается проект Европейской конвенции об охране международных водных путей от загрязнения.

К известным принципам современного международного права, имеющим большое значение в деле борьбы с загрязнением морской среды, относится и принцип использования государствами своей территории таким образом, чтобы осуществляемая в ее пределах деятельность не наносила ущерба окружающей среде других государств. Исходя из суверенитета и других принципов международного права, каждое государство может свободно, без каких-либо внешних ограничений использовать свою сухопутную, водную территорию и воздушное пространство, но лишь до тех пор, пока это не наносит ущерба другому государству.

Этой проблемой в аспекте использования водных путей для различных навигационных целей занимался и Институт международного права. Были разработаны две резолюции, которые можно рассматривать как вклад в формирование исследуемого принципа. Ст. 11 резолюции Мадридской сессии института (1911 г.) гласила: «Всякая вредная модификация воды, всякое затопление вредных веществ (исходящее от заводов и пр.) — запрещено». Во вступлении к Зальцбургской резолюции института (1961 г.) уточнялось, что «обязательство не наносить незаконного ущерба другим является одним из руководящих принципов международных отношений вообще». Это также подчеркивалось и в меморандуме Генерального секретаря ООН по вопросам международного права.

Таким образом, государства обязаны не допускать создания на своей территории условий для нанесения ущерба территории другого государства, в том числе путем загрязнения водной среды. На Эдинбургской сессии Института международного права (1969 г.) были выработаны следующие резолюции: «Каждое государ-

ство обязано принимать все меры во избежание загрязнения открытого моря вследствие действий, подлежащих его персональной или территориальной компетенции» (формулировка Дженкса) и «Всякое государство обязано проявлять бдительность с целью предотвращения загрязнения моря в результате действий, подпадающих под его компетенцию, включая несчастные случаи с его судами, самолетами, космическими кораблями; загрязнения морской воды, морских берегов и рек, выпадающих в море, в результате деятельности организаций и лиц, которые эксплуатируют морские ресурсы или сбрасывают в море радиоактивные или другие отходы» (формулировка Райта)²³.

Имеющийся в международном морском праве принцип охраны морской среды относится к открытому морю. Как отмечают Г. Дам и Л. Каварэ, любое государство, которое пытается помешать использованию моря другими государствами или используют море для сброса загрязняющих веществ, тем самым затрудняя его использование другими государствами, нарушает международное право²⁴.

Таким образом, запрещение загрязнения морской среды выступает как требование общее для всех государств, чьи действия по эксплуатации морских ресурсов охраняются международным правом. Следовательно, государства обязаны принимать меры по предупреждению ущерба от загрязнения соответствующего побережья или территориальных вод другого государства их юридическими и физическими лицами. Это положение, традиционно связывавшееся с эксплуатацией международных рек, ныне приобретает всеобъемлющий характер, относится ко всем формам использования территории, природной среды. В настоящее время принцип недопустимости нанесения ущерба окружающей среде других государств нашел конвенционное закрепление в таких международно-правовых актах, как Московский договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г. (п. «б» ст. 1); Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. (ст. 10); Конвенция о предотвращении загрязнения морской среды путем сброса веществ с судов и летательных аппаратов

1972 г. (г. Осло) ст. 3; Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г. (п. 2 ст. 3); Конвенция об охране окружающей среды между Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией 1974 г.; Конвенция о предотвращении загрязнения Средиземного моря 1976 г. (п. 1 ст. 4); Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1977 г. (п. 1 ст. 1); Кувейтская региональная конвенция о сотрудничестве и защите морской среды от загрязнения 1978 г. (п. «а», «е» ст. 3); Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния 1979 г.; Заключительный акт Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе 1975 г., где закреплено положение, что «каждое государство-участник, в соответствии с принципами международного права, должно в духе сотрудничества принимать меры к тому, чтобы деятельность, проводимая на его территории, не являлась причиной ухудшения окружающей среды другого государства или районов, находящихся за пределами национальной юрисдикции»; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (п. 2 ст. 194).

Обобщая изложенное, можно сделать следующие выводы.

Современное международное право запрещает любому государству наносить другим государствам ущерб не только со своей территории, но и а) со своей территории конкретно любому государству; б) со своей территории всему сообществу государств; в) с территории, находящейся в общем пользовании (открытое море, космос), конкретному государству; г) с этой же территории также всему международному сообществу.

К сказанному следует добавить, что государства обязаны принимать меры к недопущению загрязнения морской среды в процессе любых видов деятельности. Причем в сфере военного мореплавания, как одного из видов правомерной деятельности государств в Мировом океане, действуют все принципы международного права, регулирующие отношения между государствами, в том числе и принцип охраны морской среды от загрязнения.

Необходимо отметить, что в Соглашении между правительствами СССР и США о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве

над ним от 25 мая 1972 г. (п. 6 ст. 3) и в Протоколе к нему от 22 мая 1973 г. (ст. 2) содержится запрещение военным кораблям этих двух стран выбрасывать какие-либо предметы вблизи военных и невоенных судов другой стороны или создавать помехи для мореплавания. Представляется, что под этим следует понимать также нефтепродукты, радиоактивные отходы, мусор и др., которые могут создавать помехи для мореплавания и представляют опасность для морской среды.

Утверждению принципа охраны морской среды от загрязнения в процессе военного мореплавания способствовали и международно-правовые нормы, непосредственно регулирующие правовую охрану морской среды от загрязнения. Хотя все эти международно-правовые акты [Международная конвенция 1973 г. по предотвращению загрязнения с судов (ст. 3), Международная конвенция 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (п. 4 ст. 7), Конвенция 1974 г. по защите морской среды района Балтийского моря (ст. 4) и др.] прямо не распространяются на военные корабли и военные самолеты, тем не менее на договаривающиеся государства этими конвенциями возложена обязанность принимать все необходимые меры, включая издание национальных законодательных актов, инструкций и положений, с тем, чтобы корабли и самолеты действовали в соответствии с назначением и целями Конвенции, т. е. не загрязняли морскую среду. Характерно, что и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. содержится положение об обязанности всех государств принимать надлежащие меры, не наносящие ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям военных кораблей, военно-вспомогательных судов и других судов или летательных аппаратов, принадлежащих государству и используемых только для правительственной некоммерческой службы, чтобы они действовали в соответствии с целями Конвенции (ст. 236). Предусмотрена также обязанность соблюдения военными кораблями законов и правил прибрежного государства в случае мирного прохода через территориальное море. При несоблюдении таких законов, в том числе в случае загрязнения морской среды, прибрежное государство может потребовать от военного корабля покинуть его территориальное море (ст. 30).

1*

Подобные формулировки (обязанность принять все необходимые меры) свидетельствуют об их обязательности для исполнения субъектами международного права в сфере военного мореплавания.

Наконец, следует отметить и национальное законодательство государств. В частности, Декретом президента Республики Перу № 027-77 EM/SG от 16 ноября 1977 г. были приняты Правила входа и пребывания атомных судов в водах Перу, специальные положения которого распространяются на военные корабли. Так, в ст. 25 Правил предусмотрена обязанность компетентных властей в каждом отдельном случае предъявлять требования к военным атомным кораблям и судам, которые имеют ядерное оружие или оборудование, а также к судам, перевозящим радиоактивные вещества, выполнять также и специальные требования для захода и нахождения таких судов в портах при соблюдении по возможности положений настоящих Правил.

Поскольку опасность загрязнения Мирового океана продолжает возрастать, все государства при осуществлении своих прав в Мировом океане, вытекающих из принципа свободы открытого моря, обязаны запрещать своим кораблям и судам производить какие-либо действия, которые могут привести к загрязнению морской среды и нанести ущерб другим государствам.

Рассмотрим, как действие принципов современного международного права воплощается в ряде международных договоров.

Проблема защиты морской среды от загрязнения в настоящее время особенно актуальна в связи с последствиями развернувшейся в невиданных масштабах научно-технической революции.

Следует отметить, что норма общего характера, устанавливающая запрещение загрязнения морской среды нефтью, содержится в ст. 24 Конвенции об открытом море 1958 г. Среди международно-правовых актов универсального характера, установивших международные нормы и принципы, направленные на защиту морских пространств от загрязнения нефтью и другими вредными веществами, можно назвать Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. с поправками 1962, 1969 и 1971 гг. (вступила в силу с поправками 1962, 1969 г. — 20 января 1978 г.);

2—2977

Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (по вступлении в силу она заменит Конвенцию 1954 г.); Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. (вступила в силу 30 августа 1975 г.); Международную Брюссельскую конвенцию 1969 г. относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (вступила в силу 6 мая 1975 г.); Протокол 1973 г., распространяющий действие этой Конвенции на иные вредные вещества (вступил в силу 30 марта 1983 г.); Международную Брюссельскую конвенцию 1969 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (вступила в силу 19 июня 1975 г.); Протоколы 1978 г. с дополнениями к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (вступил в силу 2 октября 1983 г.) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.

Ретроспективный анализ международно-правовых норм, направленных на защиту морской среды от загрязнения нефтью и другими вредными веществами, позволяет выделить следующие этапы сотрудничества государств по охране Мирового океана от загрязнения.

Во-первых, *установление запретных зон*, где бы запрещался сброс нефти и нефтепродуктов. В Международной конвенции 1954 г. по предотвращению загрязнения моря нефтью, которая явилась первым многосторонним документом, установившим международные нормы и принципы, направленные на защиту ресурсов моря от загрязнения нефтью, такие зоны вначале были установлены шириной от 50 до 100 миль. Для новых судов водоизмещением 20 тыс. т и более запрет слива нефти или нефтеводяной смеси был установлен на всей акватории Мирового океана.

Хотя запретные зоны в 1962 г. и были расширены, они не распространялись на всю акваторию Мирового океана, что, безусловно, явилось большим недостатком Конвенции. Итальянский ученый Леанца справедливо отмечал (это в равной степени относится и к загрязнению морской среды нефтью и другими вредными веществами). «Никакой участок моря невозможно изолировать и контролировать в полном смысле этого слова,

и после затопления радиоактивных отходов, произведенного без особых предосторожностей и особого контроля, невозможно предвидеть, как повлияет такое затопление, рассматриваемое изолированно или в соединении с другими аналогичными операциями, на морскую флору и фауну»²⁵.

В 1969 г. поправками, принятыми к Конвенции, слив нефти был запрещен на всей акватории Мирового океана. В 1971 г. в Конвенцию были также внесены поправки, которые были направлены на сокращение количества нефти, могущей попасть в морскую среду в результате аварий крупнотоннажных танкеров и др.

Во-вторых, *расширение перечня источников загрязнения*. В частности, включение в него радиоактивных (Договор об Антарктике 1959 г. и др.) и других вредных веществ, сточных вод и мусора (Международная конвенция 1973 г. по предотвращению загрязнения с судов; Международная конвенция 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов; Приложение I гл. II-E к Международной конвенции 1974 г. по охране человеческой жизни на море и др.).

В-третьих, *установление технических правил*, направленных на предотвращение загрязнения морской среды, с помощью которых удастся предупредить вредное воздействие современной техники на окружающую среду.

Международно-правовое нормирование технических правил направлено, прежде всего, на уменьшение опасности разлива нефти и нефтепродуктов в результате аварий судов. Оно идет по пути правовой регламентации: а) специального берегового оборудования портов и судоремонтных баз; б) оборудования судов; в) организации эксплуатации судов.

Технические правила, содержащиеся в международных конвенциях 1972—1973 гг. и др., направлены на: установление особых районов (Средиземное, Черное, Балтийское, Красное моря, Малаккский пролив и Персидский залив), где полностью запрещен всякий сброс нефти и других вредных веществ (см., например, Правило 10 Приложения I Конвенции 1973 г. и др.);

установление условий, при которых сброс нефти, нефтепродуктов и нефтесодержащих вод допускается вне особых районов.

Такой слив возможен при одновременном соблюдении следующих условий:

танкер находится в пути за пределами особого района и на расстоянии более 50 миль от ближайшего берега;

мгновенная интенсивность сброса не превышает 60 л на морскую милю;

общее количество сброшенной в море нефти не превышает 1/15000 общего количества данного вида груза, из которого образовался остаток, а с новых танкеров — 1/30000 общего количества такого груза (см., например, Правило 9 Приложения I Конвенции 1973 г., а также ст. 6 Конвенции 1972 г.; ст. 3 Международной конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью).

3. Устройство на вновь строящихся судах дедевейтом свыше 70 тыс. т танков изолированного балласта (см., например, Правило 15 Приложения I Конвенции 1973 г.); устройство таких танков на всех новых и существующих танкерах для перевозки сырой нефти дедевейтом 20 тыс. т (см., например, Протокол 1978 г. к Международной конвенции 1973 г. по предотвращению загрязнения с судов) и др.

4. Принятие мер, уменьшающих вероятность взрывов и пожаров на танкерах. Это выражается в требовании установки на вновь строящихся танкерах дедевейтом свыше 100 тыс. т и на комбинированных судах дедевейтом свыше 50 тыс. т системы инертных газов и оснащении ею всех новых танкеров дедевейтом свыше 20 тыс. т (см., например, Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., Правила 60 и 62 гл. II-E Приложения I к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и др.).

5. Установку приборов для контроля содержания нефти и других вредных веществ в сбрасываемой загрязненной воде (см., например, Правило 15 Приложения I Конвенции 1973 г.).

6. Установление периодического освидетельствования судов с целью подтверждения надлежащего технического состояния средств предотвращения загрязнения моря (см., например, Правило 4 Приложения I Конвенции 1973 г.).

7. Создание в портах береговых устройств для приема остатков нефти, нефтесодержащих и сточных вод, мусора с судов (см., например, Правило 10 и 12 Конвенции 1973 г. и др.).

Несомненно, что все подобные технические правила носят правовой характер. Как справедливо отмечает С. А. Малинин: «Независимо от того, носили ли определенные правила чисто технический или нетехнический характер до санкционирования их государствами, после закрепления таковых в международных соглашениях они превращаются в нормы правовые и выступают в качестве правовых до прекращения действия данного договора»²⁶.

В-четвертых, установление правовой регламентации видов вредных веществ по признаку их опасности для морской среды.

Все вредные вещества в зависимости от их опасности для морской среды и человека, мест отдыха и других разумных видов использования моря классифицированы по признаку токсичности на специальные категории. Так, в Международной конвенции 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов они разделены на три группы (сюда входят и радиоактивные вещества).

Конвенция запрещает любое затопление судов, самолетов, платформ или других искусственных сооружений, находящихся в море, а также преднамеренный сброс с них в море ряда особенно опасных отходов производства, содержащих, в частности, органогалогенные компоненты, ртуть, кадмий, радиоактивные вещества, нефть и нефтепродукты; устойчивые пластики и другие синтетические материалы. Только под тщательным контролем могут сбрасываться свинец, цинк, медь и другие вредные вещества. Затопление громоздких отходов, металлолома требует специального разрешения. Особо подчеркивается, что сброс в море отходов и других материалов (перечисленных в Приложениях I—III Конвенции 1972 г.) возможен только в исключительных случаях, когда сброс представляется единственным способом предотвращения угрозы безопасности человеческой жизни, судна, самолета, платформы или других искусственных сооружений на море в случае форс-мажора, вызванного непогодой или другими причинами, представ-

ляющими опасность для жизни людей или реальную угрозу безопасности судна, самолета. Причем сброс особо опасных веществ и материалов, перечисленных в Приложении I, «в случае крайней необходимости, представляющей неприемлемый риск здоровью человека», по Конвенции возможен, но государство обязано проконсультироваться с соответствующими странами и международными организациями и только после этого ему может быть выдано разрешение на такой сброс.

Необходимо отметить, что Конвенция не распространяется на случаи сброса в море отходов, произведенных в процессе нормальной эксплуатации судов и других объектов государств — участников Конвенции, хотя в целях эффективной охраны морской среды такой сброс также нуждается в правовом регулировании.

Сравнительный анализ Конвенции 1972 г. и Международной конвенции 1973 г. по предотвращению загрязнения с судов показывает, что Конвенция 1973 г. в отличие от Конвенции 1972 г. регламентирует не только преднамеренные, но и случайные сбросы загрязняющих вредных веществ (за исключением радиоактивных). Эта Конвенция предусматривает предотвращение загрязнения моря только из одного источника — с судов, а также стационарных и плавучих платформ и не распространяется на загрязнение моря при изысканиях и разработке минеральных ресурсов морского дна, сточными водами, включая вынос рек, на случаи затопления, подпадающие под действие Конвенции 1972 г.

Сброс в море ядовитых жидких веществ (они классифицированы на 4 категории — А, В, С и D) разрешается только в том случае, если не превышена допустимая концентрация этих веществ в сливаемой смеси. В любом случае не разрешен сброс таких веществ в пределах 12 миль от ближайшего берега и в особых районах, которыми названы районы Балтийского и Черного морей (Правило I Приложения II). Является ли этот перечень ядовитых веществ исчерпывающим? Представляется, что под этот перечень должны подпадать не только те 179 ядовитых веществ, перечень которых дан в Приложении II, но и любые новые ядовитые вещества, которые создаются или могут быть созданы. Их сброс также должен быть запрещен не только в районах Балтийского и Черного морей, но и Средиземного

и Красного морей, Малаккского пролива и Персидского залива.

Конвенцией регламентированы и стандарты сброса мусора и сточных вод с судов. Установлены определенные минимальные расстояния от берега (от 12 до 25 миль) для сброса всех основных видов мусора (пищевых отходов, ветоши, стекла и др.). Полностью запрещен сброс всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора. Особо предусмотрено, что в пределах от 4 до 12 миль от берега сточные воды перед сбросом должны быть продезинфицированы, а содержащиеся в них твердые вещества измельчены.

В основе правового регулирования охраны морской среды от загрязнения нефтью и другими вредными веществами лежит принцип исключительной юрисдикции государства флага судна.

Следует отметить, что на этом принципе основаны все действующие международно-правовые нормы, регламентирующие правовую охрану морской среды от загрязнения, например Международная конвенция 1954 г. по предотвращению загрязнения моря нефтью, Конвенция 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов и др. В Международной конвенции 1973 г. по предотвращению загрязнения с судов содержится положение (п. 2 ст. 4) о праве прибрежных государств наказывать иностранные суда, нарушившие Конвенцию в пределах «юрисдикции» этих государств. В то же время Конвенцией 1954 г. права прибрежных государств в отношении иностранных судов ограничены лишь случаями сброса нефти в пределах их территориальных вод. В Конвенции 1973 г. не раскрывается понятие «юрисдикции», что является ее недостатком. В ст. 9 указывается, что термин «юрисдикция» будет толковаться в соответствии с международным правом, действующим в момент применения или толкования Конвенции. Очевидно, здесь имеются в виду решения Третьей конференции ООН по морскому праву. Хотя термин «юрисдикция» в Конвенции не раскрыт, представляется, что здесь установлена строго ограниченная юрисдикция государств, которая выражается в праве контроля портовых властей за иностранными судами, находящимися в портах, причем инспекция

этих судов может быть проведена только с целью проверки технического состояния судна, а также чтобы убедиться, не произвело ли судно сброс вредных веществ (ст. 5, 6 Конвенции). Каждое судно, нефтяной танкер обязаны иметь специальное Международное свидетельство о соответствии его конструкции, оборудования, устройств, приспособлений и материалов требованиям Конвенции. Выполнение этого положения будет контролироваться прибрежным государством при заходе судов в порты. Поэтому вряд ли целесообразно увеличивать объем юрисдикции прибрежных государств, так как подобное расширение прав прибрежных государств не соответствовало бы принципу свободы открытого моря и принципу уважения суверенитета государств.

Рассмотрим нормы, регламентирующие правовую охрану морской среды от радиоактивного заражения. Ст. 25 Конвенции об открытом море 1958 г. специально предусматривает, что каждое государство обязано принимать меры для предупреждения загрязнения моря радиоактивными отходами, учитывая все нормы и правила, которые могут быть выработаны компетентными международными организациями. Женевская конференция по морскому праву 1958 г. приняла специальную резолюцию о недопущении загрязнения открытого моря радиоактивными отходами. На Конференции 1959 г. по удалению радиоактивных отходов, организованной МАГАТЭ совместно с ЮНЕСКО, советская делегация отстаивала положение о недопустимости радиоактивных сбросов в моря и океаны. Благодаря усилиям Советского Союза при поддержке других социалистических и миролюбивых государств удалось заключить ряд соглашений, способствующих борьбе с радиоактивным заражением.

Первой международно-правовой нормой, запретившей радиоактивное заражение морской среды, хотя и в ограниченном районе, явился Договор об Антарктике 1959 г. Ст. 5 Договора запрещает в этом районе любые ядерные взрывы и сброс радиоактивных отходов. Отдельные авторы полагают, что данная норма не распространяется на участки моря, входящие в состав Антарктики, с чем вряд ли можно согласиться. Ведь положения Договора применяются к району южнее 60-й

параллели, включая все шельфовые ледники (ст. 6). Так как понятие «Антарктика» шире понятия «материк Антарктида», а сюда входит и часть морских пространств, недопустимость захоронения радиоактивных отходов в этих пространствах очевидна.

Международно-правовые требования, касающиеся запрещения радиоактивного загрязнения Мирового океана, содержатся в Международной конвенции 1974 г. по охране человеческой жизни на море, в частности в Правилах гл. VIII «Ядерные суда» и Рекомендациях относительно ядерных судов, включенных в качестве приложения III к Заключительному акту конференции 1974 г. В них содержатся нормы, касающиеся эксплуатации судов с ядерными энергетическими установками (Рекомендации 1, 2, 3, 9, 11 Правила 5, 7 гл. VIII), конструктивных особенности ядерных судов и ядерных судовых установок, обеспечения безопасности эксплуатации; информация о безопасности судна; требования освидетельствования, контроля судна и т. д. Так, Правило 12 гл. VIII требует срочного порядка информации прибрежного государства об аварии. Существенное значение имеет п. «в» ст. 6 Рекомендаций, который предусматривает меры, направленные на то, чтобы при разрядке и перезарядке реактора, его эксплуатации и обслуживании не было опасного выделения радиоактивных и токсических средств в окружающую среду.

В п. «а» ст. 5 Рекомендаций говорится о специальных устройствах для временного хранения, когда это необходимо, и для безопасного удаления твердых, жидких и газообразных радиоактивных отходов. Причем недопустимо превышение установленного уровня радиации, что следует из смысла пп. «b» и «c» ст. 5 Рекомендаций («предельно допустимые уровни радиации при удалении таких отходов в условиях открытого моря должны отвечать международным уровням, когда они будут установлены») и Правила 6 гл. VIII Конвенции, запрещающего чрезмерную радиационную или иную ядерную опасность, «угрожающую экипажу, пассажирам, населению, водным путям, продовольственным либо водным ресурсам». Система эвакуации отходов должна иметь контрольно-измерительные устройства, предупреждающие об опасности и срабатывающие в случае,

когда радиация превышает установленный безопасный уровень (п. «b» ст. 5 Рекомендаций).

Обязанность соблюдать особые меры предосторожности при эксплуатации судов с ядерными двигателями и судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые в своей основе вещества, закреплена также и ст. 23 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

В числе международно-правовых актов, посвященных вопросам защиты морской среды от загрязнения радиоактивными веществами, следует указать Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой от 5 августа 1963 г. В его преамбуле прямо требуется положить конец радиоактивному заражению окружающей среды и запрещается проведение любого ядерного взрыва, если он вызовет выпадение радиоактивных осадков за пределами территориальных границ государства, под юрисдикцией которого проводится такой взрыв (п. 1 ст. 1). Сюда же относится Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 г., в ст. IX которого содержится указание государствам — участникам Договора осуществлять изучение и исследование космического пространства таким образом, чтобы избежать их вредного загрязнения, а также неблагоприятных изменений земной среды.

Недопустимость радиоактивного загрязнения морских вод вытекает также из анализа норм таких международно-правовых актов, как Договор о нераспространении ядерного оружия от 1 июля 1968 г., Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения от 11 февраля 1971 г., Договор между СССР и США об ограничении подземных испытаний ядерного оружия от 3 июля 1974 г., Дополнительный Протокол II к Договору о запрещении испытаний ядерного оружия в Латинской Америке (Договор Тлателолко) 1967 г., подписанный Советским Союзом 18 мая 1978 г., в соответствии с которым СССР взял на себя обязательство соблюдать статус безъядерной зоны на этом континенте, двусторонние соглашения, заключенные правительствами США и ФРГ с иностран-

ными государствами по поводу заходов ядерных гражданских судов «Саванна» (США) и «Отто Хан» (ФРГ), Конвенция 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов. Однако Конвенция 1972 г. не содержит полного запрета на сброс в море радиоактивных отходов. Она закрепляет противоправность лишь преднамеренного их сброса и не распространяется на случаи удаления в море отходов, являющихся результатом нормальной эксплуатации ядерных судов. Ее положения не применяются к судам и самолетам, которые в соответствии с международным правом пользуются иммунитетом. В Конвенции содержатся нормы, предусматривающие удаление в морскую среду радиоактивных отходов со средним и низким уровнем активности после получения соответствующего разрешения; регламентации же ответственности, а также порядка разрешения споров в данной области в акте нет. Таким образом, только полное запрещение любого радиоактивного загрязнения окружающей (морской) среды, в рамках всеобщего разоружения, будет кардинальным решением проблемы защиты Мирового океана от радиоактивного заражения.

Международное сообщество за последние десятилетия уделяло большое внимание и региональным соглашениям по предотвращению загрязнения морской среды. Причем, в подобных соглашениях (если в самих актах обусловлено вступление в них любых государств) должны участвовать не только страны определенных географических районов, но и великие державы. Это следует из закрепленного в Уставе ООН важнейшего положения об особой ответственности великих держав за обеспечение мира и безопасности народов. Вполне очевидно, что проблема охраны окружающей среды непосредственно связана с обеспечением мира и безопасности народов. На это, в частности, также направлены разработанные при участии ИМО, МАГАТЭ, ВОЗ, ФАО, ЮНЕСКО и других международных организаций региональные соглашения по борьбе с загрязнением морской среды отдельных районов мира. В числе их: Соглашение о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Северного моря нефтью от 9 июня 1969 г. (Бонн), Соглашение о сотрудничестве по борьбе с загрязнением моря нефтью от 16 сентября 1971 г. (Копен-

гаген), Конвенция о предотвращении загрязнения морской среды путем сброса веществ с судов и летательных аппаратов от 15 февраля 1972 г. (Осло), Конвенция об охране окружающей среды между Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией от 19 февраля 1974 г. (Стокгольм), Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря от 22 марта 1974 г. (Хельсинки), Конвенция по предотвращению загрязнения морской среды из наземных источников от 4 июня 1974 г. (Париж), Конвенция о предотвращении загрязнения Средиземного моря от 16 февраля 1976 г. (Барселона), Протокол о предотвращении загрязнения Средиземного моря сбросами с судов и летательных аппаратов и Протокол о сотрудничестве в предотвращении загрязнения Средиземного моря нефтью и прочими вредными веществами при чрезвычайных обстоятельствах, Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна от 17 декабря 1976 г. (Лондон), Кувейтская региональная конвенция о сотрудничестве в защите морской среды от загрязнения от 24 апреля 1978 г. (Кувейт), Абиджанская конвенция о сотрудничестве по защите и развитию морской среды и прибрежных районов Западного и Центрального африканского региона (1981 г.). К двум последним конвенциям были приняты дополнительные протоколы, в том числе Афинский протокол по защите Средиземного моря из источников, расположенных на суше 1980 г.

Следует отметить, что действующие международно-правовые акты не решают полностью проблему предотвращения загрязнения Мирового океана, так как не являются всеобъемлющими. Одна часть названных выше конвенций носит региональный характер, а другая, хотя и имеет универсальный характер, распространяется на всю акваторию Мирового океана, но не решает весь комплекс вопросов по борьбе с его загрязнением и, что самое главное, не предусматривает борьбы с загрязнением национальных и международных рек. Тем не менее принятие государствами указанных международно-правовых актов явилось ценным вкладом в разрешение проблемы борьбы с загрязнением Мирового океана.

Таким образом, анализ соответствующих принципов международного и международного морского права, а также норм, содержащихся в важнейших международно-правовых актах, позволяет сделать вывод, что загрязнение морской среды запрещено современным международным правом. Все государства в процессе международного судоходства обязаны принимать меры к предотвращению загрязнения морской среды.

Необходимо отметить, что советская правовая доктрина отвергает идеи и предложения ряда буржуазных ученых и политических деятелей (Кэннана, Боргезе, Пардо и др.) о создании особой всемирной организации по охране окружающей среды, своего рода «мирового правительства» по управлению всеми делами Мирового океана, потому что этого якобы требуют законы экологии. Между тем законы экологии должны соблюдаться только в рамках международных политических и правовых отношений государств, выступающих в качестве равноправных суверенных партнеров, но они не могут лежать в основе межгосударственных отношений. Советские ученые обоснованно считают, что имеющаяся система специализированных учреждений ООН, занимающихся проблемой охраны морской среды, вполне удовлетворяет существующим требованиям²⁷. Поэтому в настоящее время нет необходимости создавать новую международную организацию, занимающуюся проблемой предотвращения загрязнения моря, а координация этих проблем должна осуществляться в рамках существующих международных организаций при неуклонном соблюдении принципов и норм современного международного права.

При рассмотрении проблемы защиты моря от загрязнения в комплексе со всеми видами деятельности государств в Мировом океане необходимо отметить и неправомерную, с точки зрения международного права, тенденцию некоторых государств о расширении пределов их национальной юрисдикции. Двадцать шесть государств Латинской Америки и Африки установили ширину территориальных вод от 20 до 200 миль. Некоторые государства (Пакистан, Маврикий, Шри Ланка и др.) режим своих 200-мильных экономических зон в части предотвращения загрязнения моря и борьбы с ним приравняли к режиму территориальных вод, что

является грубым нарушением норм международного морского права, в ущерб интересам международного общения. Эти односторонние меры, предпринятые различными государствами, затрудняют решение проблемы предотвращения загрязнения морской среды, ведут к ограничению свободы судоходства, свободы научных исследований и другой правомерной деятельности государств в Мировом океане. Международное право не предусматривает оснований для одностороннего распространения юрисдикции государств в открытом море. Эти меры являются ни чем иным, как попыткой распространить суверенитет прибрежных государств на открытое море в ущерб законным правам и интересам других государств. Поэтому организация мероприятий по защите моря от загрязнения, на наш взгляд, возможна только на основе широкого международного сотрудничества всех заинтересованных государств, эффективных национальных мер, при неуклонном соблюдении принципов и норм международного права, регламентирующих режим Мирового океана.

В решении проблемы защиты окружающей среды Мирового океана от загрязнения международное сотрудничество является объективной необходимостью, так как международная специализация и кооперирование в науке и технике могут ускорить создание безотходных технологических процессов и противозагрязняющих устройств при уменьшении общих затрат. Примером такой специализации является сотрудничество социалистических стран в рамках такой региональной международной организации, как СЭВ, комплексная программа которого создана в соответствии с принципами Устава СЭВ и имеет для него нормативное значение. Успешно решаются социалистическими странами вопросы охраны природы и в рамках Общей развернутой программы сотрудничества в области окружающей среды на 1976—1980 гг. и на 1981—1985 гг. На XXXIII сессии СЭВ (1979 г., июнь) был рассмотрен ход реализации долгосрочных целевых программ сотрудничества и координации научно-хозяйственных планов на 1981—1985 гг. На этой сессии было подписано 14 соглашений по реализации ряда мероприятий, предусмотренных долгосрочными программами, в том числе и по вопросам охраны окружающей среды. Намечено проведе-

ние совместных исследований 158 тем в области экологии.

Необходимо отметить, что в настоящее время широко развивается и сотрудничество в области охраны окружающей среды между социалистическими и капиталистическими государствами. Подобные двухсторонние контакты СССР развивает с США, Францией, Англией, Японией, ФРГ и другими капиталистическими, а также развивающимися странами. В их основу положены принципы Устава ООН, в том числе принцип полного равенства сторон с учетом их законных интересов, что вытекает из сущности ленинской внешней политики Советского государства.

Двусторонними соглашениями регламентированы различные области охраны экологической среды, в числе которых: *общие соглашения о сотрудничестве в области охраны окружающей среды* (Советско-американское соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 23 мая 1972 г., Соглашение между правительством СССР и правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 21 мая 1974 г., Соглашение между правительством СССР и правительством Французской Республики о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 24 марта 1975 г. и др.);

соглашения в сфере здравоохранения, науки и техники (Соглашение о сотрудничестве между СССР и США в области медицинской науки и здравоохранения от 23 мая 1972 г., где также предусмотрены организационные формы сотрудничества в этой области, отдельные аспекты которых имеют отношение к проблемам охраны окружающей среды и др.);

соглашения о сотрудничестве в области использования атомной энергии (Соглашение между СССР и США о научно-техническом сотрудничестве в области мирного использования атомной энергии от 21 июня 1973 г. и др.);

соглашения об использовании Мирового океана (Соглашение между СССР и США о сотрудничестве в области исследования Мирового океана от 19 июня 1973 г., Соглашение между правительством СССР и правительством Французской Республики о сотрудничестве в об-

ласти исследования Мирового океана от 28 апреля 1979 г. и др.).

Борьба за разрядку международной напряженности, за мир создает благоприятные возможности для международного решения проблемы охраны окружающей среды. Только в этих условиях было возможно проведение в 1972 г. специальной Стокгольмской конференции ООН по вопросам окружающей человека среды, принятие Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), подписание многосторонних международных конвенций о предотвращении загрязнения морской среды и других международных соглашений. Все более заметную роль в решении проблемы предотвращения загрязнения Мирового океана играют специализированные учреждения ООН (ЮНЕСКО, ФАО, ИМО, ВОЗ и др.). Большая работа в этом направлении проводится Комитетом по безопасности на море, Юридическим комитетом, Комитетом защиты морской среды Международной морской организации (ИМО).

В частности, Юридическим комитетом Международной морской организации (ИМО) рассматриваются вопросы расширения Конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью с целью распространения ее и на случаи загрязнения морских пространств веществами иными, чем нефть. По инициативе и при участии Продовольственной и Сельскохозяйственной организации ООН (ФАО) проведены многочисленные международные симпозиумы, посвященные защите моря от загрязнения нефтепродуктами, химическими и радиоактивными веществами, а также по исследованию степени воздействия этих веществ на флору и фауну морей и океанов. ЮНЕП, межправительственной организацией в рамках системы ООН, разработана и утверждена на X сессии совета управляющих ЮНЕП (1982 г.) Программа по охране окружающей среды на период с 1982 по 1989 годы. Она будет действовать для всей системы ООН. ЮНЕП рассматриваются проекты по экологически обоснованному использованию водных ресурсов в Сирии, в бассейне реки Меконг и др.

Важное значение по регулированию защиты Мирового океана от загрязнения имела и Стокгольмская конференция ООН 1972 г., созванная в соответствии с

резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 3 декабря 1968 г., на которой были приняты Декларация и план мероприятий в отношении окружающей человека среды, деятельность Комитета по мирному использованию дна морей и океанов за пределами действия национальной юрисдикции, созданного Генеральной Ассамблеей ООН, а также объединенной группы экспертов ИМО по научным аспектам загрязнения морской среды (ГЕСАМП), основными направлениями работы которой являются формулирование технических аспектов международных соглашений по морскому загрязнению, разработка перечня загрязнителей, постоянное дополнение, исследование новых источников и определение степени их влияния на морскую среду и др.

Большое внимание проблеме защиты всей природной среды было уделено в Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе 1975 г., где, в частности, отмечено, что многие проблемы окружающей среды могут быть эффективно решены только путем тесного международного сотрудничества. Социалистические государства также считают важным продвигать вперед разработку и реализацию в общеевропейском плане крупных мер по сотрудничеству в области охраны окружающей среды, транспорта и энергетики, как это вытекает из Заключительного акта общеевропейского совещания.

Результатом советских предложений явилось успешное проведение в ноябре 1979 г. в Женеве общеевропейского совещания, где были приняты Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния и Декларация о малоотходной и безотходной технологии и использовании отходов. Реализация положений этих документов будет способствовать не только предупреждению нанесения ущерба окружающей среде, но и обеспечит рациональное использование энергии и сырья, сохранит ценные невозобновимые ресурсы.

Советский Союз активно поддерживает все международные мероприятия, направленные на решение проблемы окружающей среды и рационального использования природных ресурсов. При этом важно отметить, что такие мероприятия способствуют достижению целей, выраженных в Уставе ООН и получивших свое подтверждение в Заключительном акте Совещания по

безопасности и сотрудничеству в Европе 1975 г. и Итоговом документе Мадридской встречи 1983 г.

Таким образом, на основе анализа доктрины и практики международного права по вопросам защиты экологической среды можно выделить следующие *направления регулирования* международно-правовых отношений по защите Мирового океана от загрязнения.

1. Разработка и принятие международно-правовых актов (многосторонних, двусторонних и региональных соглашений по защите окружающей среды, по борьбе с загрязнением Мирового океана), выработка порядка их реализации и применения международных санкций.

2. Участие ООН в решении всех проблем сохранения окружающей среды на высоком международном уровне.

3. Выработка общего подхода к этой проблеме в ходе двусторонних и региональных переговоров; принятие согласованных мер и правовых актов, регламентирующих защиту морской среды от загрязнения на основе общепризнанных принципов и норм международного права.

4. Разработка и принятие национальных правовых мер по предупреждению загрязнения морской среды.

§ 3. Вопросы защиты морской среды от загрязнения на Третьей конференции ООН по морскому праву

С 1973 года начала работать Третья конференция ООН по морскому праву. Главная задача, которая была поставлена перед Конференцией международным сообществом, — установление всеобъемлющего международно-правового режима Мирового океана и выработка новой Конвенции по морскому праву.

30 апреля 1982 г. в Нью-Йорке на заключительном пленарном заседании одиннадцатой сессии Третьей конференции ООН была одобрена Конвенция ООН по морскому праву, которая регулирует все аспекты деятельности государств в водах Мирового океана, на морском дне и в его недрах. 10 декабря 1982 г. в г. Монтего-Бей (Ямайка) был принят Заключительный акт Третьей конференции ООН и Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву была откры-

та для подписания. Она вступит в силу через двенадцать месяцев после ратификации ее не менее чем 60 государствами.*

Несомненно, решения Конференции имеют большое значение для международного судоходства, сотрудничества государств в области использования и освоения просторов и ресурсов Мирового океана, так как правовой режим морских пространств, где плавают корабли и суда всех стран мира, определяется принципами и нормами современного международного и международного морского права. В Конвенции определены границы экономических зон, выработаны режим и внешняя граница континентального шельфа, согласованы вопросы рыболовства как в открытом море, так и в экономических зонах и территориальных водах, правила морской и воздушной навигации, порядок добычи полезных ископаемых в районах глубоководного морского дна и т. д.

На Конференции согласованы и вопросы защиты морской среды от загрязнения. Обсуждение различных аспектов этой проблемы проходило в обстановке сложных и длительных переговоров. Прогресс на переговорах был достигнут лишь на третьей сессии (1975 г.). В частности, на этой сессии был подготовлен первый компромиссный проект новой универсальной Конвенции ООН по морскому праву, регулирующей использование ресурсов и пространств Мирового океана.

В ходе работы третьей сессии (Женева, март — май 1975 г.) был выдвинут ряд конструктивных предложений по вопросам охраны морской среды от загрязнения, представлен на рассмотрение проект «Глобальной системы мониторинга окружающей среды» (ГСМОС), предусмотренный Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП). В проекте сформулированы задачи, принципы и цели программы, включающие оценку состояния загрязнения океанов и его влияние на морские экосистемы, оценку глобального атмосферного загрязнения и его влияние на климат, масштабов и распределения веществ в биологических системах и т. п. Основу ГСМОС составляют 15 общих принципов оценки загрязнения мор-

* По состоянию на 1 декабря 1984 г. конвенцию подписали 134 государства, ратифицировали — 12.

ской среды и борьбы с ним, принятых Межправительственной рабочей группой по вопросу загрязнения морей в 1974 году.

Основополагающим является положение, обязывающее каждое государство сотрудничать с другими государствами и с компетентными международными организациями с целью разработки программы научно-исследовательской работы в области охраны морской среды, а также систем и средств для контроля за ее изменениями, включая обмен данными и научной информацией, изучение состояния океанов и тенденций воздействия загрязнения.

Одной из важнейших задач, поставленных перед этой системой, является мониторинг морской среды в контексте окружающей среды в целом. При решении проблем загрязнения морской среды в таких районах, как Средиземное и Красное моря, Индийский океан и Карибское море, программа планирует осуществление согласованной деятельности на региональной основе. Конечно, эффективность ГСМОС во многом зависит от успешного сотрудничества государств.

Большое внимание на третьей сессии было уделено оценке источников загрязнения морской среды, в частности береговых источников в результате деятельности по разведке и разработке ресурсов морского дна в пределах действия национальной юрисдикции, в результате сбросов и др. В ходе обсуждения был выработан компромиссный неофициальный Единый текст для переговоров, являющийся по существу проектом новой Конвенции по морскому праву. Непосредственное отношение к рассматриваемому вопросу имеет раздел «Защита и сохранение морской среды» части III Единого текста. Он послужил основой для переговоров на четвертой сессии (Нью-Йорк, март — май 1976 г.), где председателями трех главных комитетов был составлен Пересмотренный единый текст для переговоров, в котором большая часть положений текста была сохранена. В нем нашли также отражение следующие положения. В экономической зоне и территориальном море должны действовать нормы Международной конвенции по предотвращению загрязнения морской среды с судов. Большинство государств согласилось, что в территориальном море будут действовать национальные правила

борьбы с загрязнением, которые не должны создавать препятствий для мирного прохода судов. Прибрежному государству предоставлено право инспектировать иностранное судно в экономической зоне в том случае, если оно допустит значительное загрязнение морской среды.

За нарушение международных норм и стандартов, предупреждающих загрязнение и устанавливающих ответственность за него, предусмотрен только штраф. Судебные меры в отношении судов-нарушителей в принципе может применять лишь государство флага судна, за исключением случаев нанесения «тяжелого ущерба» прибрежному государству.

Обсуждение вопросов защиты и сохранения морской среды было продолжено на пятой сессии (Нью-Йорк, август — сентябрь 1976 г.), где в проект Конвенции было внесено более 140 поправок по вопросам обеспечения выполнения норм и стандартов по предотвращению загрязнения с судов государством флага, о правах по обеспечению выполнения норм и стандартов государства порта захода судна и прибрежного государства и др. В ходе обсуждения проекта положений Пересмотренного единого текста для переговоров на шестой сессии (Нью-Йорк, май — сентябрь 1977 г.) в него были внесены редакционные и технические изменения и дополнения. Был разработан новый Неофициальный сводный текст для переговоров, а на восьмой сессии (Нью-Йорк, март — апрель 1979 г.) — Пересмотренный неофициальный сводный текст для переговоров.

Следует отметить, что еще в ходе седьмой сессии (Нью-Йорк, март — май, август — сентябрь 1978 г.) ряд западных стран (США, Франция, Канада и др.), используя катастрофу супертанкера «Амоко Кадис», при поддержке Танзании, Сомали и некоторых других стран, предложили ужесточить положения некоторых статей проекта Конвенции. В частности, делегации США и Франции внесли поправки о расширении прав прибрежных государств, предоставив им возможность не только останавливать в своей экономической зоне иностранное судно, допустившее нарушение, но и арестовать его. Они также предложили ограничить права государства флага осуществлять преимущественную юрисдикцию в отношении своих судов, когда они до-

пустили загрязнение в экономической зоне других государств, и о праве прибрежных государств применять к иностранным морякам, допустившим загрязнение в территориальных водах этого государства, более строгие меры наказания, чем те, которые предусмотрены проектом Конвенции. Делегации Португалии и 18 арабских государств предложили закрепить в Конвенции явно неприемлемую норму, противоречащую современному международному морскому праву, — лишение государственных торговых судов права на иммунитет. Ряд редакционных поправок был внесен также и делегациями Дании, Танзании, Аргентины и Эквадора.

Только благодаря активной позиции делегаций СССР и других социалистических государств на седьмой и восьмой сессиях Конференции удалось отклонить поправки, предложенные делегацией Канады о праве регламентации прибрежным государствам требований по конструкции, оборудованию, проектированию и комплектованию экипажей иностранных судов в случае «отсутствия» на этот счет международных стандартов и делегацией Франции, которая предложила лишить государство флага юрисдикции над своими судами, допустившими загрязнение морской среды в экономической зоне другого государства.

Делегации СССР и ряда других государств подготовили новые компромиссные положения отдельных статей проекта Конвенции. Наиболее существенные из них касаются предоставления прибрежным государствам права применять меры уголовного наказания к иностранным морякам за «преднамеренное и серьезное» загрязнение ими территориальных вод прибрежного государства, а также право прибрежных государств региона по согласованию между собой устанавливать единые требования по предотвращению загрязнения морской среды для судов, заходящих в их порты и внутренние воды, и запрашивать проходящие через их территориальные воды иностранные суда о порте захода. Предусмотрена также обязанность при направлении судов в порт сообщать государству — участнику соглашения информацию о выполнении установленных требований. Наша делегация согласилась на внесение некоторых изменений в статьи проекта Конвенции, регламентирующие вопросы загрязнения с судов, обеспе-

чение выполнения прибрежными государствами и др. Делегации СССР и других социалистических стран поддержали также новую редакцию статьи 233, предоставляющей прибрежным к проливам государствам строго определенные полномочия в области предотвращения загрязнения проливов. В частности, если иностранное судно, не пользующееся иммунитетом, совершило в проливах нарушение законов и правил прибрежного государства, касающихся безопасности судоходства и борьбы с загрязнением морской среды, а такое нарушение угрожает крупным ущербом этой среде или причинило его, то прибрежное государство может предпринять соответствующие меры принуждения с соблюдением установленных Конвенцией правил применения таких мер. Это положение отвечает интересам международного сообщества и будет способствовать защите морской среды от загрязнения.

На IX и X сессиях Третьей конференции ООН по морскому праву (1980—1981 гг.) было продолжено рассмотрение проекта Конвенции ООН по морскому праву, который получил одобрение государств 30 апреля 1982 г. Защите и сохранению морской среды посвящена часть XII новой конвенции. Рассмотрим его основные положения.

Прежде всего необходимо отметить, что краеугольным камнем новой Конвенции является положение об обязанности государств защищать и сохранять морскую среду от загрязнения. Они имеют суверенное право разрабатывать свои природные ресурсы в соответствии со своей политикой в области окружающей среды, не загрязняя при этом морскую среду. Государства также должны учитывать два существенных момента. Во-первых, государства обязаны принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы деятельность под их юрисдикцией или контролем не причиняла ущерба путем загрязнения другим государствам и не распространялась за пределы районов, где они осуществляют суверенные права. Во-вторых, государства при принятии подобных мер не должны переносить ущерб или опасности из одного района в другой либо не должны превращать один вид загрязнения в другой.

Исходя из этого, можно признать вполне достаточным включение в Конвенцию положения о том, что эти

меры должны быть направлены на уменьшение в максимально возможной степени:

выброса токсичных, вредных или ядовитых веществ, особенно стойких, из береговых источников, из атмосферы или через нее, путем захоронения;

загрязнения с судов, в частности меры по предупреждению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, по обеспечению безопасности работ на море, предотвращению преднамеренных и непреднамеренных сбросов и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования экипажей и эксплуатации судов;

загрязнения от установок и устройств, используемых при разведке и разработке природных ресурсов морского дна и его недр, а также от эксплуатируемых в морской среде.

В Конвенции регламентированы вопросы всемирного и регионального сотрудничества государств по борьбе с загрязнением морской среды, обязанность уведомления других государств о неминуемом или нанесенном ущербе, планы чрезвычайных мер на случай загрязнения, научная и техническая помощь развивающимся государствам, система мониторинга, которая включает постоянное наблюдение, измерение, оценку и анализ риска и последствий загрязнения морской среды, и др.

Важное значение имеют и положения раздела Конвенции «Международные нормы и национальное законодательство по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды». Здесь конкретизированы правовые нормы, обязывающие все государства устанавливать национальные законы и правила для предотвращения, сокращения и борьбы с загрязнением морской среды из разных источников:

из источников, находящихся на суше, включая реки, эстуарии, трубопроводы и водоотводные сооружения (п. 1 ст. 207);

с судов, плавающих под их флагом, или судов, зарегистрированных на их территории (п. 2 ст. 211);

из источников, вызываемых или связанных с деятельностью на морском дне, подпадающей под их юрисдикцию, и искусственными островами, установками и сооружениями под их юрисдикцией (п. 1 ст. 208);

из источников, вызываемых деятельностью по разведке и разработке «Района» (дна морей и океанов и их недр за пределами действия национальной юрисдикции) судами, установками, сооружениями и другими устройствами, несущими их флаг или зарегистрированными на их территории (п. 2 ст. 209);

из источников, связанных с «захоронением». При чем «захоронение» в пределах территориальных вод или экономической зоны или на континентальном шельфе не осуществляется без определенно выраженного предварительного одобрения прибрежного государства (п. 1, 5 ст. 210);

из атмосферы или через нее в пределах воздушного пространства под их суверенитетом, или в отношении судов и летательных аппаратов, несущих их флаг или зарегистрированных на их территории (п. 1 ст. 212).

Надежную правовую основу для борьбы с загрязнением морской среды составляет и включение в Конвенцию положения о том, что государства должны согласовывать свою национальную политику на подходящем региональном уровне, причем национальные законы и правила их должны быть не менее эффективными, чем и общепринятые международные нормы и стандарты. Также подчеркивается, что государства, действуя через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию, устанавливают международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, которые по мере необходимости периодически пересматриваются.

Закреплено право прибрежных государств, в порядке осуществления суверенитета в пределах территориальных вод, устанавливать национальные законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения моря с судов, которые не препятствовали бы мирному проходу иностранных судов. Что касается экономических зон прибрежных государств, то там эти государства могут устанавливать только такие законы и правила, которые соответствуют международным нормам и стандартам.

Вполне приемлемым для всех государств является и положение о праве прибрежных государств обратиться в соответствующую компетентную международ-

ную организацию с просьбой о признании определенного района экономической зоны «особым районом». Однако для этого необходимо соблюдение ряда условий. Во-первых, это допускается только в отношении такого четко обозначенного района экономической зоны, где нельзя применить международные нормы и стандарты по предотвращению загрязнения морской среды, они не отвечают особым условиям сохранения природной среды в этом районе. Во-вторых, для этого района требуется принятие специальных обязательных мер по признанным техническим причинам, связанным с океанографическими и экологическими условиями, его использованием, защитой природных ресурсов и особым характером движения судов. В-третьих, дополнительные законы и правила, установленные в отношении этого района, могут затрагивать только сброс загрязнителей и практику мореплавания. И, наконец, в-четвертых, эти законы и правила не должны требовать от иностранных судов соблюдения стандартов проектирования, конструкций, комплектования экипажа и оборудования помимо общепризнанных международных норм и стандартов и становятся применимыми в отношении таких судов только через 15 месяцев после представления сообщения компетентной международной организации.

Анализ положений Конвенции, регламентирующих вопросы «обеспечения выполнения» государствами требований законов и правил, принятых компетентными международными организациями в соответствии с международными нормами и стандартами, показывает, что они содержат в целом приемлемые для всех государств положения. Так, они обеспечиваются:

прибрежным государством в отношении «захоронения» отходов в его территориальных водах или экономической зоне либо на его континентальном шельфе; государством флага в отношении судов или летательных аппаратов, зарегистрированных на его территории или несущих его флаг;

любым государством в отношении погрузки отходов или других материалов, осуществляемой на его территории или у его прибрежных терминалов.

При этом предусматривается и обязанность государств флага обеспечить, чтобы суда, плавающие под

их флагом или зарегистрированные на их территории, имели на борту свидетельства, соответствующие международным нормам и стандартам. Эти свидетельства должны проверяться на периодических осмотрах в целях их соответствия фактическому состоянию судна. Вполне оправданным является положение о том, что государству флага предоставлено право расследовать, в том числе и по письменной просьбе любого государства, нарушения судами норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями или общей дипломатической конференцией, а также расследовать предполагаемое нарушение независимо от того, где оно произошло или обнаружено. Запрашивающее государство должно быть проинформировано государством флага о результатах расследования. Наказания, предусмотренные в законодательстве государства флага в отношении их судов, должны быть достаточно суровыми для предупреждения нарушений независимо от того, где они совершены.

В Конвенции решены и вопросы юрисдикции государства порта. Прибрежному государству предоставлено право предпринять расследование в отношении судна (независимо от флага), совершившего сброс загрязняющих веществ, которое добровольно находится в его порту или у одного из прибрежных терминалов. При этом, при наличии доказательств, прибрежным государством может быть возбуждено преследование в отношении любого сброса с такого судна за пределами внутренних и территориальных вод или экономической зоны этого государства. Что касается нарушений, связанных со сбросом загрязняющих веществ во внутренних и территориальных водах или экономической зоне другого государства, расследование проводится государством порта только в том случае, если поступила просьба этого государства, государства флага судна или государства, которое пострадало или подверглось опасности в результате нарушения, связанного со сбросом или, если такое нарушение вызвало или грозит вызвать загрязнение внутренних и территориальных вод или экономической зоны государства, возбуждающего преследование. О результатах расследования сообщается государству, по просьбе которого оно проводится.

Однако вряд ли оправданно расширение прав прибрежного государства, как и государства порта, в отношении привлечения к ответственности судна за допущенные нарушения. Это, прежде всего, касается вопроса о задержании прибрежным государством судна, которое совершило нарушение в территориальных водах или экономической зоне другого государства. В отношении таких судов государство порта может предпринять административные меры, чтобы предотвратить выход такого судна из порта, если им нарушены международные нормы и стандарты, касающиеся годности судов для плавания, что создает угрозу загрязнения морской среды. Такому судну разрешается только перейти на ближайшую судоремонтную верфь и после устранения причин нарушения это судно уже не задерживается.

Конвенцией конкретизированы и права прибрежного государства по производству расследования нарушения, принятых в соответствии с Конвенцией законов и правил этого государства или международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов. Это предусмотрено только в том случае, если такое нарушение совершено в территориальных водах или экономической зоне государства, а также если судно добровольно находится в одном из портов или у одного из прибрежных терминалов государства. Причем прибрежное государство может предпринять фактическую инспекцию судна, нарушившего национальные законы или правила этого государства или международные нормы и стандарты во время прохода через его территориальные воды, и возбудить преследование, включая задержание судна. Что касается экономической зоны, то прибрежное государство имеет право запрашивать информацию о судне (название, порт приписки и др.) в случае подозрения о нарушении им международных норм и стандартов. Однако если это нарушение привело к большому сбросу и значительному загрязнению морской среды, прибрежное государство может предпринять фактическую инспекцию судна по вопросам, касающимся данного нарушения. Причем эта инспекция проводится только в строго определенных случаях: а) если судно отказалось представить информацию или она заведомо

противоречит очевидным фактам; б) если такая инспекция оправдана обстоятельствами дела.

При причинении тяжелого ущерба или угрозе такого ущерба побережью судном, совершающим плавание в территориальных водах или экономической зоне, прибрежное государство может, когда это доказано, возбудить преследование в соответствии со своими законами и задержать судно.

Предусматривается также право государств принимать меры в соответствии с международным правом за пределами территориальных вод в целях защиты побережья или связанных с ним интересов, включая рыболовство, от серьезной и неминуемой опасности загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией. Причем установлено, что эти меры должны быть соразмерны фактическому или грозящему ущербу.

Исходя из сказанного, можно полагать, что под аварией или действием, связанным с аварией, понимаются не только аварии с морскими судами (столкновения, посадка на мель и др.), но и аварии или любые морские инциденты, связанные с разведкой ресурсов морского дна при прокладке трубопроводов, возведении искусственных островов и других сооружений и т. д.

Правовой основой соблюдения международных норм по защите и сохранению морской среды является важное положение, содержащееся в Конвенции. Имеется в виду, что все полномочия по обеспечению выполнения международных норм и стандартов в отношении иностранных судов могут осуществляться только должностными лицами либо военными кораблями или военными летательными аппаратами, либо другими судами и летательными аппаратами, находящимися на правительственной службе. Причем все государства обязаны избегать отрицательных последствий (угроза безопасности судоходства и др.) при осуществлении полномочий по обеспечению выполнения международных норм и стандартов. При этом предусмотрено освобождение судна после уплаты залога и другие гарантии, связанные с приостановлением и ограничением преследований. Подчеркивается, что государство имеет право гражданского разбирательства по любому иску в отношении убытков или ущерба, явившихся результатом

загрязнения морской среды. Устанавливается обязанность государств немедленно уведомлять о принятых мерах государство флага и другие заинтересованные государства, консульских должностных лиц или дипломатических агентов и, когда это возможно, морские власти государства флага.

За нарушение иностранными судами национальных законов и правил или действующих международных норм и стандартов, предупреждающих загрязнение морской среды и устанавливающих ответственность за их нарушение как в территориальных водах, так и за их пределами, предусмотрен только денежный штраф. Исключением из этого правила являются случаи «преднамеренного и серьезного» акта загрязнения территориальных вод прибрежного государства, когда виновные в этом иностранные моряки могут привлекаться к уголовной ответственности. Содержится положение об ответственности государства за причинение ущерба или убытков, которые могут быть ему вменены и вытекают из мер, принятых им при обеспечении выполнения международных норм и стандартов, когда такие меры являются незаконными или выходят за рамки разумно-необходимых. Причем государства обеспечивают возможность обращения в их суды с исками по поводу такого ущерба или убытков.

Регламентированы и вопросы предотвращения загрязнения морской среды при плавании судов в международных проливах. Прибрежные государства могут принимать соответствующие меры по выполнению законов и правил к тем иностранным судам, которые при плавании в международных проливах нарушили законы и правила безопасности судоходства и регулирования морского движения, предотвращения и сокращения загрязнения и борьбы с ним, приведшее к причинению серьезного ущерба морской среде проливов или к созданию угрозы ущерба. В этом случае государства руководствуются положением о гарантии при задержании судна и привлечении его капитана к ответственности.

Современным требованиям защиты морской среды от загрязнения в районах с особо суровыми климатическими условиями отвечает и важное положение о праве прибрежного государства в этих районах уста-

навливать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов и по борьбе с таким загрязнением. Здесь имеются в виду такие районы, где особо суровые климатические условия и наличие льдов создают препятствия или повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы вызвать тяжелый ущерб или необратимое нарушение экологического равновесия.

В Конвенции регламентированы также и вопросы ответственности государств и сотрудничества их в развитии международного права, касающиеся критериев и процедур для установления ответственности, оценки ущерба, выплаты компенсации и урегулирования связанных с этим споров. Однако эти вопросы нуждаются в большей конкретизации прав и обязанностей государств.

Предусмотрено также, что обязательства, принятые государствами по заключенным ранее специальным конвенциям и соглашениям в отношении защиты и сохранения морской среды, должны выполняться в соответствии с общими принципами и целями Конвенции по морскому праву.

Подводя итог сказанному, следует особо подчеркнуть, что решения Третьей конференции ООН по морскому праву имеют основополагающее значение для международного судоходства, так как корабли и суда всех стран мира при нахождении в территориальных водах, экономической зоне, международных проливах, в открытом море должны строго соблюдать требования международно-правовых актов и национального законодательства государств по защите морской среды от загрязнения. Вступление новой Конвенции ООН по морскому праву в силу явится важным вкладом всех государств в развитие мирного сотрудничества на морях и океанах, в дело укрепления мира и международной безопасности, кардинальным решением проблемы предотвращения загрязнения Мирового океана, основанным на общепризнанных принципах и нормах современного международного права.

§ 4. Законодательство СССР о защите водной среды от загрязнения

Важное значение для защиты морской среды от загрязнения имеют и национальные правовые акты государств.²⁸ В настоящее время регулирование предотвращения загрязнения водной среды в национальном законодательстве идет по двум главным направлениям. Во-первых, принимаются меры, ограничивающие или запрещающие преднамеренный сброс загрязняющих веществ, а также обязывающие капитана судна сообщать береговым властям о всех разливах загрязняющих веществ. Во-вторых, вводятся стандарты, соответствующие международным, в отношении конструкции и оборудования судов, а также иных характеристик, производное отступление от которых запрещается. Второе направление, которое хотя еще и не получило достаточно широкого распространения, считается наиболее радикальным средством предотвращения загрязнения морских пространств.

Говоря о национальном законодательстве государств в этой области, следует особо подчеркнуть, что в социалистических странах эффективность правового регулирования охраны окружающей среды значительно выше, чем в капиталистических, так как охрана природы является конституционной нормой государств. Особенно наглядно это видно на примере СССР, где создана самая развитая в мире правовая система, регулирующая использование сил природы в интересах всего общества. Причем в нашей стране все внутригосударственные правовые акты, принятые в развитие международных соглашений, находятся в согласии с нормами современного международного права.

Характеризуя национально-правовые меры в области охраны водной среды, необходимо отметить, что его правовой регламентации в СССР придается особое значение. В постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 1 декабря 1978 г. «О дополнительных мерах по усилению охраны природы и улучшению использования природных ресурсов» указано, что охрана природы и рациональное использование природных ресурсов в условиях быстрого развития промышленности, транспорта, сельского хозяйства и вовлечения в эксплуатацию все

большого количества ресурсов являются одной из важнейших экономических и социальных задач Советского государства.

Предметом правовой охраны водной среды в СССР являются общественные отношения, специфика определяется характером и сущностью, целями и задачами природоохранительной деятельности Советского государства. Известно, что В. И. Ленин уделял большое внимание охране природных богатств, и в том числе охране водных ресурсов. По инициативе В. И. Ленина в первые годы Советской власти был создан ряд институтов, в задачу которых входила охрана водных ресурсов, им были подписаны декреты об охране водных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море от 24 мая 1921 г. и ряд других декретов о борьбе с хищническим ловом рыбы. В своих работах «Главная задача наших дней», «Очередные задачи Советской власти», «Набросок плана научно-технических работ» и других В. И. Ленин требовал наиболее полного, эффективного, хозяйственно целесообразного и научно обоснованного использования природных богатств в целях подъема экономики страны и сохранения природных условий жизни людей. В 1919 г. по личному указанию В. И. Ленина был образован специальный орган — Центральный комитет водоохранения, в задачу которого входило также и изыскание способов борьбы с загрязнением всех водных источников. В последующие годы также проводилась большая работа в этом направлении. Ленинские идеи охраны природы были воплощены в многочисленных нормативно-правовых актах, регулирующих различные стороны охраны и рационального использования природных ресурсов. Как отмечалось на XXV съезде КПСС, в Советском Союзе «...были подготовлены законоположения, касающиеся таких сфер жизни, которые раньше оставались вне рамок правового регулирования, как, например, охрана окружающей среды, в том числе водоемов, недр, воздушного пространства и т. д. ...Теперь у нас есть обоснованные юридические нормы, позволяющие целеустремленно вести работу в защиту природы»²⁹. В Основном Законе нашей страны — Конституции СССР также подчеркнуто, что в интересах настоящего и будущих поколений в СССР принимаются необходимые меры для охраны и научно обоснованного,

рационального использования земли и ее недр, водных ресурсов, растительного и животного мира, для сохранения в чистоте воздуха и воды, обеспечения воспроизводства природных богатств и улучшения окружающей человека среды (ст. 18)³⁰.

Реализуя основные принципы международного права и действующие международные соглашения, Советский Союз принял большое количество нормативных актов по охране водной среды от загрязнения, что позволило улучшить охрану природы и использование природных ресурсов.

Как известно, XXV съезд КПСС в своих решениях исходил из необходимости усилить охрану природы, рассматривая решение этой проблемы в качестве составной части осуществления народнохозяйственных планов. С 1976 г. в нашей стране все природоохранные мероприятия планируются в рамках годовых и пятилетних планов развития народного хозяйства. В Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 гг. указывалось, что необходимо «разрабатывать и осуществлять мероприятия по охране окружающей среды, рациональному использованию и воспроизводству природных ресурсов»³¹. Особо подчеркивалась и необходимость принятия мер к реализации заключительного акта Соглашения по безопасности и сотрудничеству в Европе, направленных на расширение и углубление международного сотрудничества в области защиты окружающей среды и в других сферах. В десятой пятилетке на охрану окружающей среды в СССР было выделено свыше 11 млрд. руб.

В Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года, принятых на XXVI съезде КПСС, предусматривается дальнейшее усиление работ по охране природы, земли и ее недр, атмосферного воздуха, водоемов, животного и растительного мира, обеспечение рационального использования и воспроизводства природных ресурсов. Намечено ускорить строительство водохранилищ в бассейнах Черного, Азовского, Балтийского, Каспийского морей и в важнейших промышленных районах страны, осуществить меры по усилению охраны морей, рек и других водоемов Арктического бассейна от загрязнения, увеличить мощности

систем оборотного и повторного использования вод, разрабатывать и внедрять на предприятиях бессточные системы водоиспользования. Предусмотрено улучшить охрану водных источников, в том числе малых рек и озер, от истощения и загрязнения и продолжить работу по охране и рациональному использованию уникальных природных комплексов и прежде всего Байкала.

Коммунистическая партия и Советское государство придают важное народнохозяйственное значение защите окружающей среды, рациональному использованию природных богатств. Только в 1982 г. капиталовложения на мероприятия, связанные с охраной природы, улучшением использования водных ресурсов, составили 7,6 млрд. руб.³² В текущей пятилетке общие затраты государственных капитальных вложений в СССР на улучшение охраны окружающей среды и более рациональное использование природных ресурсов превысят 40 млрд. руб. В пятилетнем плане экономического и социального развития СССР на 1981—1985 гг. предусматривается комплекс водосберегающих и охранных мероприятий. Потребности промышленных предприятий в водных ресурсах будут удовлетворяться в основном путем увеличения мощностей систем оборотного и повторного использования вод, разработки и внедрения бессточных систем водоиспользования. Планируется ввод в действие этих систем общей мощностью более 130 млн. м³ в сутки. В плане содержатся задания по ускорению строительства водохранилищ объектов в бассейнах Черного, Азовского, Балтийского и Каспийского морей. Предусмотрено уменьшить к 1985 г. сброс загрязненных сточных вод на 45% по сравнению с 1980 г.³³

Анализ действующих законодательных актов СССР по вопросу защиты водной среды от загрязнения позволяет разграничить все нормативные акты на две большие группы: нормы, носящие общий, и нормы, носящие локальный характер. На основе общих природоохранительных законов (Конституции СССР 1977 г., постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 29 декабря 1972 г. «Об усилении охраны природы и улучшении использования природных ресурсов», где установлено четкое разграничение между министерствами и ведомствами функций государственного контроля за правильным и рациональным использованием и охраной

природных ресурсов, и от 1 декабря 1978 г. «О дополнительных мерах по усилению охраны природы и улучшению использования природных ресурсов» и других приняты и действуют правовые акты по отдельным вопросам охраны различных природных объектов (вод, недр, континентального шельфа, среды обитания перелетных птиц и др.). Причем все правовые акты, регулирующие охрану водной среды от загрязнения, регламентируют не только использование и охрану вод, но и виды вредного воздействия на воды, устанавливают организационные, технические и правовые меры борьбы с ним, содержат целый ряд обязывающих, запретительных и разрешительных норм. Они регламентируют также охрану водных ресурсов в многоплановых аспектах (поверхностные, подземные воды и др.), определяют систему органов и их функции по управлению и контролю. Правовые нормы по защите водной среды от загрязнения можно подразделить на следующие группы.

Нормы, в которых содержатся общие требования по защите водной среды от загрязнения. Прежде всего, это Конституция СССР 1977 г. (ст. 18, 67 и др.), Основы водного законодательства Союза ССР и союзных республик 1970 г., Основы законодательства о здравоохранении Союза ССР и союзных республик 1969 г., Водные кодексы союзных республик, постановление Совета Министров СССР от 22 апреля 1960 г. «О мерах по упорядочению использования и усилению охраны водных ресурсов СССР», в соответствии с которыми были созданы органы по охране водных ресурсов и разработаны мероприятия по сохранению чистоты водоемов и др.

Нормы, регламентирующие охрану водной среды в различных многоплановых аспектах. К ним можно отнести: постановление Совета Министров СССР от 4 сентября 1959 г. «Об усилении государственного контроля за использованием подземных вод и о мероприятиях по их охране», постановление Совета Министров СССР от 18 июля 1969 г. «О порядке проведения работ на континентальном шельфе Союза ССР», где предписывается предотвращать загрязнение шельфа и водной среды над ним промышленными и другими хозяйственными выбросами, сточными водами и другими вредными веществами и принимать меры к сохранению растительного и животного мира и др.

Нормы, в которых содержатся требования по защите отдельных регионов страны от загрязнения. Среди них можно выделить постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 января 1976 г. «О мерах по предотвращению загрязнения бассейнов Черного и Азовского морей», постановление Совета Министров СССР от 16 июля 1976 г. «О мерах по усилению охраны от загрязнения бассейна Балтийского моря», постановление Совета Министров СССР от 16 ноября 1977 г. «О дополнительных мерах по охране Каспийского моря от загрязнения», постановление Совета Министров СССР от 28 сентября 1978 г. «О мерах по охране и рациональному использованию ресурсов озера Севан», указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 ноября 1984 г. «Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районах, прилегающих к северному побережью СССР» и др.

Нормы, предусматривающие правовую охрану от загрязнения открытого моря и прибрежных районов морей. К ним относятся: Правила санитарной охраны прибрежных вод морей 1974 г., утвержденные Министерством здравоохранения СССР 31 декабря 1974 г. по согласованию с Госстроем СССР; постановление Совета Министров СССР от 14 февраля 1974 г. «Об усилении борьбы с загрязнением моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря», с дополнениями, внесенными постановлением Совета Министров СССР от 31 марта 1978 г.; постановление Совета Министров СССР от 7 сентября 1976 г. «О мерах по предотвращению загрязнения моря с судов», Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 февраля 1974 г. «Об усилении ответственности за загрязнение моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, либо другими отходами и материалами» с изменениями и дополнениями, внесенными Указами Президиума Верховного Совета СССР от 21 мая 1980 г. и 15 октября 1982 г.; Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 апреля 1982 г. «О временных мерах по регулированию деятельности советских предприятий по разведке и разработке минеральных ресурсов районов морского дна за пределами континентального шельфа», где в ст. 14 предусмотрено, что советскими предприятиями при проведении работ по разведке и разработке ми-

неральных ресурсов районов морского дна должны приниматься необходимые меры, обеспечивающие эффективную защиту окружающей природной среды от вредного на нее влияния, которое может возникнуть вследствие проведения таких работ; Устав службы на судах Министерства морского флота Союза ССР 1976 г., ст. 63 (01), 63 (16), 402, 514 (06), Инструкции о порядке плавания судов флота рыбной промышленности СССР и ведения ими морского промысла 1970 г. (п. 9) и др.

Нормы, предусматривающие правовую охрану от загрязнения внутренних вод СССР. Среди них можно назвать: Общие правила морских торговых и рыбных портов Союза ССР (гл. 6.3, пп. 5.3.40; 12.2.16 — 12.2.29); постановление Совета Министров СССР от 2 октября 1978 г. «О порядке организации и координации мероприятий, обеспечивающих надлежащее техническое состояние и благоустройства водохранилищ, и о выполнении этих мероприятий»; постановление Совета Министров СССР от 8 октября 1980 г. «Об усилении охраны малых рек от загрязнения, засорения и истощения и о рациональном использовании их водных ресурсов»; Инструкция ММФ СССР по сбору, удалению и обезвреживанию мусора морских портов 1980 г. и др.

Нормы, регламентирующие охрану водной среды от различных видов загрязнения:

сточных вод и мусора (Основы водного законодательства Союза ССР и союзных республик 1970 г. (ст. 31), Водный кодекс РСФСР (гл. VIII), постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 13 марта 1972 г. «О мерах по предотвращению загрязнения бассейнов реки Волги и Урала неочищенными сточными водами», Правила охраны поверхностных вод от загрязнения сточными водами, утвержденные Министерством мелиорации и водного хозяйства СССР, Министерством здравоохранения СССР и Министерством рыбного хозяйства от 16 мая 1974 г., и др.);

радиоактивных веществ (Нормы радиационной безопасности 1976 г. НРБ — 76, Основные санитарные правила работы с радиоактивными веществами и другими источниками ионизирующих излучений 1972 г. ОСП — 72, Правила морской перевозки опасных грузов 1970 г. МОПОГ и др.);

нефти и нефтепродуктов (Наставление по предотвращению загрязнения с судов 1979 г.; Инструкция по наблюдению за загрязнением поверхности и верхнего слоя морей и океанов нефтью 1975 г.; Правила охраны вод от загрязнения при бурении и освоении морских скважин на нефть и газ на дне внутренних и территориальных вод СССР, утвержденные Государственным Комитетом СССР по стандартам 6 июля 1977 г., и др.);

других вредных веществ (Перечень веществ, вредных для здоровья людей или живых ресурсов моря, сброс которых запрещается, и нормы предельно допустимой концентрации этих веществ в сбрасываемой смеси, утвержденные Министерством мелиорации и водного хозяйства СССР, Министерством здравоохранения СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР в ноябре 1974 г., Руководство о порядке осмотра и задержания судов и других плавучих средств для выяснения причин и обстоятельств произведенного сброса или потерь веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и установления фактов нарушения правил по предотвращению загрязнения моря, утвержденное Министерством мелиорации и водного хозяйства СССР 31 декабря 1974 г., и др.).

Нормы, регламентирующие правовую охрану морской фауны. К ним можно отнести Положение об охране рыбных запасов и о регулировании рыболовства в водах СССР, утвержденное Постановлением Совета Министров СССР от 15 сентября 1958 г. с изменением, внесенным Постановлением Совета Министров СССР от 10 декабря 1965 г.; Правила проведения исследований, разведки, осуществления и охраны на шельфе живых организмов «сидячих видов», утвержденные приказом министра рыбного хозяйства СССР от 7 апреля 1971 г., запрещающие на континентальном шельфе СССР и в покрывающих его водах сбрасывать отходы и вещества, вредные для живых организмов, а также производить добычу живых организмов, рыбы и других водных животных с применением взрывчатых и отравляющих веществ (п. «а», «б» ст. 9); Указ Президиума Верховного Совета СССР от 28 февраля 1984 г. «Об экономической зоне СССР» и др.

Нормы, устанавливающие систему органов, их функции по управлению, контролю и охране водных ресурсов

от загрязнения. К ним относятся: постановление Совета Министров СССР от 22 апреля 1960 г. «О мерах по упорядочению использования и усилению охраны водных ресурсов СССР», постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 1 декабря 1978 г. «О дополнительных мерах по усилению охраны природы и улучшению использования природных ресурсов», постановление Совета Министров СССР от 22 июня 1979 г. «Об утверждении Положения о государственном контроле за использованием и охраной вод» и др.

Понятно, что обеспечение рационального использования и охраны вод в СССР правовыми средствами в известных пределах предполагает необходимость государственного принуждения отдельных лиц и коллективов к исполнению юридических условий и требований, заключенных в нормах водного законодательства. Такое принуждение осуществляется путем применения к виновным в нарушении водного законодательства различных мер ответственности — уголовной, административной, дисциплинарной, гражданской. В Уголовном Кодексе РСФСР 1960 г. (ст. 223) содержится норма, предусматривающая уголовную ответственность за загрязнение водоемов и воздуха. Уголовная ответственность установлена за загрязнение рек, озер и других водоемов и водных источников неочищенными и необезвреженными сточными водами, отбросами и отходами предприятий, учреждений и организаций, причинившее или могущее причинить вред здоровью людей либо сельскохозяйственному производству или рыбным запасам, а равно за загрязнение воздуха вредными для здоровья людей отходами промышленного производства. Предусмотрено наказание в виде исправительных работ на срок до 1 года или штраф до 300 руб., а при отягчающих обстоятельствах — лишение свободы на срок до 5 лет.

Подобные законы приняты и в других союзных республиках.

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 февраля 1974 г. «Об усилении ответственности за загрязнение моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, либо другими отходами и материалами» с изменениями и дополнениями, внесенными Указами Президиума Вер-

ховного Совета СССР от 21 мая 1980 г. и 15 октября 1982 г., во всех союзных республиках приняты соответствующие законы об установлении уголовной ответственности за загрязнение внутренних морских и территориальных вод СССР и открытого моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, либо другими отходами и материалами, которые могут нанести ущерб отдыху или препятствовать другим законным видам использования моря. Предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок до 2 лет или исправительные работы на тот же срок, или штрафа до 15 тыс. руб. Те же действия, причинившие существенный вред здоровью людей или живым ресурсам моря, наказываются лишением свободы на срок до 5 лет или штрафом до 25 тыс. руб. Причем законом установлена уголовная ответственность не только за сам факт загрязнения моря вредными веществами, но и за непринятие мер к предотвращению потерь вредных веществ либо смесей. Ответственные должностные лица судов и иных плавучих средств несут также уголовную ответственность и в случае несообщения ими администрации ближайшего советского порта о всех случаях загрязнения внутренних морских и территориальных вод СССР вредными веществами с судов и других плавучих средств. Такую же ответственность они несут и за сокрытие фактов захоронения вредных веществ с советских судов и иных плавучих средств в открытом море. Предусмотрено наказание в виде исправительных работ на срок до 1 года или штраф до 500 руб.

В 1968 году в СССР была установлена уголовная ответственность за нарушение правил охраны естественных богатств континентального шельфа СССР. Она установлена в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 февраля 1968 г. «О континентальном шельфе Союза ССР». Причем уголовное наказание (в виде лишения свободы на срок до 1 года и штрафа до 10 тыс. руб., или лишения свободы на срок до 1 года, или штрафа до 10 тыс. руб.) предусмотрено и за непринятие в зоне безопасности мер по защите живых ресурсов моря от вредоносных отходов (статья 167¹ Уголовного Кодекса РСФСР и др.).

Ст. 46 Основ водного законодательства Союза ССР и союзных республик (ст. 110 Водного Кодекса РСФСР)

предусматривает административную ответственность за нарушение водного законодательства, выражающегося в загрязнении поверхностных и подземных вод сточными неочищенными водами, сбросами и др. В ст. 111 Водного Кодекса также предписывается применение в установленном порядке мер дисциплинарного и общественного воздействия по отношению к работникам, не соблюдающим правил по рациональному использованию и охране вод. Так, в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 1 декабря 1978 г. указывается, что директора (начальники), их заместители и главные инженеры предприятий и организаций, а также работники, ответственные за строительство и эксплуатацию очистных сооружений, лишаются премий, если по их вине не выполнены планы и мероприятия по охране природы, соблюдению норм и правил использования природных ресурсов, очистки и переработки производственных отходов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 августа 1981 г. «Об утверждении Положения о производстве денежных начетов комитетами народного контроля» предусмотрено, что комитеты народного контроля производят денежные начеты на должностных лиц, виновных в причинении материального ущерба государству, колхозам, кооперативным и иным общественным организациям и, в случае загрязнения вод производственными и иными отходами, бесхозяйственного использования воды, невыполнения требований по охране атмосферного воздуха, животного мира и других нарушений правил охраны природы и рационального использования природных ресурсов. Денежные начеты производятся в размере причиненного ущерба, но не свыше трех месячных окладов должностного лица, на которое производится начет. Если действующим законодательством установлена полная материальная ответственность за причиненный ущерб и размер ущерба превышает три месячных оклада, то денежный начет не производится.

За нарушение законодательства по охране водной среды от загрязнения в СССР установлена и гражданско-правовая ответственность, которая выполняет компенсационную функцию и преследует цель восстановления нарушенного права (ст. 88 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик

1961 г., ст. 444 Гражданского Кодекса РСФСР и др.). Причем законом установлен принцип полного возмещения ущерба. Заметим, что 13 марта 1981 г. Президиум Верховного Совета СССР принял Указ «О размерах возмещения судовладельцем убытков, причиненных загрязнением моря нефтью и иными вредными веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря». Установлено, что судовладелец возмещает убытки, причиненные загрязнением моря с судна либо другого плавучего средства нефтью в размерах, исчисляемых в соответствии с действующим законодательством, но не свыше суммы, определяемой из расчета 120 руб. за каждую регистровую тонну валовой вместимости судна. Однако эта сумма не должна превышать 12,5 млн. руб. за каждый случай загрязнения. В таких же пределах судовладелец возмещает убытки, причиненные загрязнением моря с судна либо другого плавучего средства иными веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, либо другими отходами и материалами. В том случае, когда убытки причинены по вине непосредственно судовладельца, пределы ответственности, предусмотренные этим Указом, не применяются.

Действующие нормы права достаточно подробно регламентируют административную ответственность за нарушение законодательства об охране водной среды от загрязнения. Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 марта 1964 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил рыболовства и охраны рыбных запасов в водоемах СССР» установлено, что за загрязнение и засорение рыбохозяйственных водоемов, повлекшее гибель рыбы либо воспрепятствование ее проходу на нерестилища, если эти нарушения по закону не влекут за собой уголовную ответственность, виновные лица подвергаются штрафу в размере до 50 руб. (граждане), а должностные лица — до 100 руб. В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 февраля 1974 г. «Об усилении ответственности за загрязнение моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, либо другими отходами и материалами» (ст. 3), капитан или другие лица командного состава судна или другого плавучего средства, виновные в невыполнении

предусмотренных действующим законодательством обязанностей по регистрации в судовых документах операций с веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, либо смесями, содержащими такие вещества свыше установленных норм, во внесении в судовые документы неверных записей об этих операциях или в незаконном отказе предъявить такие документы соответствующим должностным лицам, подвергаются штрафу, налагаемому в административном порядке в размере до 100 руб.

Административная ответственность установлена и за нарушение водного законодательства. Такая ответственность предусмотрена Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 октября 1980 г.

Граждане и должностные лица несут административную ответственность за следующие нарушения водного законодательства: переуступку права водопользования, а также за совершение других сделок, в прямой или скрытой форме нарушающих право государственной собственности на воды; самовольный захват водных объектов или самовольное водопользование; загрязнение и засорение вод; нарушение водоохранного режима на водосборах, вызывающих их загрязнение, водную эрозию почв и другие вредные явления; повреждение водохозяйственных сооружений и устройств. Виновные в этом лица подвергаются штрафу (граждане в размере до 50 руб. и должностные лица — до 100 руб.)

Должностные лица, виновные в таких нарушениях водного законодательства, как забор воды с нарушением планов водопользования; во вводе в эксплуатацию предприятий, коммунальных и других объектов без сооружений и устройств, предотвращающих загрязнение и засорение вод или их вредное воздействие; в самовольном производстве гидротехнических работ; в бесхозяйственном использовании воды (добытой или отведенной из водных объектов); в нарушении правил ведения первичного учета количества забираемых из водных объектов и сбрасываемых в них вод и определения качества сбрасываемых вод; в нарушении правил эксплуатации водохозяйственных сооружений и устройств подвергаются штрафу в размере до 100 руб.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1982 г. установлена административная ответ-

ственность и за нарушение законодательства об охране атмосферного воздуха. Причем должностные лица, виновные в выпуске в эксплуатацию судов и других передвижных средств и установок, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах, а также уровень шума, производимого ими при работе, превышает установленные нормативы, а также за другие нарушения, подвергаются мерам административного взыскания — предупреждению или штрафу в размере до 100 руб. Граждане за эксплуатацию передвижных средств и установок, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах, а также уровень шума, производимого ими при работе, превышают установленные нормативы, подвергаются предупреждению или штрафу в размере до 30 руб. Причем лица, виновные в нарушении водного законодательства и законодательства об охране атмосферного воздуха, несут административную ответственность только в том случае, если эти нарушения не влекут за собой уголовной ответственности по действующему законодательству.

Таким образом, существующая в Советском Союзе развернутая система государственных мер обеспечивает рациональное использование и эффективную правовую охрану водной среды от загрязнения.

Исследование правовой регламентации охраны морской среды от загрязнения позволяет сделать следующие выводы.

Загрязнение морской среды запрещено современным международным правом. Все государства в процессе международного судоходства обязаны принимать меры к предотвращению загрязнения окружающей среды и недопущению нанесения ущерба другим государствам.

Сотрудничество государств по охране морской среды от загрязнения неуклонно расширяется. Для сотрудничества государств в данной области межгосударственных отношений характерно следующее:

сотрудничество осуществляется в полном соответствии с основными нормами и принципами современного международного права, такими, как принцип охраны окружающей среды, и общепризнанным принципом международного морского права — свободы открытого моря. В рассматриваемой области действуют специальные принципы: охраны морской среды, охраны и ра-

ционального использования живых ресурсов моря, не причинения ущерба территории других государств;

сотрудничество расширяется как по объекту правового регулирования, так и по более детальной регламентации международно-правовых норм (расширения перечня источников загрязнения и видов загрязнителей и др.);

проблемой охраны морской среды от загрязнения занимаются не только специализированные международные учреждения (ФАО, ИМО, ВОЗ и др.), но и организации общей компетенции (ООН).

Глава II

МОРСКИЕ АВАРИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ

§ 1. Контроль за соблюдением правовых требований по защите морской среды от загрязнения и вопросы международно-правовой ответственности

Проблема контроля за соблюдением правовых требований по защите морской среды от загрязнения в настоящее время является одной из самых сложных проблем современных международных отношений. Трудность здесь заключается не только в технической возможности такого контроля, но и в формах и методах его. Контрольная деятельность государств за предотвращением загрязнения Мирового океана немыслима без использования технических средств. Уже сейчас многие государства применяют для обнаружения нефти на воде авиацию и космическую технику. Используется и инфракрасная аппаратура, радиолокация. Эффективно применение лазерных установок.

Цель контроля состоит в том, чтобы путем проверки убедиться, насколько соответствуют действия субъектов международного права принятым обязательствам по международным договорам, и способствовать их соблюдению¹. В современных условиях установление всеобъемлющих форм контроля за международным судоходством в Мировом океане вряд ли возможно, так как это

нарушит свободу судоходства в открытом море и противоречит принципу суверенитета государств.

Одной из важных форм международного контроля является контроль, осуществляемый в соответствии с инструкциями, утвержденными национальными компетентными органами. Только национальный контроль в значительной степени может обеспечить выполнение условий международных соглашений по предотвращению загрязнения Мирового океана. В международных соглашениях и конвенциях по охране морской среды от загрязнения, действующих в настоящее время, содержатся положения об обязательстве государств—участников конвенций принимать соответствующие законы в целях обеспечения исполнения этих соглашений. В силу этого государства и принимают определенные правовые нормы.

Национальный контроль является самым эффективным средством обеспечения выполнения международных соглашений потому что, во-первых, сами государства заинтересованы в выполнении соглашений, в которых они участвуют; во-вторых, национальный контроль приближен к объектам контроля; в-третьих, этот контроль распространяется на военные корабли и суда, пользующиеся иммунитетом, тогда как международный контроль к этой категории судов в настоящее время применен быть не может. И дело здесь не только в наличии двух противоположных социально-экономических систем и попыток вмешательства империалистических государств во внутренние дела других стран, но и в стремлении некоторых западных стран получить односторонние преимущества при достижении соглашения о контроле. В то же время система контроля, его формы и методы, сложившиеся в социалистических странах, и прежде всего в СССР, могли бы быть использованы международными организациями, например, в рамках Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), при разработке в будущем специальных соглашений о формах и методах международного контроля за предотвращением загрязнения морской среды. Эти соглашения должны быть выработаны с учетом сложившихся отношений между государствами, конкретной международной обстановки, в соответствии с нормами и принципами современного международного права. Причем такой

контроль должен сочетаться с обеспечением осуществления каждой суверенной единицей ее правомерных функций.

Как же решается проблема контроля за использованием и охраной водных ресурсов в СССР?

В нашей стране существует два вида контроля — общегосударственный и ведомственный. Задачей *общегосударственного контроля* за использованием и охраной вод является обеспечение соблюдения всеми министерствами, ведомствами, предприятиями, учреждениями, организациями и гражданами установленного порядка пользования водами, выполнение обязанностей по охране вод от загрязнения, засорения и истощения, по предупреждению и ликвидации их вредного воздействия, а также соблюдение правил учета использования вод и других правил, установленных водным законодательством Союза ССР и союзных республик.

Общегосударственный контроль за использованием и охраной водных ресурсов осуществляется Советами народных депутатов, их исполнительными и распорядительными органами, а также и другими специально уполномоченными на то государственными органами в соответствии с их компетенцией. К ним относятся: Министерство мелиорации водного хозяйства СССР, Государственный комитет СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды, Министерство геологии СССР (в части охраны подземных вод от истощения и загрязнения, за исключением гидроминеральных ресурсов), Министерство здравоохранения СССР, Министерство рыбного хозяйства СССР, Министерство сельского хозяйства СССР, Государственный комитет по надзору за безопасным ведением работ в промышленности и горному надзору при Совете Министров СССР и Администрация Северного морского пути при Минморфлоте, которая осуществляет надзор за судами и другими плавучими средствами, плавающими по трассам Северного морского пути и смежных с ним районов с целью предотвращения загрязнения морской среды и северного побережья СССР.

В состав органов системы Министерства мелиорации и водного хозяйства СССР, осуществляющих общегосударственный контроль за использованием и охраной вод, входят: Главное управление по охране вод, Главное уп-

равление комплексного использования водных ресурсов, бассейновые (территориальные) управления (инспекции) по регулированию использования и охране вод и другие водохозяйственные контрольные органы министерств мелиорации и водного хозяйства союзных республик. Заместитель министра мелиорации и водного хозяйства СССР, ведающий вопросами использования и охраны вод, является по должности одновременно и главным государственным инспектором по регулированию использования и охране вод СССР.

Органы по регулированию использования и охране вод системы Министерства мелиорации и водного хозяйства СССР осуществляют общегосударственный контроль не только за соблюдением предприятиями, учреждениями и организациями, судами и другими плавучими средствами, независимо от их ведомственной принадлежности, должностными лицами и гражданами законодательства по вопросам использования и охраны вод, но и за рациональным использованием водных объектов, охраной поверхностных вод от загрязнения, засорения и истощения, соблюдением правил эксплуатации водохозяйственных систем и водохранилищ, а также озер и других водоемов, состоянием и эффективностью работы очистных сооружений и устройств, выполнении плановых заданий по строительству водоохраных сооружений и др.

Главным государственным инспекторам по регулированию использования и охране вод СССР и союзных республик, их заместителям, главным государственным бассейновым (территориальным) инспекторам по регулированию использования и охране вод, их заместителям, старшим государственным инспекторам и государственным инспекторам (в пределах их компетенции) действующим законодательством предоставлено право останавливать, посещать и осматривать суда и другие плавучие средства для выяснения причин и обстоятельств произведенного сброса или потерь ими веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов водных объектов, и смесей, содержащих эти вещества свыше установленных норм, они могут производить проверку правильности регистрации в судовых документах операций с этими веществами и смесями, а также давать обязательные указания об установлении выявленных нару-

шений. Они имеют право также задерживать суда и другие плавучие средства, допустившие незаконный сброс или не принявшие необходимых мер к предотвращению потерь веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов водных объектов и смесей, содержащих эти вещества свыше установленных норм. Они также вправе составлять акты о произведенных проверках, осмотрах и задержании и привлекать виновных лиц к административной ответственности в соответствии с действующим законодательством или передавать материалы в органы прокуратуры для решения вопроса о привлечении лиц, виновных в загрязнении вод и в других нарушениях водного законодательства, к уголовной ответственности.

Министерство внутренних дел СССР и пограничные войска в районах несения ими службы оказывают в случае необходимости органам по регулированию использования и охране вод содействие в их деятельности по охране от загрязнения пограничных рек, внутренних морских и территориальных вод СССР с судов и других плавучих средств.

Права и обязанности органов и должностных лиц Государственного комитета СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды, Министерства здравоохранения СССР, Министерства рыбного хозяйства СССР, Министерства геологии СССР, Министерства сельского хозяйства СССР, Государственного комитета по надзору за безопасным ведением работ в промышленности и горному надзору при Совете Министров СССР и Администрации Северного морского пути при Минморфлоте при осуществлении государственного контроля за использованием и охраной вод определяются соответствующими положениями об органах, осуществляющих такой надзор, и другими актами действующего законодательства. Причем свою деятельность по осуществлению общегосударственного контроля за использованием и охраной вод эти органы координируют с органами по регулированию использования и охране вод.

Общегосударственный контроль за использованием и охраной вод оборонными и другими специальными объектами, воинскими частями, военными кораблями и военно-вспомогательными судами осуществляется государственными органами по регулированию использова-

ния и охране вод системы Министерства мелиорации водного хозяйства СССР, а также органами Государственного комитета СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды в порядке, установленном по согласованию с соответствующими министерствами и ведомствами СССР.

Ведомственный контроль по охране водной среды от загрязнения осуществляется различными инспекциями. В частности, в Министерстве морского флота СССР эффективно действуют инспекции пароходств по защите моря от загрязнения, которые ведут большую работу по улучшению контроля за охраной морской среды от загрязнения, анализируют причины допущенных нарушений, дают рекомендации по их предотвращению.

Немаловажное значение для международного судоходства имеет и проблема международно-правовой ответственности государств за загрязнение морской среды. Следует отметить, что вопросы международной ответственности за нарушение обязательств по предотвращению загрязнения морской среды являются наиболее сложными. Практически эта проблема еще не разработана в международном праве. Бесспорно, что все государства обязаны выполнять действующие международные соглашения по охране морской среды, участниками которых они являются. Они обязаны запрещать своим судам производить какие-либо действия, которые могут привести к загрязнению морской среды и нанести ущерб окружающей среде других государств. За нарушение кораблями и судами международных соглашений и наступает международно-правовая ответственность государств. Причем массовое загрязнение морей и атмосферы в результате нарушения государством международного обязательства, имеющего основополагающее значение для защиты окружающей среды, отнесено Комиссией международного права ООН к категории международных преступлений².

Государство несет ответственность за любые противоправные действия всех своих органов, юридических и физических лиц как перед пострадавшим государством, так и перед международным сообществом. Как отмечает Г. И. Тункин «особенностью правоотношений, возникающих по современному международному праву в результате международного правонарушения, является

прежде всего то, что субъектами этих правоотношений могут быть не только государство-правонарушитель и непосредственно пострадавшие государства, но в ряде случаев даже и другие государства»³. За нарушение международно-правовых норм об охране морской среды от загрязнения государство флага судна, которое причинило ущерб прибрежному государству из-за загрязнения, несет перед этим государством два основных вида международно-правовой ответственности — политическую и материальную. Однако в отличие от всеобъемлющего характера ответственности государства перед другим (пострадавшим) государством в современных условиях международно-правовая ответственность государств перед международным сообществом возможна только в виде политической ответственности. Она может выражаться в приостановлении прав и привилегий, вытекающих из участия государств в различных международных организациях, созданных для обеспечения сотрудничества в области мореплавания, рыболовства и др. Причем ответственность государств наступает независимо от того, привело ли оно свое национальное законодательство в соответствие с положениями международных соглашений, участником которых оно является. Оно несет международно-правовую ответственность и за нарушение обязательств, вытекающих из общепризнанных принципов и норм международного права, например принципа свободы открытого моря и др.

В ряде действующих конвенций по охране морской среды от загрязнения (Конвенции 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (ст. X), Конвенции 1969 г. относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (ст. V) и др. указано на возможность наступления международно-правовой ответственности государств за загрязнение морской среды.

Отметим, что в преамбуле Конвенции 1969 г. излагается требование необходимости защиты государств, понесших ущерб от загрязнения моря и побережья нефтью с тем, чтобы эти действия не нарушали принципа свободы открытого моря. В Конвенции о континентальном шельфе 1958 г. указывается на обязанность прибрежных государств принимать в зонах безопасно-

сти все надлежащие меры для охраны морских живых ресурсов от вредоносных воздействий (п. 7 ст. 5).

Нормы, налагающие определенные обязательства на государства по охране морской среды, содержатся и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В ней предусмотрена обязанность государств принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы деятельность под их юрисдикцией или контролем осуществлялась таким образом, чтобы она не причиняла путем загрязнения ущерба другим государствам и их среде и чтобы загрязнение, являющееся результатом инцидентов или деятельности под их юрисдикцией или контролем, не распространялось за пределы районов, где они осуществляют суверенные права (п. 2 ст. 194). Наконец, в статье 235 определено, что на государства возлагается и выполнение их международных обязательств по защите и сохранению морской среды. В соответствии с международным правом они несут ответственность за ущерб, причиненный морской среде, и обеспечивают возмещение ущерба, причиненного физическими или юридическими лицами под их юрисдикцией в результате загрязнения морской среды. В то же время с целью обеспечить быстрое и адекватное возмещение всего ущерба, причиненного загрязнением морской среды, государства должны сотрудничать в развитии международного права, касающегося обязательств и ответственности, для оценки и возмещения ущерба или урегулирования связанных с этим споров, а также в разработке критериев и процедур выплаты надлежащего возмещения таких, как обязательное страхование или компенсационные фонды.

В трудах юристов-международников преобладает мнение, что «вина» является необходимым элементом международно-правовой ответственности государств⁴, ибо только тогда достигается главная цель всякой юридической ответственности — предупреждение правонарушений⁵. В то же время ряд авторов⁶ выступают за расширение абсолютной (объективной) ответственности, т. е. ответственности без вины, за объективно наступивший вред. В доказательство обоснованности этой точки зрения некоторые из них ссылаются на действующие правовые нормы об ответственности за ядерный ущерб. Действительно, в многочисленных международных конвенциях, связанных с вопросами применения

атомной энергии, закреплен принцип объективной ответственности. На этом принципе построена Брюссельская конвенция 1962 г. об ответственности операторов ядерных судов с освобождением от ответственности лишь в строго определенных случаях. Конвенция (ст. II) предусматривает абсолютную ответственность оператора за любой ядерный ущерб, причиненный ядерным инцидентом, связанным с ядерным топливом, радиоактивными продуктами или отходами судна с ядерными энергетическими установками.

Принцип абсолютной ответственности лежит и в основе таких конвенций, как Брюссельская конвенция 1971 г. о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов, Венская конвенция 1963 г. о гражданской ответственности за ядерный ущерб, Парижская конвенция 1960 г. об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии, а также в Международной Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и Лондонской конвенции 1976 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна. В то же время необходимо особо подчеркнуть, что во всех этих конвенциях рассматриваются не вопросы международно-правовой ответственности государств, а вопросы гражданско-правовой ответственности операторов или владельцев источников повышенной опасности.

В связи с этим вряд ли было бы правильно возлагать ответственность на владельца судна, допустившего загрязнение морской среды, например, в случае стихийного бедствия, военных действий, противоправного поведения третьих лиц, небрежности или иного неправомерного действия властей прибрежного государства, отвечающих за навигационные средства. К тому же принцип объективной ответственности не нашел отражения и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., хотя критерии ущерба этой Конвенцией расширены. Так, ст. 31 Конвенции предусматривает, что государство флага несет международную ответственность за любой ущерб или убытки, причиненные прибрежному государству в результате несоблюдения каким-либо военным кораблем или другим государственным судном, эксплуатируе-

мым в некоммерческих целях, законов и правил прибрежного государства, касающихся прохода через территориальное море, или положений Конвенции, или других норм международного права.

В целях охраны Мирового океана от загрязнения было бы целесообразно, чтобы принимался во внимание любой ущерб не только за загрязнение территориальных вод государства, но и открытого моря. Что же касается ответственности государств в процессе международного судоходства за загрязнение морской среды, представляется, что основополагающим принципом международно-правовой ответственности государств должен быть принцип ответственности за вину. Дальнейшее развитие норм современного международного права об ответственности государств за загрязнение окружающей среды имеет важнейшее значение для успешного решения экологических проблем Мирового океана.

§ 2. Основания и субъекты имущественной ответственности за загрязнение

Международные конвенции, посвященные защите морской среды от загрязнения, требуют от государств-участников принятия не только специальных правил и инструкций, которыми бы регулировалась деятельность экипажей морских и воздушных судов, но и установления санкций за нарушение этих правил и инструкций.

Анализ законодательства СССР и зарубежных стран показывает, что в сфере ответственности за загрязнение моря можно выделить три основных вида санкций: административные, уголовные и гражданские (имущественные).

Административная ответственность проявляется в виде штрафов за загрязнение моря какими-либо веществами. Например, за случайный слив нефти в порту Квинана (Западная Австралия) капитан теплохода «Миллерс Канопус» был оштрафован на 1 тыс. ф. ст. в соответствии с Законом Австралии 1962 г. Административные штрафные санкции предусмотрены и законодательствами других стран. Так, Закон Великобритании 1971 г. предусматривает штраф в размере до 50 тыс. ф. ст., Закон Канады 1970 г. предусматривает штраф в размере до 25 тыс. долл. за несообщение капитаном о всех слу-

чаях слива нефти в море, а согласно Закону Канады 1971 г. ответственность судовладельца или иных лиц, виновных в нарушении правил, запрещающих или ограничивающих сброс «загрязняющих веществ» (ст. 737), установлена в размере 100 тыс. долл. Штрафы предусмотрены также законодательством Ганы 1954 г. (до 1000 ф. ст.). Законом Бельгии 1962 г. (от 1500 до 3500 бельг. фр.), Законом Либерии 1964 г. (от 500 до 2500 долл.), а также законами других государств.

За более опасные случаи загрязнений полагается *уголовное наказание* в виде не только штрафа, но и тюремного заключения. Так, согласно ст. 154 Закона ПНР 1962 г. за загрязнение полагается штраф в размере до 100 тыс. злотых или тюремное заключение до 2 лет, если загрязнение было умышленным, и вдвое уменьшенное наказание при неосторожном загрязнении. Закон НРБ 1963 г. об охране воздуха, вод и почвы от загрязнения устанавливает, что виновники загрязнения прибрежных морских вод наказываются лишением свободы на срок до 5 лет и штрафом до 300 левов. Закон ФРГ 1961 г. предусматривает наказание в виде штрафа, размер которого определяется по усмотрению суда, и тюремного заключения: до 2 лет при умысле и до 6 месяцев при неосторожности. Закон Франции 1961 г. предусматривает штраф в размере от 2 до 20 тыс. фр., а при повторном загрязнении — штраф от 5 до 50 тыс. фр. и тюремное заключение от 10 дней до 6 месяцев. Если же слив загрязняющих веществ был произведен по приказу судовладельца, то ответственность последнего увеличивается вдвое. В ст. 11 Закона США 1970 г. за загрязнение моря полагается штраф до 10 тыс. долл. и/или тюремное заключение до 1 года, а по Закону США 1972 г. о безопасности портов и судоходных рек за сброс вредных веществ судами вблизи побережья полагается уголовная ответственность в виде лишения свободы на срок до 5 лет или штрафа в размере до 50 тыс. долл. Закон Ирана 1976 г. о защите морей и пограничных рек от загрязнения нефтью и нефтепродуктами предусматривает наказание за загрязнение морских вод лишением свободы на срок до 2 лет или штрафом до 10 млн. риалов, или тем и другим вместе⁷.

Законодательство СССР также предусматривает меры административного и уголовного воздействия на на-

рушителей законов об охране морской среды от загрязнения.

Вместе с тем следует подчеркнуть, что как международное, так и национальное право допускают сброс нефти и других подобных веществ «с целью обеспечения безопасности судна или спасения жизни на море»⁸. Так, для экстренного спасения теплохода «Свази», в феврале 1972 г., севшего на мель вблизи Порт-Ноллот (Африка), за борт было откачено 310 т нефти и мазута⁹.

Имущественная ответственность за загрязнение моря вредными веществами подразделяется на два вида: ответственность за причиненный загрязнением ущерб и имущественное обременение, возлагаемое на судовладельца путем уничтожения или повреждения судна-загрязнителя властями прибрежного государства, действующими на основании Международной Брюссельской конвенции 1969 г. относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью.

Согласно ст. I этой Конвенции, стороны могут принимать в открытом море такие меры, какие могут оказаться необходимыми для предотвращения, уменьшения или устранения серьезной и реальной опасности их побережью или связанным с ним интересам в связи с загрязнением или угрозой загрязнения моря нефтью в результате морского происшествия или действий, связанных с таким происшествием, которые, как разумно можно предполагать, будут иметь значительные вредные последствия.

Прибрежное государство может действовать в подобных случаях лишь при следующих условиях:

- наличие загрязнения нефтью или угроза загрязнения;
- наличие реальной опасности для побережья и других интересов прибрежного государства;
- обоснованное предположение о наступлении катастрофических последствий загрязнения.

В то же время в соответствии со ст. III Конвенции 1969 г. на прибрежное государство возлагается ряд обязанностей:

- до принятия мер в отношении иностранного судна «консультироваться с другими государствами, интересы которых затронуты морским происшествием, особенно с государством флага»;

о всех мерах известить физических или юридических лиц, интересы которых «должны быть затронуты этими мерами»;

до принятия мер консультироваться с независимыми экспертами, выбираемыми из списка, утвержденного ИМО;

принимая меры, избегать любого риска для человеческих жизней;

о принятых мерах сообщить государству флага судна, физическим или юридическим лицам и ИМО;

принятые меры должны быть «пропорциональны действительному или угрожающему ущербу» (ст. V Конвенции), а ущерб, причиненный мерами, «превышающими разумно необходимые», подлежит возмещению прибрежным государством (ст. VI Конвенции).

Существенным дополнением к Конвенции 1969 г. о вмешательстве в открытом море явилось принятие 2 ноября 1973 г. в Лондоне Протокола о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами, иными, чем нефть. Протокол предусматривает обязанность ИМО создать специальный орган, который составит список веществ, которые могут вызвать загрязнение и необходимость вмешательства государств (ст. 1 Протокола). Несомненным достоинством Протокола 1973 г. является указание на допустимость вмешательства в открытом море при загрязнении также и «другими веществами», т. е. не указанными в списке ИМО (а следовательно, и радиоактивными), хотя и с обязательством государства доказать, что вмешательство диктовалось наличием «серьезной и реальной» опасности (п. 3 ст. 1 Протокола).

Таким образом, рассматриваемая форма имущественной ответственности судовладельца возникает из факта загрязнения или его угрозы и не зависит от вины судовладельца или экипажа в происшествии, от договорных связей с прибрежным государством, от флага судна и, самое главное, не исключает и не уменьшает ответственности судовладельца за реально причиненный загрязнением ущерб, ибо эта ответственность является самостоятельной формой ответственности судовладельца. Поскольку причиняемый вмешательством ущерб должен быть меньше ущерба предотвращаемого, а владелец судна-загрязнителя несет ответственность

за весь ущерб, то можно сделать вывод, что вмешательство в случаях реальной и серьезной угрозы массового загрязнения осуществляется также и в интересах владельца судна-загрязнителя, даже если это судно подлежит уничтожению. Вместе с тем такое утверждение будет справедливо при условии, что вмешательство, включая уничтожение судна, предотвратит загрязнение.

Осуществить вмешательство имеют право только власти прибрежного государства независимо от того, действуют ли они сами или поручают проведение операций каким-либо лицам. Естественно, что возможности вмешательства зависят от наличия у прибрежного государства соответствующих технических средств в районе происшествия, от гидрометеорологических условий (направления ветра, течения, глубин и пр.), от стадии аварии и т. д.

Своевременное вмешательство в морское происшествие предотвращает ущерб от загрязнения, локализует убытки судовладельца, позволяет относительно легко определить их объем. Если же, несмотря на принятые меры, загрязнение произошло, то возникает более сложная, чем имущественное обременение, форма ответственности судовладельца — ответственность за собственно загрязнение моря, объектов на море и берегу, морского побережья.

Имущественная ответственность за загрязнение моря регулируется рядом универсальных и региональных международных конвенций, важнейшими из которых являются Международная Брюссельская конвенция 1969 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, Международная конвенция 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, Парижская конвенция 1974 г. по предотвращению загрязнения морской среды из наземных источников, Международная Брюссельская конвенция 1971 г. о Международном фонде, Брюссельская конвенция 1962 г. об ответственности операторов ядерных судов (ратифицирована рядом государств, но еще не вступила в силу), Парижская конвенция 1960 г. об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии, Венская конвенция 1963 г. о гражданской ответственности за ядерный ущерб, Брюссельская кон-

венция 1971 г. о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов и ряд других.

Анализ указанных «ядерных» и «нефтяных» конвенций целесообразно производить в сравнительном плане, выявляя, в частности, такие проблемы, как виды и размеры убытков, подлежащих компенсации, субъекты ответственности, основания ответственности.

Общим для ядерного, нефтяного и иного загрязнения с судов является то, что оно происходит из источников повышенной опасности, а если иметь в виду гигантские размеры загрязнения и катастрофические последствия для окружающей среды, то правильнее было бы говорить об источниках особо высокой опасности. Например, в результате аварии танкера «Амоко Кадис» в море вылилось свыше 230 тыс. т нефти, образовав пятно площадью свыше 2 тыс. км². Загрязнение моря и сотен километров побережья Франции причинило убыток свыше 2 млрд. долл.¹⁰.

Убытки от загрязнения могут проявиться на значительном расстоянии от места аварии (перенос нефти течением, выпадение радиоактивных осадков и пр.). При этом определение точного размера ущерба далеко не всегда возможно, ибо для всех случаев загрязнений характерна длительность причинения вреда, разнообразие форм вредоносного воздействия, возникновение вторичных источников загрязнения, поскольку материальные объекты и в том числе живые существа, которые подверглись, например, радиоактивному загрязнению, сами становятся источником причинения вреда. Так, нефтяные пары могут быть поглощены дождевым облаком, которое вследствие этого станет источником опасного загрязнения. В мае 1970 г. в районе испанского побережья сел на мель танкер «Поликоммандер», получивший пробоины. На танкере, груженном нефтью, вспыхнул пожар и судно с грузом сгорело за короткий срок. При этом значительные количества нефтяных паров и дыма были подхвачены ветром и выпали в виде «черного дождя» в курортных и сельскохозяйственных районах Испании. В результате на ряде ферм пал крупный рогатый скот, в пищу которого попала трава¹¹.

По данным американской Береговой охраны, нефть, оставшаяся в танках затонувших судов, полностью вы-

текает из них в течение 20—25 лет¹². Что касается топливных баков военных кораблей, то нефть только начинает вытекать из них через 15—20 лет после потопления корабля. Так, из немецкого крейсера «Блюхер», затонувшего в апреле 1940 г. в Осло-Фьорде, нефть начала вытекать только в июне 1969 г.¹³. Столь же неопределенно-длительным может быть проявление опасного радиоактивного загрязнения в случае гибели судна с АЭУ или ядерным оружием на борту. Например, на борту английского эсминца «Шеффилда», потопленного во время морской войны у Фолклендских островов, находились, как полагают, ядерные глубинные бомбы с регулируемой мощностью взрыва от 1,5 до 20 кт. Эсминец был потоплен на относительно небольшой глубине, что представляет серьезную угрозу для всего района южной Атлантики и Латинской Америки¹⁴.

Не вызывает сомнений, что ущерб от нефтяного, радиоактивного и иного загрязнения может выражаться в самых разнообразных формах, однако анализ «нефтяных» и «ядерных» конвенций показывает, что они распространяются не на всякий ущерб, связанный с загрязнением.

Конвенция 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря устанавливает ответственность «за все убытки от загрязнения, которые явились результатом утечки или слива нефти из судна вследствие инцидента» [ст. 111 (1)]. Под «инцидентом» понимается «любое происшествие или ряд происшествий, имеющих один и тот же источник, результатом которых являются убытки от загрязнения» [ст. 1 (8)].

В то же время Конвенция 1969 г. предусматривает случаи освобождения владельца танкера-загрязнителя от ответственности, когда ущерб возник вследствие:

военных и им подобных действий (восстания, массовые волнения и пр.);

стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого (ст. 111);

умышленного поведения третьих лиц;

небрежности органа власти, в ведении которого состоят средства навигационной обстановки;

умысла или грубой небрежности потерпевшего (в этом случае судовладелец освобождается от ответственности полностью или частично).

При этом ответственность собственника судна-загрязнителя является объективной или повышенной, т. е. независящей от его вины в инциденте, но с правом собственника доказывать наличие одного из упомянутых выше случаев и освободиться от ответственности.

Ограниченность ответственности владельца судна-загрязнителя проявляется в том, что он отвечает только за собственно «убытки от загрязнения», к которым относятся «все убытки вне судна, перевозящего нефть, причиненные таким загрязнением в точном смысле слова, которые явились результатом утечки или слива нефти, где бы ни произошла утечка или слив...» [ст. I (6)] Брюссельской конвенции 1969 г.

В связи с этим возмещению подлежит ущерб, вызванный:

в гибели или повреждении имущества от загрязнения нефтью;

в расходах, понесенных в связи с принятием мер по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения;

в гибели или повреждении имущества, обусловленного принятыми мерами.

Столь же ограничительно трактуется понятие ядерного ущерба. Так, ст. I (7) Брюссельской конвенции 1962 г. говорит о «смерти или увечье лица, потере имущества или порче имущества», а ст. I (1к) Венской конвенции 1963 г. — «о смерти, любом телесном повреждении или любой потере имущества или любом ущербе имуществу». Естественно, что речь идет об ущербе, возникшем в связи с занятием атомной деятельностью (эксплуатация АЭУ, перевозка радиоактивных материалов, спасение ядерных судов и грузов и пр.).

«Ядерные» конвенции не распространяются на ущерб, возникший в связи с использованием ядерного оружия и иных военных ядерных объектов, хотя и не делают различия между ядерными реакторами военных и торговых судов (Брюссельская конвенция 1962 г.) или не распространяются на ядерные реакторы, которыми оборудованы средства транспорта (Венская конвенция 1963 г.). К «ядерному ущербу» относятся только те убытки, которые вызваны ядерным топливом, радиоактивными продуктами и радиоактивными отхода-

ми. При этом учитывается как вред, нанесенный собственнo ионизирующей радиацией, так и вред, вызванный токсичностью, взрывом или теплом, но обязательно в сочетании с радиоактивными свойствами указанных материалов [ст. I (1к) Венской конвенции 1963 г.].

Если ущерб вызван ядерным инцидентом и иными происшествиями, не подпадающими под действие «ядерных» конвенций, то в случае невозможности обоснованного выделения только ядерного ущерба весь ущерб считается ядерным. Однако если этот сопутствующий ущерб также вызван самостоятельным источником ионизирующего излучения, то совместно причиненный ущерб уже не рассматривается как общий ядерный ущерб [ст. IV Брюссельской конвенции 1962 г., ст. IV (4) Венской конвенции 1963 г.].

«Ядерные» конвенции распространяются только на убытки, именуемые положительным ущербом в имуществе и не распространяются на неполученную прибыль¹⁵. Вместе с тем в состав положительного ущерба не входит стоимость расходов на проведение защитных мер, т. е. мер по предотвращению ядерного ущерба или уменьшению его размера.

Основанием ответственности за ядерный ущерб является факт причинения вреда человеческим жизням и имуществу, т. е. противоправное действие и создаваемая этим действием или бездействием обязанность причинителя вреда возместить имущественные потери. Вина владельца ядерного объекта в возникновении инцидента значения не имеет, т. е. налицо объективная или абсолютная ответственность.

Длительность проявления ущерба от радиоактивного загрязнения не позволяет установить его объем сразу же после инцидента. С целью защиты интересов потерпевших, которые понесли ядерный ущерб через значительное время после инцидента, в «ядерных» конвенциях предусмотрен 10-летний срок исковой давности, в течение которого потерпевшие могут предъявить иск к причинителям вреда (ст. VI Венской конвенции 1963 г., ст. V Брюссельской конвенции 1962 г.). Если же ущерб причинен инцидентом с похищенными, утерянными, выброшенными или оставленными без присмотра ядерными материалами, то срок исковой давности увеличивается до 20 лет. Столь же большой срок установлен и

национальными законодательствами: 15 лет во Франции, 30 лет в ФРГ и Великобритании и т. д.

В отличие от ядерного ущерба, причины и характер которого относительно ясны хотя бы теоретически, загрязнение нефтью и особенно иными веществами, несмотря на доступность изучения его последствий, порождает ряд практических вопросов.

Прежде всего известно, что Брюссельская конвенция 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря содержит лишь понятие «нефть», под которой подразумевается нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо, смазочное масло и китовый жир [ст. I (5)]. Такое ограничение видов загрязняющих веществ выглядит явным диссонансом на фоне общей современной тенденции международного и национального права к запрещению любых форм загрязнения Мирового океана. Так, ряд международных конвенций о загрязнении моря (Международная конвенция 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, Международная конвенция 1973 г. по предотвращению загрязнения с судов, Парижская конвенция 1974 г. по предотвращению загрязнения морской среды из наземных источников, Конвенция 1974 г. по защите морской среды района Балтийского моря и ряд других), а также национальных актов (Законы Канады 1970—1971 гг., Закон США 1970 г. и т. д.) значительно расширили перечень загрязняющих веществ. В частности, ИМО на основе специального изучения подразделяет все жидкие грузы, перевозимые на судах (более 400 видов), на три класса токсичности, отметив, что все они вредны для морской среды, а вещества первого класса (радиоактивные, ртутные, хлорорганические соединения и пр.) «не могут сбрасываться в воду ни в коем случае», в то время как вещества второго класса (мышьяк, свинец, медь и пр.) могут сбрасываться в воду лишь после предварительного разрешения государства, под флагом которого плавает судно-загрязнитель.

Аналогичные мероприятия принимаются и отдельными странами. Например, в соответствии с Законом о безопасности портов и водных путей США 1972 г. более 1000 видов грузов отнесены к категории «опасных», т. е. представляющих угрозу жизни, имуществу и ок-

ружающей морской среде. В марте 1978 г. Национальное агентство США по защите окружающей среды опубликовало правила, по которым сброс 271 опасного химического вещества в окружающую среду должен был, согласно закону США 1977 г. о чистой воде, повлечь за собой наказание в виде штрафа до 0,5 млн. долл. при выбросе веществ на берег и 5 млн. долл. при сбросе веществ в море¹⁶.

Ограниченность видов загрязняющих веществ по Конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью ведет к различиям в объеме ответственности, ибо за загрязнение другими веществами ответственность наступает не по Конвенции 1969 г., а по национальному гражданскому праву. Несомненно также, что указанные различия в правовых последствиях загрязнения отрицательно сказываются и на организации борьбы с ним, в частности на заинтересованности специальных спасательных предприятий и служб в проведении защитных мер от загрязнения.

Учитывая, что Лондонский протокол 1973 г. о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами, иными, чем нефть, являющийся продолжением Конвенции 1969 г. о вмешательстве в открытом море при происшествиях, вызывающих загрязнение нефтью, подписанной одновременно с Конвенцией 1969 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, значительно расширил круг загрязняющих веществ, было бы логично модифицировать и ст. I (5) Конвенции 1969 г. о гражданской ответственности, дополнив ее указанием на ответственность за загрязнение не только нефтью, но и «иными веществами».

В итоге модификации ст. I (5) приобрела бы следующий вид:

«5. «Нефть» означает любую нефть (сырую нефть, топливо, тяжелое дизельное масло, смазочное масло, китовый жир), а также «иные вещества», перевозимые на судах в качестве груза или в топливных танках такого судна.

«Иные вещества» означают вещества, перечисленные в списке, который будет составлен соответствующим органом, назначенным ИМО, и приложен к настоящей Конвенции».

В первой части модифицированного текста ст. I (5) упомянуто выражение «в топливных танках такого судна», хотя в действующей Конвенции о гражданской ответственности 1969 г. речь идет только о нефти, перевозимой в качестве груза. Такое сужение числа судов-загрязнителей представляется не вполне оправданным, поскольку запас жидкого топлива крупных сухогрузных судов достигает 4—5 тыс. т и при аварии они могут стать источниками массового загрязнения. Одновременно с этим и танкер может загрязнить море не только нефтью, перевозимой в качестве груза, но и своим жидким топливом. Например, при столкновении у мыса Доброй Надежды танкеров «Венойл» и «Венпет» (1977 г.) из танков «Венойла» вытекло 26 тыс. т нефти, из которых 5 тыс. т составляло топливо танкера, а из танкера «Венпет» вытекло 4,7 тыс. т топлива. Общие убытки от загрязнения по обоим судам, в том числе и от загрязнения топливом, составили более 16 млн. долл.¹⁷.

Кроме того, если учесть, что в числе опасных загрязнителей могут быть самые разнообразные вещества (так, в Постановлении Совета Министров СССР от 14 февраля 1974 г. указаны 529 видов опасных веществ, сброс которых в процессе перевозки категорически запрещен)¹⁸, перевозимые на судах иногда в небольших количествах, то деление загрязнителей на «массовый» груз и «незначительное» по объему или весу топлива представляется явно необоснованным.

При установлении ответственности за загрязнение существенное значение имеет вопрос об определении объема загрязнения и соответствующего ему размера возмещаемых убытков. В этой проблеме обычно выделяются два аспекта: технический и правовой.

Технический аспект означает методы и способы установления факта загрязнения, количества и локализации загрязнителя, тенденции разрастания загрязнения, гидрометеорологические условия в районе аварии, наличие средств для предотвращения дальнейшего загрязнения и пр. Так, при возникновении радиоактивного загрязнения используют различные переносные, плавучие, сбрасываемые с парашютом приборы, оборудованные (при автономном использовании) специальными приемопередатчиками. Указанные приборы ориенти-

рованы на установление контрольных величин радиоактивного заражения (активность излучения в микрокюри на грамм, изменение излучения в пределах загрязненного района, контуры участка загрязнения и пр.).

Весьма широко используется техника и при определении объема нефтяного и иного загрязнения моря. Так, зарубежные исследования на Балтике с судов «Гаусс» и спутника «Лэндсат» показали эффективность дистанционного обнаружения загрязненной морской воды с самолетов и спутников. Кроме того, использование искусственных спутников земли позволяет успешно моделировать траектории разливов нефти в океане.

Обнаружение нефти с самолетов осуществляется путем фотографирования, использования инфракрасной аппаратуры, радиолокации, с помощью лазера. В последнем случае при облучении нефтяного пятна мощным источником ультрафиолетового излучения, создаваемого азотным пульсирующим лазером, возникает флюоресцентное излучение, по которому определяют наличие нефти на воде, ее сорт, месторождение, из которого она получена, толщину слоя, площадь загрязнения и т. д. Лазерная система действует на расстоянии в несколько сот метров. В связи с этим заслуживает внимания разработанный в Японии и применяемый японской Службой безопасности способ измерения толщины нефтяного слоя на поверхности моря. Для этой цели используется измеритель воды с иглой, которая перемещается по вертикали для получения постоянной величины контактного сопротивления. Измеритель снабжен генератором ультразвуковых колебаний и двумя ультразвуковыми приемопередатчиками устройствами, с помощью которых измеряется расстояние между поверхностью воды и поверхностью нефтяной пленки. Возможно измерение нефтяного слоя толщиной до 2,7 см, точность измерения составляет $\pm 0,1$ мм¹⁹.

Для измерения объема разливов нефти в портах, гаванях, вблизи берегов, особенно если речь идет о небольших сливах нефти с танкеров, случайных разливах, небольших авариях, используются различные методы:

установления количества сброшенной (при бункеровке, погрузке-выгрузке) нефти на основании показа-

ний приборов, записи в судовом журнале, журнале нефтяных операций и иных судовых документах и опроса свидетелей;

расчетного определения объема разлива (особенно в порту, бухте) по площади и толщине нефтяного пятна;

определение объема разлива по количеству извлеченной из воды и отсепарированной нефти с поправками на испарение, разложение в морской воде и оседание на грунт.

Общим принципом, применяемым при исчислении объема загрязнителей, является то, что любой расчетный объем нефти, находящейся в морской воде, каким бы методом он ни был исчислен, всегда несколько меньше, чем фактический объем загрязнения (на 10—25% в зависимости от момента определения, района аварии, времени года, температуры воздуха и воды, наличия течения, ветра, волн, движения судов и пр.)²⁰.

Правовой аспект проблемы определения объема загрязнения заключается в том, что на практике сформировалась система методов и способов исчисления причиненного загрязнением ущерба и его абсолютной величины, установления источника загрязнения и его владельцев, определение источника погашения убытков, выявления кредиторов, должников, обеспечителей, гарантов и страховщиков.

Например, в июле 1980 г. американский танкер «Энерджи Концентрэйш», разгрузавшийся в Роттердаме, разломился пополам из-за того, что неправильная очередность выгрузки нефти из танков создала чрезвычайные нагрузки и нарушила продольную прочность корпуса. В целях подготовки судна к ремонту 6 августа танкер был отбуксирован на зачистную станцию «Велорме» для мойки танков горячей водой, при которой было израсходовано 75 тыс. т горячей воды. Для полной очистки танков судно с помощью 10 буксиров было 26 сентября поставлено в док, где были удалены поврежденные части, а сам корпус разрезан на две части. 15 октября обе половины были выведены из дока и началась подготовка к буксировке через океан на ремонтный завод в США.

Специалисты службы по борьбе с загрязнениями порта Роттердам определили на основе судовых доку-

ментов и расчетным путем, что в момент аварии в воду вытекло 90 т сырой нефти (остатки нефти, находившиеся в момент аварии в разломившихся танках). Разлив был локализован с помощью боновых заграждений и в короткий срок вся нефть перекачана в специальные суда-нефтесборщики. Одновременно был установлен владелец танкера-загрязнителя, страховщик судна и потерпевший (власти порта). Объем ущерба от загрязнения включал в себя расходы по ликвидации нефтяного разлива, расходы по пожарным судам, дежурившим в районе аварии и при буксировке танкера на зачистную станцию, в док и обратно, убытки из-за простоя причала в течение двух недель. С иском к владельцу танкера выступили власти порта Роттердам²¹.

За рубежом в зависимости от формы ответственности (уплата штрафа или возмещение причиненных убытков) применяют ряд методов исчисления взыскиваемых сумм.

Так, при штрафной ответственности применяется «метод пропорциональности», по которому большему загрязнению соответствует больший штраф. В связи с этим в ряде портов ФРГ, Великобритании, Голландии, США, Франции разработаны методики, основной частью которых является «шкала пропорциональности». Зная вид и количество загрязнителя, можно легко найти по шкале соответствующий им штраф. Методики содержат систему коэффициентов, увеличивающих размер штрафа в зависимости от вида загрязнителя, места загрязнения, вызванных им последствий (простой причалов, запрет входа или выхода из порта, закрытие районов якорной стоянки и т. п.). Например, за проявленную при бункеровке судна небрежность и вызванный ею сброс 8 т нефти в реку Темзу капитан теплохода «Коринтик» был оштрафован на сумму в 5 тыс. ф. ст. Размер суммы штрафа был исчислен, исходя из количества загрязнителя и места загрязнения, по специальной шкале штрафов²².

Однако более распространенным методом является определение штрафа «по усмотрению администрации порта». В то же время ограниченность размера штрафных санкций и придание возникающим отношениям административно-правового характера с соответствующими

щим сужением круга субъектов правоотношений ведет к тому, что штрафной метод ответственности за загрязнение применяется лишь при мелких, незначительных загрязнениях и в основном на акватории порта.

Если же загрязнение носит массовый характер и влечет за собой большой ущерб, то портовые власти наряду со всеми потерпевшими обращаются к методу гражданской ответственности.

Например, 9 апреля 1974 г. греческий танкер «Элиас» взорвался у причала порта Филадельфия и разломился на три части. Взрывом были разрушены причал и двухэтажное здание склада. Обломки судна весом до 1 т разлетелись на расстояние до 152 м, погибли 12 чел., 14 чел. были ранены. Свыше 2 тыс. т загоревшейся нефти разлилось по порту. В операциях по ликвидации загрязнения участвовали пожарные и спасательные суда порта и частных компаний, а также отдельные лица. Они спасали от пожара и загрязнения другие суда и портовые объекты и собирали разлитую нефть. Общие расходы и убытки от загрязнения превысили 400 тыс. долл. Все спасатели, включая порт, предъявили общий иск о возмещении, требуя возмещения убытков от загрязнения, компенсации понесенных расходов и уплаты спасательного вознаграждения²³.

В другом случае мадагаскарский танкер «Танио» 7 марта 1980 г. разломился у берегов Бретани во время шторма. Кормовая часть танкера осталась на плаву и спасатели отбуксировали ее в порт Гавр. Носовая часть танкера с 12 тыс. т нефти затонула в 30 милях от берега на глубине 85 м. При этом погибло 7 чел. Вытекшей нефтью был загрязнен 100-километровый участок побережья Бретани. В операциях по ликвидации загрязнения участвовали 1300 добровольцев из прибрежных деревень, воинские и пожарные части, все спасательные средства ближайших портов, спасательных станций и частных спасательных компаний, нанятых государственными властями. Общий убыток от загрязнения превысил 10 млн. долл. В иске, предъявленном всеми спасателями, включая власти и администрацию портов, от владельцев танкера требовалось возместить ущерб от загрязнения и расходы по ликвидации его последствий, включая спасательное вознаграждение²⁴.

Ответственность собственника танкера, из которого произошла утечка нефти или иного загрязняющего вещества, может быть квалифицирована как внедоговорная ответственность за вред, причиненный источником особо высокой опасности (как и при радиоактивном загрязнении). Для возложения ее на собственника танкера необходим следующий юридический состав:

инцидент, т. е. слив нефти с танкера, загрязнение этой нефтью моря, берега, объектов и возникновение убытков в результате такого загрязнения или при ликвидации его;

причиненная связь между инцидентом и убытками от загрязнения.

Наличие указанных фактов доказывается потерпевшим или иными заинтересованными лицами (например, портом, властями, спасателями и пр.).

Ответственность собственника судна, из которого произошла утечка нефти, является объективной (независящей от вины в инциденте), однако, как уже отмечалось, ему предоставляется право освободиться от нее, доказав, что утечка произошла по вине третьих лиц, государственных властей или самого потерпевшего, а также явилась «результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого» (ст. III Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью).

Главная особенность ответственности судовладельца заключается в том, что наряду с внедоговорной ответственностью за ущерб от собственно загрязнения он несет ответственность за оплату стоимости защитных мер и последующего ущерба, причиненного такими мерами.

Собственно ответственность наступает за первую часть убытков, поскольку именно они причиняются источником особо высокой опасности при возникновении инцидента. Причем эта внедоговорная ответственность наступает во всех случаях загрязнения, кроме упомянутых в ст. III Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью.

Ответственность за оплату стоимости защитных мер не зависит столь непосредственно от факта загрязне-

ния, поскольку защитные меры принимаются не во всех случаях. Кроме того, в отличие от внедоговорной, эта часть ответственности возникает из договора на проведение защитных мер или спасания танкера, или «из иных действий граждан и организаций» (как сказано в ст. 4 ГК РСФСР), т. е. из факта принятия защитных мер.

Для внедоговорной ответственности за загрязнение (первая часть ответственности) характерен элемент противоправности, а сама ответственность выполняет возместительную функцию в форме имущественного возложения. С фактом загрязнения связано возникновение новой обязанности владельца танкера, которая является санкцией за причинение вреда. Правонарушение служит в этом случае основанием возникновения и развития нового правоотношения, а сущностью основания является нарушение субъективного права потерпевшего. При этом противоправное поведение может быть как в форме действия, так и бездействия, а в отношении танкера и его владельца действует презумпция непричастности их к инциденту, пока не будет доказано обратное.

Ответственность за стоимость защитных мер не является собственно ответственностью, поскольку не выполняет роль санкции и возникает не в связи с нарушением обязательства одной стороны перед другой. Обязанность владельца танкера оплатить стоимость защитных мер, возникая из договора или факта их проведения, предопределяется, с одной стороны, индивидуальной волей одного или обоих участников правоотношения, а с другой — коллективной волей участников Конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью.

Индивидуальная воля владельца танкера в выполнении обязанности уменьшить или предотвратить убытки от загрязнения сказывается лишь в выборе средств или форм проведения защитных мер, т. е. сделать все самостоятельно, нанять спасателей, принять как факт услуги третьих лиц. Однако само принятие или непринятие этой обязанности не зависит от владельца танкера, поскольку его обязанность возместить расходы и убытки предопределена положениями Конвенции 1969 г. Именно эта предопределенность позволяет условно

объединить обязанность оплатить стоимость защитных мер с ответственностью за причинение вреда. Искусственное объединение ответственности и обязанности может быть объяснено наличием единого основания — инцидента, порождающего как внедоговорную ответственность за вред, так и потенциальную обязанность оплатить расходы за проведение защитных мер.

Таким образом, в Конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью использована специфическая конструкция, которая могла бы быть квалифицирована как составная ответственность владельца танкера. Использование этой правовой конструкции вызвано не только отсутствием аналогов в гражданском праве, но и специфичностью и сложностью отношений, ранее не известных ни гражданскому, ни международному морскому праву. Возникновение этих отношений вызвано общим научно-техническим прогрессом и в особенности прогрессом в области торгового мореплавания.

Основанием для оплаты расходов и убытков, понесенных при проведении защитных мер от загрязнения, являются:

- наличие инцидента;
- факт проведения защитных мер;
- их разумность и полезность.

Например, в 1977 г. вблизи порта Сан-Франциско произошло столкновение танкеров «Си Витч» и «Эссо Брюсселс» из-за выхода из строя руля у танкера «Си Витч». Оба танкера имели груз сырой нефти, которая начала вытекать из пробоин, полученных при столкновении.

В спасении гибнущих судов и в ликвидации последствий загрязнения участвовали ряд специальных спасательных судов Береговой охраны, порта Сан-Франциско и частных компаний, а также суда-нефтеборщики, самолеты и вертолеты. Общий убыток от аварии, включая стоимость расходов на проведение защитных мер, составил 50 млн. долл. При исчислении стоимости защитных мер учитывалась их связь с инцидентом, действительное проведение тех или иных операций различными лицами, а также разумность и конечная полезность мер. Все спасатели и потерпевшие получили возмещение своих убытков и расходов, а спа-

сатели получили также вознаграждение, сумма которого вошла в состав стоимости защитных мер²⁵.

Правовая конструкция составной ответственности в полной мере применима и в случаях радиоактивного загрязнения, однако «ядерные» конвенции не предусматривают возмещения расходов по ликвидации или предотвращению ядерного ущерба, поскольку возмещается только положительный ущерб. В связи с целесообразностью включения расходов по защитным мерам в состав ядерного ущерба советские юристы предлагают использовать по аналогии соответствующие положения Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью. Для этой цели предлагается дополнить ст. I (7) Брюссельской конвенции 1962 г. об ответственности операторов ядерных судов и ст. I (к) Венской конвенции 1963 г. о гражданской ответственности за ядерный ущерб следующим абзацем:

«Расходы, произведенные любым лицом, предпринявшим меры в целях предотвращения или уменьшения убытков от ядерного инцидента, а также последующий ущерб, причиненный такими мерами»²⁶.

Вместе с тем предлагаемая модификация ядерных конвенций является лишь частичным разрешением вопроса, поскольку не позволяет включить в состав ядерного ущерба стоимость защитных мер при радиоактивном загрязнении, не подпадающем под действие ядерных конвенций: ущерб судну, на котором транспортируются ядерные вещества, и обычному грузу на таком судне; самому радиоактивному грузу; людям и объектам на судне и вне его, если ущерб причинен природным или обедненным ураном, изотопами (ст. I (1) Венской конвенции 1963 г.) или каким-либо иным источником, создающим «ионизирующую радиацию в комбинации с токсическими, взрывными или другими опасными свойствами источника радиации» (ст. IV Брюссельской конвенции 1962 г., ст. IV (4) Венской конвенции 1963 г.).

Несмотря на явное сходство отдельных элементов оснований ответственности, известных современному международному морскому праву, системы имущественной ответственности за ядерный и нефтяной ущерб не являются идентичными. Основное различие между ни-

ми заключается в том, что ответственность за ядерный ущерб носит направленный характер и целиком сконцентрирована на операторе ядерной установки. Под оператором понимается «лицо, уполномоченное выдающим лицензию государством эксплуатировать ядерное судно, или, когда государство — участник Конвенции эксплуатирует ядерное судно, означает это государство» (ст. I(4) Брюссельской конвенции 1962 г.). В Венской конвенции 1963 г. говорится о «лице, назначенном и призванном отвечающим за установку государством в качестве операторов этой установки».

Направленность ответственности ядерного оператора означает, что он не может полностью или частично переложить ответственность на другое лицо в порядке регресса. Вместе с тем определены случаи, когда он не несет ответственности: грубая вина потерпевшего, вооруженный конфликт, военные действия, гражданская война или восстание, тяжелое стихийное бедствие исключительного характера (ст. IV Венской конвенции 1963 г.). Советские юристы предлагают дополнить список случаев освобождения оператора ядерной установки от ответственности, когда оператор докажет, что ядерный ущерб в целом или в части является результатом грубой небрежности лица, потерпевшего ущерб, либо результатом действия или бездействия такого лица с намерением причинить ущерб²⁷. Близкое по содержанию положение содержится в ст. II (6) Брюссельской конвенции 1962 г., где говорится, что оператор может предъявить регрессивный иск к лицам, самовольно осуществляющим работы по подъему затонувшего ядерного судна, если в результате этих действий имел место ядерный инцидент.

Вместе с тем ядерные конвенции предусматривают, что оператор может предъявить регрессивный иск к третьим лицам, если такое право предусмотрено в специальном письменном договоре (ст. X Венской конвенции 1963 г.).

В национальных законодательствах зарубежных стран применяются в основном две формы направленной ответственности ядерного оператора:

ответственность, обеспеченная правовыми средствами;

ответственность, обеспеченная экономически.

При первой форме ответственности, применяемой в Англии, Франции, Испании, Швеции, Японии и других странах, иск о возмещении ядерного ущерба может быть предъявлен только к оператору; при второй форме ответственности — к любому лицу (в ФРГ, США), а не только к оператору, но последний обязан заключить страхование или представить иное финансовое обеспечение, условия которого покрывали бы ответственность не только его собственную, но и всех других лиц, могущих ее понести.

При причинении ядерного ущерба несколькими инцидентами с разными источниками все операторы несут солидарную ответственность перед потерпевшими, например, ст. II(1) Брюссельской конвенции 1962 г. Оператор, исполнивший солидарное обязательство по возмещению ядерного ущерба, имеет право предъявить регрессный иск к другим сопричинителям вреда (другим операторам) с целью взыскания с них переплаченных им сумм, т. е. взыскания с них сумм, которые они должны были заплатить сами. Иначе говоря, при регрессном иске применяется принцип смешанной вины.

В отличие от ответственности ядерного оператора ответственность за загрязнение моря нефтью и иными подобными веществами не является направленной: она распределяется (в зависимости от суммы ущерба) между судовладельцами и грузовладельцами. Так, согласно Международной Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью ущерб в сумме до 14 млн. долл. оплачивается собственником судна, а более крупный ущерб (до 30 млн. долл.) оплачивается из Международного фонда, созданного на основе Международной Брюссельской конвенции 1971 г. по созданию международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью.

Вместе с тем при относительно небольших суммах ущерба от загрязнения можно говорить о высокой степени концентрации ответственности на собственнике танкера, что приближает ее к направленной ответственности, подобной ответственности ядерного оператора. С субъектами ответственности тесно связан вопрос об ограничении пределов ответственности.

§ 3. Пределы имущественной ответственности в международном и национальном праве

Исходя из интересов как оператора ядерной установки, так и потерпевших, международное право предусматривает ограничение пределов возмещения ядерного ущерба. Так, в ст. III(1) Брюссельской конвенции 1962 г. предел ответственности оператора ядерного судна установлен в размере 1,5 млрд. фр. или примерно 100 млн. долл. Венская конвенция 1963 г. [ст. V(1)] указывает лишь на нижний предел ответственности оператора, который не может быть меньше 5 млн. долл. за один инцидент, в то время как Парижская конвенция 1960 г. (ст. 7) указывает на оба предела ответственности: от 5 до 15 млн. долл. или расчетных денежных единиц.

В ст. 3 Брюссельской конвенции 1963 г., дополняющей Парижскую конвенцию от 29 июля 1960 г. об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии, максимальный объем возмещения потерпевшему ядерный ущерб лицу установлен в 120 млн. расчетных денежных единиц, или примерно 120 млн. долл. Причем объем максимального возмещения ущерба складывается из трех частей, возмещаемых на соответствующих этапах:

- 1) возмещение ущерба в размере предела ответственности ядерного оператора по Парижской конвенции 1960 г., т. е. в пределах от 5 до 15 млн. расчетных денежных единиц (долларов) (указанная сумма выплачивается за счет средств страхования или иного финансового обеспечения);
- 2) возмещение убытков, превышающих предел ответственности ядерного оператора, т. е. в размере от 15 до 70 млн. расчетных денежных единиц (выплата этих сумм производится из средств специального фонда, образуемого государством, на территории которого находится ядерная установка, где произошел инцидент);
- 3) возмещение убытков в пределах от 70 до 120 млн. расчетных денежных единиц (источником этих сумм является международный денежный фонд, образуемый из взносов государств — участников Парижской конвенции 1960 г. и Брюссельской конвенции 1963 г.).

Что касается возмещения ядерного ущерба в национальном праве, то здесь также действует система ограничительных пределов ответственности, среди которых можно выделить два основных вида ограничения.

Во-первых, законодательства устанавливают предел ответственности оператора (Англия — 5 млн. ф. ст., Франция — 500 млн. фр. или 10 млн. долл. и т. д.), не фиксируя в законе общий предел возмещения ядерного ущерба. Поскольку оператор обязан гарантировать уплату причитающихся с него сумм, конвенции обязывают его (ст. VII(1) Венской конвенции 1963 г., ст. 10(a) Парижской конвенции 1960 г., ст. III(2) Брюссельской конвенции 1962 г.) застраховать свою ответственность в указанных выше пределах. Если же сумма ядерного ущерба превышает предел ответственности оператора, то вопрос об оплате превышающих сумм решается применительно к каждому инциденту парламентом в Англии, Советом министров во Франции и т. д. При этом национальные законодательства не устанавливают пределов для причитающихся с государства сумм.

Во-вторых, национальные законодательства определяют верхний предел возмещения ядерного ущерба, причитающегося потерпевшему (в США — 500 млн. долл., в ФРГ — 500 млн. марок и т. д.), а предел ответственности оператора не устанавливают, предоставляя это сделать соответствующему органу государства, который исходит из конкретных обстоятельств случая, мощности реактора, причин инцидента и т. п. Государства принимают на себя обязательства компенсировать потерпевшему убытки в сумме, превышающей предел застрахованной ответственности ядерного оператора. Иначе говоря, в момент получения лицензии на пользование ядерной установкой оператор страхует свою ответственность на определенную сумму (например, в США — 60 млн. долл.), а государство берет на себя обязанность возместить ядерный ущерб сверх этой суммы до установленного в законодательстве верхнего предела ответственности за ядерный ущерб (в США — до 500 млн. долл.)²⁸.

Что касается убытков от загрязнения нефтью и иными подобными веществами, то в международном праве также установлены ряд ограничений ответственности собственника судна-загрязнителя:

по причинам возникновения — только от собственно загрязнения нефтью, но не от других ее вредоносных свойств, таких, как взрывоопасность, пожароопасность, приостановление гидротехнических работ и т. д.;

по объекту вредоносного действия — только имущественный, но не личный вред;

по характеру ущерба — только положительный ущерб;

по сумме возмещения — до 14 млн. долл. оплачивает собственник судна, до 30 млн. долл. оплачивает Международный фонд, слагающийся из взносов получателей сырой нефти и мазута.

Согласно ст. V Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью ответственность собственника судна-загрязнителя ограничена суммой, равной произведению тоннажа судна на 2 тыс. «фр. Пуанкаре», но не выше 210 млн. фр. (14 млн. долл.). При этом под франком Пуанкаре понимается единица, состоящая из 65,5 мг золота пробы 0,900. Собственник может ограничить свою ответственность не автоматически, а если заявит об этом при возникновении к нему претензий и создаст ограничительный фонд. Ограничение ответственности не применяется при личной вине собственника в загрязнении.

Собственник судна, перевозящего в виде груза свыше 2000 т нефти, обязан застраховать свою ответственность или получить другое финансовое обеспечение (ст. VII Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью).

Исходя из того, что убытки свыше 210 млн. фр. возмещаются только из Международного фонда, а аварии с убытками от загрязнения в несколько сотен миллионов франков случаются реже, чем аварии с убытками до 210 млн. фр., можно предположить, что основная ответственность за убытки возлагается на собственников танкеров. Однако их ответственность ограничена не только суммой в 210 млн. фр., но и правом невиновного в инциденте собственника танкера получить из Международного фонда сумму, равную произведению 1,5 тыс. «фр. Пуанкаре» на число регистровых тонн танкера, но не свыше 8,3 млн. долл. всего. Иначе говоря, невиновный в инциденте собственник танкера платит не 14 млн. долл., а значительно меньше.

Кроме того, собственник судна вправе доказывать полную или частичную вину в инциденте третьих лиц или самих потерпевших (п. 2(с), 3 ст. III Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью) с востребованием с них уже уплаченных сумм.

Что касается ответственности Международного компенсационного фонда, то она представляется, на первый взгляд, субсидиарной. Однако анализ цифровых пределов ответственности, предусмотренных Брюссельской конвенцией 1969 г. и Конвенцией о фонде 1971 г., показывает, что этот вывод не совсем точен.

При тоннаже танкера до 83 тыс. т и сумме убытка до 11,1 млн. долл. (166 млн. фр.) фактическая ответственность собственника танкера составляет 25% суммы убытка, ибо 75% возмещается ему из Международного фонда. При этом максимальная сумма убытка собственника танкера, каким бы ни был общий убыток от загрязнения (действительный) составляет 2,8 млн. долл. При нарастании тоннажа танкера растет и предел ответственности собственника и при тоннаже в 105 т достигает своего максимума — 210 млн. фр. (14 млн. долл.).

При размере убытка в 11,1 млн. долл. и тоннаже танкера свыше 83 тыс. т собственник получает максимально возможное возмещение из фонда — 8,3 млн. долл. Но если при убытке в 11,1 млн. долл. это возмещение составляет 75% суммы убытка, то при 14 млн. долл. — лишь 60%. Соответственно этому растет и ответственность судовладельца: от 25% (2,8 млн. долл.) при убытке в 11,1 млн. долл. до 40% (5,7 млн. долл.) при убытке в 14 млн. долл. Убытки сверх 14 млн. долл. возмещаются только из Международного фонда.

Иначе говоря, при относительно небольших убытках (до 11,1 млн. долл.) ответственность судовладельца составляет лишь 25%, а при убытках от 11,1 до 14 млн. долл. возрастает до 40%, но в любом случае судовладелец отвечает лишь за меньшую часть убытка от загрязнения. Этот анализ позволяет утверждать, что ответственность собственника танкера имеет для него скорее процессуальное, чем материальное значение.

Таким образом, не собственник танкера, а Международный фонд несет основное бремя ответственности

за загрязнение моря и объектов нефтью и иными подобными веществами.

При инциденте с несколькими танкерами и наличии сомнений в отношении надлежащих ответчиков все судовладельцы — сопричинители вреда «солидарно отвечают за всю совокупность убытков, которые не могут быть разумно разделены» (ст. IV Брюссельской конвенции 1969 г.). Собственник судна — причинителя ущерба, исполнивший солидарное обязательство, приобретает право регресса к другим сопричинителям. Естественно, что при рассмотрении регрессного иска учитывается степень соучастия в инциденте. Например, 31 января 1975 г. в порту Маркус-Хук (США) в результате навала танкера «Эдгар М. Квинли» на танкер «Коринтос» произошел взрыв, в результате которого погибло 26 чел., а общий убыток от взрыва и загрязнения порта составил 100 млн. долл. Основным виновником инцидента был признан танкер «Эдгар М. Квинли», поэтому владельцы танкера «Коринтос», уплатившие часть сумм убытка потерпевшим, взыскали в порядке регресса уплаченные суммы с владельцев виновного танкера. В другом случае у берегов Тобаго столкнулся танкер «Атлантик Эмпресс» (288 тыс. т нефти на борту) с танкером «Эйджин Кэптэйн» (200 тыс. т нефти на борту). В результате столкновения танкер «Атлантик Эмпресс» затонул. Общий убыток от повреждения судов и от загрязнения нефтью был установлен в размере 90 млн. долл. Основным виновником инцидента и ущерба был признан танкер «Эйджин Кэптэйн». Владельцы танкера «Атлантик Эмпресс» взыскали с владельцев танкера «Эйджин Кэптэйн» ранее уплаченную ими сумму потерпевшим²⁹.

В п. 5 ст. III Брюссельской конвенции о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью 1969 г. в качестве регрессата указаны лишь «третьи лица» (третьи по отношению к причинителям вреда и потерпевшим), хотя в числе регрессатов могут быть и сами потерпевшие. В связи с этим следовало бы несколько изменить п. 5 ст. III Брюссельской конвенции 1969 г., указав, что «никакие положения настоящей Конвенции не нарушают права регресса собственника судна».

Предоставление потерпевшему и другим кредиторам права предъявить иск не только к судовладельцу, но и

«непосредственно к страховщику или иному лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности собственника судна за убытки от загрязнения» (п. 8 ст. VII Брюссельской конвенции 1969 г.), не означает, что бремя ответственности собственника перераспределяется. В данном положении процессуальное положение истцов облегчается в сочетании с экономическим обеспечением ответственности собственника судна.

Рассмотренное положение было включено в Конвенцию 1969 г. под влиянием позиций делегаций США и ФРГ, законодательство которых допускает предъявление иска к весьма широкому кругу причастных к инциденту лиц, хотя окончательное бремя ответственности (ограниченной) возлагает на судовладельца. Ответственность фонда (международного или национального) является субсидиарной. Именно так, например, установлено в ст. II Закона США 1970 г. об улучшении качества вод, а также при практическом применении этого Закона.

Своеобразной правовой аномалией в этом смысле является законодательство Канады, существенно расширившее круг ответственных за загрязнение лиц и пределы самой ответственности. Так, согласно ст. 6 Закона Канады 1970 г. о предотвращении загрязнения арктических вод, прилегающих к континенту и к островам канадской Арктики, ответственность несут следующие лица:

занимающиеся разведкой или разработкой природных ресурсов на любом участке земли, прилегающем к арктическим водам, или в любой зоне под этими водами;

осуществляющие иную деятельность на континенте, островах или в арктических водах;

собственники судна, плавающего в арктических водах, и собственник или собственники груза.

В обязанность этих лиц входит полное возмещение ущерба от загрязнения не только нефтью, но и другими вредными веществами (их перечень устанавливается генерал-губернатором Канады) и возмещение прямых и косвенных расходов по ликвидации последствий загрязнения. Согласно ст. 736, 743—744 Закона Канады 1971 г. о внесении поправок в Закон о торговом судоходстве Канады иск о возмещении убытков от загряз-

нения нефтью и другими веществами может быть предъявлен к судовладельцу, грузополучателю и Претензионному фонду.

В Великобритании и Франции реализация принципа ограниченной ответственности собственника судна-загрязнителя достигается не экономическими, а исключительно юридическими средствами и подобна в этом смысле ответственности ядерного оператора.

Следует отметить, что размер ответственности собственника и операторов судов по национальным законам ряда государств существенно отличается от размера ответственности по Брюссельской конвенции 1969 г.

Так, «абсолютная» ответственность по Закону Канады 1970 г. о предотвращении загрязнения арктических вод исключается полностью или частично лишь при вине потерпевшего от загрязнения лица (ст. 7), в то время как Брюссельская конвенция 1969 г. предусматривает и ряд других случаев освобождения от ответственности собственника судна-загрязнителя, а также ограничение самой ответственности.

Согласно Закону США от 3 апреля 1971 г. ответственность за загрязнение возлагается только на суда валовой вместимости свыше 300 рег. т в размере 100 долл. за 1 рег. т, в то время как по Брюссельской конвенции 1969 г. ответственность составляет 132 долл. за 1 рег. т. Что касается общего предела ответственности по Закону США 1971 г., то он также составляет 14 млн. долл. Ответственность собственника береговой или морской установки (буровой вышки) ограничивается суммой в 8 млн. долл.³⁰

Идея компенсационного фонда, предназначенного для оплаты убытков лиц, потерпевших ущерб от загрязнения или понесших расходы в связи с предотвращением загрязнения, возникла как следствие ограничения ответственности собственников судов-загрязнителей или даже освобождения их от ответственности. Эта идея реализована как в национальном, так и международном масштабе. Например, согласно ст. 746 Закона 1971 г. о внесении поправок в Закон о торговом судоходстве Канады создается претензионный фонд, размер которого определяется генерал-губернатором Канады. Согласно ст. II(2к) Закона США 1970 г. об

улучшении качества вод в рамках Министерства финансов учреждается автоматически возобновляемый фонд в размере 35 млн. долл.

Помимо Международного компенсационного фонда, предусмотренного Конвенцией 1971 г., существуют и другие международные фонды. Так, 23 японских и 15 транснациональных компаний заключили соглашение под названием КРИСТАЛ о создании фонда в 30 млн. долл., предназначенного для оплаты убытков от загрязнения нефтью. Группа владельцев танкеров создала общество ТОВАЛОП, фонд которого предназначен для оплаты расходов государств или владельцев танкеров по предотвращению или ликвидации загрязнения, вызванного утечкой нефти. Размер возмещения — не выше 10 млн. долл.

Проблемам материальной ответственности за загрязнение моря нефтью была посвящена конференция в Хьюстоне (1977 г.), проведенная институтом нефти США. На конференции обсуждалось предложение администрации США о создании единого сверхфонда размером в 200 млн. долл. для компенсации ущерба от загрязнения нефтью в прибрежной зоне и оплаты расходов спасательных служб. Идея сверхфонда встретила сопротивление со стороны существующих международных фондов ТОВАЛОП и КРИСТАЛ, но предложение поддержали нефтяные компании США, считая, что система сверхфонда является более эффективной и всеобъемлющей, поскольку существенное внимание уделяется оплате услуг спасателей, предотвращающих загрязнение нефтью, а также способствует консолидации существующих законов об охране среды. Однако идея сверхфонда до сих пор не реализована в законодательстве США.

На конференции отмечалось, что фонд ТОВАЛОП объединяет 3200 членов, владеющих 98% флота танкеров западных стран и 4 млн. т. тоннажа танкеров социалистических стран. Фонд КРИСТАЛ объединяет 92% мирового танкерного флота. На конференции обсуждались также тенденции развития флота крупнотоннажных танкеров — более 70 тыс. т. При этом было отмечено, что в 1960 г. относительно небольшие танкеры (менее 70 тыс. т) перевезли 98,5% нефти в мире, а в 1975 г. — только 28%³¹. Иначе говоря, доля крупно-

тоннажных танкеров в перевозках нефти продолжает расти, увеличивая угрозу крупных аварий и массовых разливов нефти, среди которых особо опасными являются случаи столкновения танкеров и иных потенциальных судов-загрязнителей.

§ 4. Столкновения судов и ответственность судовладельцев за загрязнение

Анализ аварийности в мировом флоте показывает, что ежегодно каждое 3-е из плавающих судов попадает в аварию, а каждое 15-е является участником столкновения. На внутренних водных путях в столкновениях участвует каждое 4-е из аварийных судов³².

Поскольку танкеры и иные суда — потенциальные загрязнители — составляют не менее 50% крупных судов современного Мирового флота (судов вместимостью свыше 500 рег. т), то естественно, что и случаи столкновения таких судов являются весьма распространенным явлением. Например, по данным английского юриста А. Кокрофта, исследовавшего причины столкновения свыше 2 тыс. судов за 1956—1980 гг., на долю танкеров и иных судов-загрязнителей приходится около 49% столкновений. При этом в 90% случаев возникает загрязнение нефтью или иными опасными веществами. Что касается данных о частоте столкновений по различным районам Мирового океана, то они показывают, что в последние годы сократилось число столкновений в водах Северо-Западной Европы и возросло в Восточно-Азиатских морях³³.

В то же время результаты исследований, проведенных экспертной группой политехнического института Лондона, проанализировавшей 2307 столкновений за 1957—1976 гг., свидетельствуют о том, что у берегов Европы по-прежнему происходит достаточно много столкновений судов, включая суда-загрязнители:

Северо-Западная Европа — 1312 столкновений (56,7%);

Восточная Азия — 406 столкновений (17,8%);

Северная Америка — 206 столкновений (8,9%);

другие районы — 383 столкновения (16,6%)³⁴.

По данным морского института Франции, исследовавшего статистику столкновений судов у берегов Северо-

Западной Европы, 50% столкновений происходит в портах, 20 — в узкостях, 30% — на подходах к берегу и в открытом море³⁵. Иначе говоря, столкновения танкеров и иных судов-загрязнителей чаще всего случаются вблизи берегов и в бухтах, а не вдали от них, что влечет за собой и более высокие убытки от загрязнения моря, берегов, объектов и т. д.

Еще более высокая опасность загрязнения и уничтожения окружающей среды может возникнуть в случае столкновения судна с АЭУ или перевозящего радиоактивные материалы. Например, в 1968 г. у берегов Испании произошло столкновение теплохода «Силеди» с американской атомной подводной лодкой «Фон Стейнбен»³⁶, в сентябре 1977 г. американская атомная подводная лодка «Рэй», уклоняясь от сближения с другими судами, села на скалы у берегов Сардинии³⁷, в июне 1968 г. на реке Шельде произошло столкновение норвежского и английского судов. При этом только случайно не произошло радиоактивного загрязнения, поскольку во время столкновения были повреждены или разбиты контейнеры на борту норвежского судна вблизи того места, где располагались 6 контейнеров с радиоактивными материалами³⁸.

Учитывая возрастание количества ядерных судов и перевозок радиоактивных материалов, зарубежные специалисты утверждают, что вероятность инцидентов с ядерными судами и грузами в ближайшие годы возрастет во много раз. Японские ученые подсчитали, что в 1968 г. в Мировом океане плавало 7% крупных судов, кинетическая энергия которых в момент столкновения была достаточна, чтобы пробить любую защиту судового ядерного реактора. Если учесть, что в 1980 г. только танкеры дедевитом свыше 175 тыс. рег. т составляли более половины всего танкерного флота мира, или 25% всех крупных судов, то процент судов, способных разрушить реактор и вызвать радиоактивное загрязнение, возрастает соответственно до 30—35% и имеет тенденцию к дальнейшему росту в связи со спуском на воду все новых крупных судов (контейнеровозов, рудовозов, балкеров и др.)³⁹.

Любое столкновение судов порождает ряд обязанностей, возлагаемых на капитана и судовладельца. Так, согласно ст. 259 КТМ СССР и ст. 6 Международной

Брюссельской конвенции 1910 г. для унификации некоторых правил относительно столкновения судов капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после столкновения, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, экипажа и судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и экипажу. Капитаны судов обязаны, поскольку это возможно, сообщить друг другу названия своих судов, порты приписки, а также порты отправления и назначения либо ближайший порт, в который судно зайдет. Судовладелец не несет ответственности за неисполнение капитаном указанных обязанностей.

Несмотря на то что обязанность спасать людей и столкнувшееся судно возлагается только на капитана, а судовладелец не отвечает за ее невыполнение, эта обязанность касается и судовладельца, ибо капитан использует его имущество (судно), которое в процессе спасательных операций может получить повреждения или погибнуть, а судовладелец — понести дополнительные убытки из-за простоя судна, опоздания с приходом судна по назначению, из-за повреждения груза и ответственности перед грузовладельцем и пр. Следовательно, судовладелец обязан не препятствовать выполнению капитаном обязанностей, даже если ему это экономически невыгодно.

Столкновение судов, сопровождающееся причинением ущерба, влечет за собой возникновение обязательств «вследствие причинения вреда другому лицу» (ст. 4 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик). Такого рода обязательства относятся к категории внедоговорных. Основанием для возмещения убытков является сам факт причинения вреда, а не нарушение какой-либо обязанности причинителя вреда перед потерпевшим.

Ответственность судовладельца за ущерб от столкновения судов наступает при наличии ряда условий, образующих в совокупности юридический состав:

- противоправность действия или бездействия причинителя вреда;
- виновность судна в столкновении;
- наличие убытков от столкновения судов;
- наличие причинной связи между противоправным поведением и убытками.

Рассмотрим указанные условия ответственности судовладельца применительно к случаям столкновения судов — загрязнителей окружающей морской среды.

Противоправность действия или бездействия судна-загрязнителя означает нарушение им каких-либо норм права: КТМ, МППСС, Местных правил для предупреждения столкновения судов или Местных правил плавания (например, в порту), МСС, Правил технической эксплуатации судов, Правил Регистра СССР и пр.

Например, в реке Мононгахила (США) в конце 1981 г. произошла авария, на несколько дней прервавшая судоходство по реке. В результате расследования выяснилось, что три угольные баржи, ведомые буксиром, столкнулись с опорами и воротами шлюза. При этом одна из барж перевернулась и затонула, а две другие и буксир получили серьезные повреждения и, затонув, перегородили шлюз. Кроме того, дно шлюза было завалено углем, а шлюз и река — вытекшим из пробоин мазутом. На ликвидацию последствий аварии, включая очистку шлюза и реки от загрязнения, понадобилось 13 дней, в течение которых движение через шлюз было прекращено.

Комиссия экспертов, расследовавшая аварию, отметила, что основной причиной происшествия явилось грубое нарушение капитаном буксира Местных правил плавания по реке Мононгахила, поскольку буксирный караван шел средним ходом и в середине фарватера, в то время как правила предписывали при подходе к шлюзу уменьшить ход до самого малого и держаться правее осевой линии фарватера из-за водоворотов и боковых течений. Ответственность за аварию и загрязнение была возложена на владельца буксира⁴⁰.

Факт наличия противоправного действия или бездействия судна-загрязнителя устанавливается органом расследования аварий (например, капитаном порта) при претензионном разрешении дела или непосредственно судебно-арбитражным органом при обращении к нему за разрешением спора. Сложность фактических обстоятельств и необходимость специальных знаний для квалификации вида противоправности приводят к тому, что подавляющее большинство дел о столкновении судов, особенно если произошло загрязнение моря, рассматривается с привлечением экспертов.

Виновность в столкновении судов может быть умышленной (крайне редко) и неосторожной.

Последняя проявляется в форме небрежного или легкомысленного отношения судоводителя к своим обязанностям (недостаточно внимательное наблюдение за окружающей обстановкой, вследствие чего происходит запоздалое обнаружение опасности, неполное или неправильное использование технических средств судна, несвоевременность или недостаточная решительность действий и т. д.). Результатом неосторожной вины является причинение ущерба каким-либо лицом и загрязнение моря и объектов вредными веществами.

Например, в 1977 г. в проливе Ла-Манш произошло столкновение танкера «Ситала» и теплохода «Нисето де Ларринага». Поскольку повреждения танкера оказались легкими, а грузового судна — тяжелыми, танкер вынужден был спасти его и людей от опасности гибели. Голландский суд отказал владельцу и экипажу танкера в вознаграждении за спасение, поскольку танкер сам вызвал необходимость спасения своими неправильными действиями, приведшими к столкновению: в условиях густого тумана следовал с повышенной скоростью, не использовал РЛС, не подавал туманных сигналов, не предпринял маневр последнего момента для избежания столкновения. Вся ответственность за загрязнение моря и повреждения судна «Нисето де Ларринага» была возложена судом на владельца танкера «Ситала»⁴¹.

В отличие от гражданского права, в котором действует презумпция виновности причинителя вреда, в морском праве действует презумпция невиновности столкнувшегося судна в ущерб, причиненном другому судну (ст. 256 КТМ СССР). Вследствие этого бремя доказывания вины судна — причинителя ущерба возлагается на потерпевшего.

Вместе с тем в случаях, когда в результате столкновения не только причинен ущерб столкнувшемуся судну, но и возникло загрязнение моря и объектов вредными веществами, на указанную выше презумпцию невиновности столкнувшегося судна за ущерб от столкновения накладывается презумпция ответственности владельца судна-загрязнителя, поскольку ответственность за них является абсолютной (объективной), т. е.

не зависит от виновности судна в столкновении. Эта ответственность судовладельца возникает из самого факта загрязнения.

Потерпевшим от загрязнения лицам достаточно в этом случае доказать сам факт и объем причиненного им ущерба и его связь со столкновением судов. Потерпевшие не обязаны указывать на причины, по которым произошло столкновение, степень вины судна-загрязнителя в столкновении и т. д.

В то же время владелец судна-загрязнителя в ряде случаев может освободиться от ответственности за загрязнение, если докажет, что столкновение и вызванное им загрязнение произошли вследствие военных и им подобных действий, стихийного явления, исключительного по своему характеру (неизбежного и непредотвратимого), умышленного поведения третьих лиц (в частности, вины другого столкнувшегося судна), небрежности органа власти, в ведении которого состоят средства навигационной обстановки, умысла или грубой небрежности самого потерпевшего.

Кроме того, если ущерб от загрязнения вызван утечкой вредных веществ из обоих столкнувшихся судов, а все убытки от загрязнения возместил потерпевшим владелец лишь одного судна, у него возникает право регресса к владельцу другого судна — сопричинителя вреда. При этом сумма регрессного иска соответствует определенному проценту от общей суммы убытка от загрязнения, равному (также в процентах) степени вины другого судна в столкновении. Следовательно, в случаях смешанной вины судов в столкновении степень вины каждого из них влияет не только на взаимные претензии владельцев судов по возмещению ущерба от столкновения, но и на степень их ответственности перед потерпевшими за загрязнение. Не меньшую роль играет степень вины и в случаях, когда в столкновении виновно одно судно, а утечка загрязняющих веществ произошла из другого судна. Именно поэтому органы расследования и судебно-арбитражные органы придают особое значение выявлению степени вины судов в столкновении.

Наконец, степень вины в столкновении сохраняет свое значение и после истечения срока исковой давности по претензиям о возмещении ущерба, вызванного

столкновением (ст. 7 Международной Брюссельской конвенции 1910 г. для объединения некоторых правил относительно столкновения судов установила срок в 2 года), поскольку для претензий о возмещении ущерба от загрязнения установлен более длительный срок исковой давности (10 лет и более).

Доказанная степень вины судна-загрязнителя в столкновении или даже его невиновность (при полной вине другого судна) служат основанием для соответственно частичного или полного освобождения судовладельца от ответственности за загрязнение как причиненного умышленным поведением третьих лиц (третьим по отношению к потерпевшим от загрязнения лицам).

Однако отсутствие вины судна в столкновении не всегда освобождает судовладельца от ответственности за загрязнение. Как известно, судовладелец освобождается от ответственности за ущерб от столкновения, если докажет, что столкновение произошло:

случайно (например, падение на судно метеорита, повреждение рулевого устройства, неожиданный маневр судна и столкновение);

вследствие действия непреодолимой силы (ураганный ветер, цунами, землетрясение и пр.);

вследствие причин, которые невозможно достоверно установить (например, при гибели столкнувшегося судна и утрате доказательств правильности или неправильности его действий перед столкновением, а также при существенном расхождении показаний сторон в суде или арбитраже и отсутствии иных объективных доказательств истинной картины столкновения).

Отсутствие виновника столкновения или невозможность установить причины столкновения ведет к тому, что убытки от столкновения несет тот, кто их потерпел. Что касается убытков от загрязнения, то они возлагаются на владельцев столкнувшихся судов, даже если виновность их в столкновении не установлена, не говоря уже о неустановленной степени вины. Освобождение от ответственности наступает лишь при наличии условий, предусмотренных в ст. III Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью.

Примером возложения ответственности за загрязнение может быть случай с американским танкером «Ок-

лахома», который в мае 1979 г. столкнулся с вспомогательным судном Береговой охраны США. В результате столкновения танкер получил ряд пробоин и загорелся, так же как и разлившаяся по воде нефть. Из 20 членов экипажа 7 чел. погибли во время столкновения и пожара, а остальные покинули судно, опасаясь взрывов топливных и грузовых танков. Корабли Береговой охраны ликвидировали пожар, собрали с поверхности воды разлившуюся нефть и отбуксировали танкер в док на ремонт. Комиссия экспертов, расследовавшая столкновение, пришла к выводу, что из-за чрезвычайного расхождения в показаниях сторон и гибели в огнереяда документов невозможно установить истинные причины столкновения. Вследствие этого каждое судно должно нести свои собственные убытки, кроме убытков от загрязнения и суммы спасательного вознаграждения, которые подлежат оплате владельцам танкера «Оклахома» Береговой охране⁴².

Следующим существенным условием, необходимым для возложения ответственности за убытки от столкновения на конкретного судовладельца, является причинно-следственная связь между фактом столкновения судов и возникшими убытками, в том числе и от загрязнения. Установление причинно-следственной связи принято проводить в два этапа.

На первом этапе выявляется причинно-следственная связь между конкретными действиями или бездействиями экипажей судов и других лиц (например, нарушение МППСС, местных правил, ПТЭ, МСС и т. д.) и последовавшим за ними столкновением судов. К указанным нарушениям относятся и неправильные действия лоцмана, повлекшие за собой столкновение, ибо вина лоцмана в столкновении равнозначна вине судна, на котором он находился (ст. 258 КТМ СССР). Все указанные нарушения выявляются с помощью экспертов — опытных капитанов.

Например, комиссия экспертов, назначенная коммерческим судом порта Сен-Назер (Франция), установила, что 15 октября 1973 г. норвежский танкер «Фернкрест» под проводкой пяти буксиров входил в шлюзовую каскад порта Сен-Назер. Для входа в ворота шлюза необходимо было изменить направление движения судна, подходившего под углом к осевой линии шлю-

за. Указанный маневр предполагалось выполнить с помощью руля танкера и изменения направления тяги основного буксировщика «Дюгай-Трюэн». Для уменьшения скорости движения танкера буксировщик «Дюгай-Трюэн» и другие буксиры прекратили тягу и шли рядом с танкером, двигавшимся по инерции к месту поворота у старой дамбы. За минуту до поворота «Дюгай-Трюэн» несколько увеличил ход и натянул буксирный трос, готовясь отвести нос танкера вправо. В это время волнением, появившимся от движущегося танкера, «Дюгай-Трюэн» развернуло в сторону направления движения каравана, в результате чего последовал сильный рывок, и буксирный канат оборвался. Танкер, получивший дополнительное ускорение в момент обрыва буксира, лишился тяги вправо и, продолжая двигаться вперед и слегка влево, ударил левой скулой в борт баржи «Каркефу», стоявшей у западной стенки шлюза. Столкновение произошло через 3 мин после обрыва буксира. Баржа «Каркефу» и танкер «Фернкрест» получили серьезные повреждения. Одновременно оба судна повредили верхние ворота шлюза и загрязнили водную поверхность.

Буксирная компания ЕМСС, владелец буксировщика «Дюгай-Трюэн» и баржи «Каркефу» обратились в суд с иском к компании «Финлей» — владельцу танкера «Фернкрест», объявив танкер полностью виновным в столкновении и ответственным за все причиненные убытки, включая убытки от загрязнения. Иск одновременно был предъявлен и к страховой компании, в которой был застрахован танкер. В исковом заявлении высказывалось требование уплатить компании ЕМСС 1 241 517 фр. с процентами, исчисляемыми со дня столкновения по день платежа, в качестве возмещения за повреждение баржи «Каркефу» и компенсации сумм, выплаченных этой компанией владельцам поврежденного и загрязненного шлюза. Истцы требовали также уплаты им 100 тыс. фр. за дополнительный ущерб, вызванный неоправданным отказом ответчиков возместить убытки добровольно и необходимостью обращаться в суд, а также оплаты им всех судебных расходов и расходов, связанных с наложением ареста на танкер.

В свою очередь компания «Финлей» предъявила встречный иск, требуя возместить неиспользованную

часть залога, который она вынуждена была внести для освобождения танкера от ареста, а также вызванные столкновением убытки, которые вместе с частью залога составили 143 217 фр. Ответчики требовали дополнительно 100 тыс. фр. в качестве возмещения убытков, вызванных нарушением «нормальной коммерции».

Суд, основываясь на заключении экспертов, признал, что основной причиной столкновения явился внезапный разрыв буксирного каната, поданного с танкера на буксировщик, ибо за 3 мин до аварийного случая движущееся судно, не имеющее собственного хода, уже не могло предотвратить столкновение.

Суд счел необходимым подробнее остановиться на факте разрыва достаточно прочного буксирного каната, вполне пригодного для буксировки судна такого тоннажа, как танкер. Незадолго до момента, когда произошел разрыв каната, «Дюгай-Трюэн», подчинявшийся командам лоцмана и второго помощника капитана танкера «Фернкрест», сначала должен был слегка натянуть канат, но не оттягивать нос танкера вправо. Кроме того, буксиру необходимо было пройти немного вперед, чтобы по команде с танкера начать успешный разворот буксируемого судна. При выходе на исходную позицию буксировщик был отброшен в сторону волной от движущегося танкера. При этом ход буксируемого судна по инерции был еще настолько велик, что канат, хотя и нужных параметров, натянувшийся под углом к диаметральной плоскости танкера, не выдержал слишком большого напряжения и лопнул. Суд отметил, что маневры танкера и буксира не были лишены ошибок и небрежности. В частности, не было достаточной координации действий, что в конечном итоге и привело к разрыву каната и последовавшему столкновению судов.

Все изложенные факты, по мнению комиссии экспертов и суда, свидетельствуют о том, что руководство буксирной операцией осуществлялось небрежно, вследствие чего последовал ряд нарушений правил маневрирования, вызвавших столкновение судов. Указанные небрежные действия подпадают под понятие вины, предусмотренное ст. 3 Закона Франции «О морских происшествиях» от 7 июля 1967 г., и отчетливо просматривается прямая причинная связь между небрежным руководством буксировкой и столкновением.

Проанализировав действия буксира «Дюгай-Трюэн», эксперты и суд не обнаружили в них никаких существенных отклонений от нормального маневрирования буксировщика при подобных операциях и, следовательно, не нашли оснований для возложения на буксировщика хотя бы части вины за столкновение и загрязнение.

Суд констатировал, что как международная Брюссельская конвенция 1910 г., так и ст. 2 Закона Франции «О морских происшествиях» от 7 июля 1967 г. отвергают презумпцию вины движущегося судна, сталкивающегося с неподвижным. Поэтому суд отверг доводы истца (компания ЕМСС) о том, что факт движения танкера «Фернкрест» является подтверждением и доказательством его вины в столкновении. Вина танкера «Фернкрест» обусловлена не фактом его движения в момент столкновения, а небрежными маневрами во время буксировки.

Рассмотрев довод компании «Финлей» о том, что одной из причин столкновения явилось нахождение баржи «Каркефу» у западной стенки шлюза, т.е. как бы на пути движения танкера, суд констатировал следующее:

стоянка даже в неположенном месте не помешала бы, если бы маневр буксируемого судна был правильным;

если бы баржа мешала маневру, то как портовые власти, так и лоцман еще заблаговременно потребовали бы убрать ее от стенки шлюза;

буксируемое судно все равно, как установила экспертиза, ударило бы в стенку шлюза и повредило ее, даже если бы баржи там не было.

Экспертиза, назначенная судом для выявления фактических расходов истца, установила на основе ремонтной ведомости, что фактический ущерб, понесенный компанией ЕМСС, составляет 357 685 фр. Эта сумма подлежит взысканию с компании «Финлей».

Стоимость ремонта шлюзовых сооружений и их очистка составили 5040 фр., которые по постановлению суда были оплачены компанией ЕМСС. В отношении всех других требований суд отказал как истцу, так и ответчику, возложив оплату судебных расходов на компанию «Финлей»⁴³.

После выявления причин столкновения наступает второй этап установления причинно-следственных связей между столкновением и последовавшей за ним гибелью или повреждением судна и груза, включая ущерб здоровью или смерть людей, возникновением загрязнения и расходами по его ликвидации, расходами на спасение, ремонт и т. д. Для выявления указанных последствий также привлекаются эксперты: представители Регистра и других классификационных обществ, сюрвейеры, страховые комиссары, представители медицинских учреждений, верфей, судоремонтных заводов и т. д.

Например, 12 июня 1981 г. у берегов Алжира западно-германский теплоход «Сломан Рангер» столкнулся с японским танкером «Артемис Айслэнд». При столкновении по вине японского судна погибло 4 чел., оба судна получили повреждения, произошло загрязнение моря. Через некоторое время судно «Сломан Рангер» в результате потери остойчивости перевернулось вверх килем, но не утонуло, поскольку его удерживала на плаву воздушная подушка в корпусе. Голландские спасатели произвели сбор разлившейся нефти, а затем отбуксировали перевернутое судно в район порта Картахена (Испания), где 29 июня 1981 г. с помощью двух судоподъемных понтонов «Гигант-21» и «Гигант-22» успешно спрямили судно.

После разгрузки и подготовки в виде временного ремонта теплоход «Сломан Рангер» был отбуксирован в порт Бремерхафен (ФРГ) на ремонт и уже в декабре 1981 г. вновь вступил в строй.

Для выявления последствий столкновения была назначена специальная экспертиза, которая установила размер убытка от столкновения, включающий стоимость временного и окончательного ремонта, убытки от простоя, спасательное вознаграждение, стоимость очистки моря от загрязнения и т. д., а также причинную связь между указанными убытками и столкновением⁴⁴.

Имущественная ответственность владельца столкнувшегося судна-загрязнителя наступает в том случае, если столкновение повлекло за собой убытки, в том числе от загрязнения.

При этом ответственность судовладельца подчиняется действию ряда принципов:

полное возмещение ущерба (например, в СССР ст. 88 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик);

возмещение ущерба в натуре или компенсации причиненных убытков (ст. 457 ГК РСФСР) — на практике обычно применяется компенсация убытков;

возмещению подлежит положительный ущерб в имуществе, т. е. уменьшение количества имущества, и упущенная выгода, т. е. неполученная прибыль или доход;

потерпевший обязан не допускать увеличения размера убытков и принимать меры к их уменьшению. Например, предотвращая гибель поврежденного танкера, нанять спасателей; ремонтировать полученные в столкновении повреждения, выбрать судоремонтный завод с наименьшей возможной стоимостью ремонта и т. д. В связи с этим английский юрист Дж. Марсден замечает: «Судовладелец должен поступать в таких случаях так, как если бы он ремонтировал свое судно за свой собственный счет»⁴⁵.

При гибели судна-загрязнителя в число убытков входит его стоимость по среднемировым ценам с учетом типа, возраста, назначения, технического состояния, балансовой стоимости, амортизации. Стоимость судна определяется экспертом. На стоимость начисляются годовые проценты (3—6%) с момента гибели по день платежа.

Если столкнувшееся судно-загрязнитель повреждено, то в число убытков включаются: вознаграждение за спасение; расходы по ликвидации загрязнения; портовые сборы; лоцманские расходы; стоимость найма буксиров; расходы по сюрвейерному осмотру и наблюдению во время ремонта, стоимость временного и постоянного ремонта повреждений (стоимость текущего ремонта не входит в число убытков); эксплуатационные расходы, понесенные в связи с заходом в порт-убежище; убытки от простоя в ремонте (зарплата экипажа, довольствие, топливо, вода и пр.); страховая премия, выплаченная за время простоя судна; услуги водолазов; плавкранов; стоимость израсходованных при различных операциях материалов (тросов, гаков, скоб, цепей и т. д.); расходы по выгрузке, хранению и обратной погрузке груза, его перевалке, ремонту тары, восстановлению маркировки; расходы за время следования к ремонтной базе и ожи-

дания ремонта; проценты за просрочку оплаты возмещения убытков; убытки судовладельца в связи с его ответственностью перед третьими лицами за гибель или повреждение багажа и ручной клади (ст. 177 КТМ), имущества членов экипажа (ст. 46 КТМ), личных вещей других лиц, находящихся на судне (ст. 46 КТМ), груза (ст. 164 КТМ); расходы судовладельца на почтово-телеграфные, телетайпные и телефонные переговоры, услуги агента по установлению обстоятельств и причин аварии, сбору доказательств, на подготовку и ведение дела в иностранном судебно-арбитражном органе и т. д.⁴⁶

Как видно из приведенного перечня, структура убытков столкнувшегося судна-загрязнителя отличается от структуры убытков любого другого столкнувшегося судна лишь наличием у владельца первого судна ответственности за убытки от загрязнения.

Как уже указывалось, убытки от загрязнения вредными веществами, в том числе и вследствие столкновения судов, слагаются из убытков от собственно загрязнения и расходов на проведение защитных мер по ликвидации или уменьшению последствий загрязнения. Например, убыток от загрязнения и расходов на ликвидацию его, вызванный столкновением норвежского танкера «Анне Милдред Бровик» с английским судном «Пентлэнд» и утечкой 15,5 тыс. т мазута, составил свыше 900 тыс. западногерманских марок⁴⁷.

Предъявлению иска к столкнувшимся судам-загрязнителям о возмещении убытка от загрязнения и расходов по защитным мерам должно предшествовать установление факта и степени вины каждого из них, поскольку при смешанной вине и взаимных претензиях, вызванных столкновением, так же как при виновности в столкновении только одного судна, может быть применено ограничение ответственности судовладельца на основании Международной Брюссельской конвенции 1957 г. относительно ограничения ответственности судовладельца. Согласно ст. 3 указанной конвенции, ответственность собственника ограничена суммой, равной произведению 1 тыс. «фр. Пуанкаре» на число тонн вместимости столкнувшегося судна⁴⁸.

В связи с тем что Брюссельской конвенцией 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря

нефтью установлен вдвое больший предел ответственности судовладельца (2 тыс. «фр. Пуанкаре» за 1 т вместимости), чем Брюссельской конвенцией 1957 г., возникает проблема предела ответственности судовладельца; должен ли применяться один больший предел ответственности по убыткам от столкновения и по убыткам от загрязнения или по каждому из убытков должен быть применен отдельный предел ответственности?

Хотя ответственность судовладельцев за убытки от загрязнения нефтью и иными веществами не зависит от вины в столкновении, наличие причинной связи между фактом столкновения и разлива нефти и последующими убытками от загрязнения также необходимо.

Например, в ноябре 1978 г. в Мексиканском заливе вблизи порта Морган-Сити (США) произошло столкновение двух буксируемых составов, в каждом из которых было по две баржи. В одном караване баржи были с сырой нефтью, а во втором — с бензином. При столкновении оба буксира и все четыре баржи получили повреждения, а в воду вытекло 318 т бензина и 150 т нефти. Участок прибрежного морского пути шириной около 9 миль на две недели был закрыт для судоходства из-за проводимых на нем Береговой охраной спасательных операций и ликвидации последствий загрязнения. Поскольку столкновение произошло по вине обоих буксировщиков, ответственность за загрязнение и расходы по его ликвидации были возложены на обоих судовладельцев⁴⁹.

Подобно тому как при столкновении обычных судов бремя доказывания виновности судна возлагается на потерпевшего, так и при возникновении убытков от загрязнения бремя доказывания причинной связи между столкновением и загрязнением также возлагается на потерпевшего.

При столкновении судов вблизи берегов, когда путь разлившейся нефти относительно легко прослеживается, связь аварии с убытками от загрязнения выявляется без особого труда. Но при столкновении судов вдали от берегов, когда между моментом столкновения и последующим ущербом от загрязнения проходит значительное время, выявление причинной связи может оказаться практически невозможным, что позволит судовладельцу добиться освобождения от ответственности.

Примером такой весьма отдаленной от момента аварии угрозы загрязнения нефтью может быть случай с танкером «Арго Мерчент», потерпевшим аварию в 22 милях от о. Нантакет у берегов американского штата Массачусетс. Попытки спасателей в течение недели предотвратить гибель танкера и загрязнение моря нефтью оказались безуспешными: поврежденный танкер был окончательно разбит штормом и в море вытекло 29 тыс. т нефти, образовав на поверхности воды «нефтяной ковер» длиной 240 и шириной 60 км. Возникла реальная угроза загрязнения пляжей и рыбных плантаций Нантакета и соседнего п-ва Кейп-Код, а также расположенной в Атлантике банки Джорджес — самому богатому в мире району рыбного промысла. В полной готовности находилась целая флотилия судов и самолетов Береговой охраны США, готовых начать борьбу с нефтяным загрязнением, если нефтяное пятно приблизится к берегам. Однако ветром нефть унесло в открытый океан по направлению к Гольфстриму. По мнению специалистов Береговой охраны США, нефть унесет на тысячи миль к берегам Европы, где она «скорее всего дойдет до берегов Англии»⁵⁰. Естественно, что в этом и подобных случаях весьма трудно проследить причинную связь между конкретным столкновением судов и вызванным им загрязнением.

Вышеизложенное позволяет сделать вывод, что недопустимо смешение характера и причинной связи убытков от столкновения судов с характером и причинной связью убытков от загрязнения.

Применение только одного, хотя и повышенного предела ответственности судовладельца при возмещении ущерба от столкновения судов и последующих убытков, вызванных загрязнением нефтью и иными вредными веществами, могло бы привести к увеличению числа истцов, претендующих на возмещение убытков, ибо в числе истцов были бы не только третьи по отношению к участникам столкновения лица, т. е. потерпевшие от загрязнения, но и владелец невинного или менее виновного в столкновении судна. Такое увеличение истцов уменьшило бы в свою очередь возможность полного возмещения расходов по защитным мерам и ущерба от загрязнения нефтью и иными веществами. Одновременно создалось бы весьма странное положение, при кото-

ром признание второго судна виновным в столкновении хотя бы на один процент увеличивало бы общий компенсационный фонд на сумму предела ответственности владельца этого судна, т. е. примерно вдвое при равной вместимости судов. При этом самая незначительная вина судна в столкновении и хотя бы частичное участие в загрязнении влекли бы за собой такую же ответственность (при больших убытках от загрязнения), как и ответственность судна, виновного в столкновении на 99%.

С другой стороны, незначительность вины одного из судов в столкновении (и загрязнении) или даже полная невинность его могут позволить владельцу этого судна, руководствуясь ст. III Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью, освободиться от ответственности за загрязнение (полностью или в значительной мере), что при использовании единого предела ответственности практически одного судовладельца приведет к тому, что вся или большая часть ответственности за убытки от столкновения и загрязнения падает на один ограниченный фонд ответственности, а следовательно, вероятно, что не все потерпевшие получают полное возмещение убытков как от столкновения, так и от загрязнения.

Что касается назначения ограничительного фонда, предусмотренного Брюссельской конвенцией 1969 г., то из ст. VII (9) видно, что «любые суммы, предоставление которых гарантируется страхованием или иным финансовым обеспечением, должны использоваться исключительно для удовлетворения требований по настоящей Конвенции». Кроме того, в ст. XII той же Конвенции указано, что «Конвенция заменяет все международные конвенции, но только в части, в которой эти конвенции ей противоречат». Из этих положений можно сделать вывод, что к одному инциденту допустимо применение сразу двух пределов ответственности судовладельца.

Не вызывает сомнений, что два предела ответственности (судовладельца и ядерного оператора) должны применяться и к случаям столкновения ядерных судов или судов, перевозящих радиоактивные материалы, если в результате столкновения возникли радиоактивное загрязнение и соответствующий ущерб.

Вместе с тем одновременное применение двух пределов ответственности может привести к тому, что общая сумма требований превысит стоимость судна. В связи с этим итальянский юрист П. Манка выражает сомнение в правильности применения к одному судовладельцу двух пределов ответственности, поскольку это нарушает саму идею о пределе ответственности судовладельца⁵¹.

Представляется, что эти опасения носят более абстрактный характер, чем опасения чрезмерного бремени ответственности, которое могло бы быть возложено на владельцев судна, лишь частично виновных в столкновении и совершенно не имеющих отношения к разливу нефти или иных вредных веществ, как могло бы быть в случае участия в столкновении сухогрузного судна.

Четкое разграничение пределов ответственности за убытки от столкновения и от загрязнения позволяет избежать возложения ответственности за ущерб от загрязнения на судно, виновное в столкновении, но невиновное в загрязнении, например, когда в столкновении танкера с сухогрузным судном вина полностью падает на сухогрузное судно.

В январе 1975 г. либерийский сухогрузный теплоход «Америкэн Вит» столкнулся на реке Миссисипи с буксиром «Мам Лере» и караваном нефтеналивных барж. В результате столкновения, произошедшего по вине «Америкэн Вит», баржи взорвались и разлившаяся нефть загрязнила большой участок реки и берега. Все убытки от загрязнения были возложены на владельцев барж, а убытки от столкновения — на владельцев теплохода «Америкэн Вит»⁵².

Аналогичный случай произошел в 1979 г. также на реке Миссисипи: танкер «Пина» столкнулся с караваном из двух нефтеналивных барж, ведомых буксиром «М.Пит». В результате столкновения все суда оказались поврежденными, на них начались пожары и взрывы, а вытекшая нефть загрязнила реку, что потребовало значительных усилий спасателей, ликвидировавших загрязнение. Исходя из виновности в столкновении и танкера «Пина», и буксира с баржами, суд возложил на их владельцев всю ответственность за убытки от столкновения и за убытки от загрязнения. В связи с этим владельцы танкера и владельцы барж и буксира

образовали соответственно по два ограничительных фонда, из которых и были оплачены убытки от столкновения (друг другу) и от загрязнения (спасателям и портовым властям, а также другим лицам)⁵³.

Таким образом, разграничение двух пределов ответственности судовладельца позволяет использовать: фонд ограниченной ответственности владельца столкнувшегося судна (в КТМ СССР — 20 руб. за каждую тонну вместимости судна), предусмотренный национальным законодательством и Международной Брюссельской конвенцией 1957 г. — только для возмещения убытков от столкновения;

фонд ограниченной ответственности владельца судна-загрязнителя, предусмотренный национальным законодательством (в СССР — 120 руб. за одну рег. т, но не более 12,5 млн. руб. всего)⁵⁴ и международными конвенциями (Брюссельской 1969 г., Брюссельской конвенцией о фонде 1971 г., «ядерными» конвенциями и пр.) — только для возмещения убытков от загрязнения.

Что касается дополнительных рекомендаций по оформлению документов в случае столкновения судов и последовавшего за ним загрязнения, то, помимо обычного закрепления всех доказательств своевременного маневрирования, подачи сигналов, наличия наблюдателей, использования РЛС и других технических средств судна, особое внимание следует уделить мерам по предотвращению и ликвидации загрязнения: немедленное оповещение о нем (кому, когда), все действия экипажа по предотвращению утечки вредных веществ (перекачка, заглушки, пластырь и т. д.), участие другого судна в этих мероприятиях или, напротив, участие советского судна, если загрязняющие вещества вытекают из другого судна, степень использования судовых технических средств борьбы с загрязнением, гидрометеорологические факторы, время суток и года, место столкновения (открытое море, залив, порт и пр.), наличие угрозы (взрывов, пожаров, отравления) для людей и имущества, все расходы советского судна по предотвращению и уменьшению загрязнения, затраченное на операции время, вынужденный простой судна в связи с операциями и все понесенные вследствие этого убытки судовладельца и т. д.

Правильное и полное отражение в документах всех фактических обстоятельств случая позволит судебно-арбитражному органу точнее определить степень вины с соответствующим возложением ответственности, а советскому судовладельцу — полнее компенсировать свои убытки.

Глава III СПАСАНИЕ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

§ 1. Понятие опасности загрязнения

Ни в национальном законодательстве государств (в СССР — гл. XV КТМ), ни в действующей в настоящее время Международной Брюссельской конвенции 1910 г. для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море не содержится определение понятия «опасности», от которой необходимо спасать людей, суда или «любые плавающие и буксируемые объекты» (ст. 260 КТМ), находящиеся на них вещи, фрахт и оплату за проезд пассажиров. Указанные объекты лишь перечисляются в качестве защищаемых от опасности актом спасания на море.

Определение и толкование понятия «опасности» дает доктрина и судебно-арбитражная практика различных государств. Обобщая эти определения и толкования, можно сказать, что под опасностью для имущества понимается угроза гибели, серьезных или незначительных повреждений, финансовых потерь. Возникает такая опасность при потере (или угрозе потери) судном мореходности вследствие пожара, взрывов, столкновения, посадки на мель, течи, сжатия льдами, смещения груза, потере хода или управления, истощения жизненных припасов, болезни экипажа и т. д.

Во всех аварийных случаях объектом спасания являются люди и судно со всеми находящимися на нем материальными объектами (принадлежностями судна, грузом, багажом) и связанными с ним фрахтом и платой.

Иначе говоря, по объекту воздействия опасность локализуется пределами спасаемого аварийного судна. В стоимостном выражении эта локализация отражена

в определенной мере в ч. 3 ст. 2 Брюссельской конвенции 1910 г. и в ст. 269 КТМ СССР, где говорится, что вознаграждение за спасение не может превышать стоимости спасенного имущества.

Если объектом спасения является судно с АЭУ или перевозящее радиоактивные материалы, танкер или иное подобное судно, то возможно два варианта толкования понятия опасности:

если авария не повлекла за собой загрязнение или угрозу загрязнения, то налицо обычная морская опасность, ограниченная пределами аварийного судна;

если авария вызвала загрязнение (радиоактивное, нефтяное и пр.) или создала такую угрозу, то опасность, от которой необходимо спасать имущество и людей, выходит за пределы аварийного судна и начинает воздействовать на окружающую морскую среду, побережье, объекты и людей. Следовательно, понятием «объект спасания» в этом случае охватывается как само ядерное судно, радиоактивный груз, танкер или другое судно-загрязнитель, так и иные ценности, находящиеся в зоне воздействия загрязнения. Спасение судна-загрязнителя и предотвращение или уменьшение загрязнения и является целью спасания.

Ущерб от загрязнения можно подразделить на «ядерный» и «нефтяной», имея в виду под «нефтяным» загрязнение как нефтью, так и любыми другими, кроме радиоактивных, веществами.

Хотя в ст. I (л) Венской конвенции 1963 г. о гражданской ответственности за ядерный ущерб и ст. I(7) Брюссельской конвенции 1962 г. об ответственности операторов ядерных судов под «ядерным ущербом» понимается лишь часть возможных видов ущерба, порожденного ядерным инцидентом, целью спасания является предотвращение любого ядерного ущерба, причиненного или только грозящего как самому ядерному судну (грузу), так и объектам вне его. В связи с этим на практике возможны две комбинации проявлений опасности радиоактивного загрязнения:

сочетание «морской» и «ядерной» опасности;

наличие только «ядерной» опасности.

Когда ядерное судно и груз подвергаются такой морской опасности, которая неизбежно приведет к «ядерному инциденту», если не будут приняты

экстренные меры по спасанию, например при посадке судна на скалы в условиях шторма, при пожаре и взрыве на борту, столкновении с крупным судном и последующей угрозой разрушения корпуса и реактора и т. д., возможна комбинация из двух видов угроз: гибели судна (груза) и возникновения радиоактивного загрязнения. При этом угроза первого вида касается только аварийного судна (груза), а угроза второго — также и объектов вне его. Соответственно, и спасение такого судна и груза будет преследовать две цели: спасение судна (груза) от реальной морской опасности и предотвращение «ядерного ущерба».

При этом на спасателей возлагается бремя доказывания того, что морская опасность неизбежно дополнилась бы «ядерной», если бы не услуги спасателей.

Доказав этот факт, спасатели приобретают право на комплексное спасательное вознаграждение за спасение от морской опасности и за предотвращение «ядерного ущерба».

Если размер «морского» вознаграждения ограничен стоимостью ядерного судна и/или груза, то размер «ядерного» вознаграждения не ограничен таким пределом, ибо оно должно сопоставляться с предотвращенным «ядерным ущербом», стоимостное выражение которого может намного превосходить стоимость самого ядерного судна и груза. Соответственно и положения Брюссельской конвенции 1910 г. о спасании на море в полной мере применимы только к первой части комплексного спасательного вознаграждения.

Наличие только «ядерной» опасности может возникнуть в случае, когда «морская» опасность уже переросла в ядерный инцидент или когда ядерный инцидент возник независимо от «морской» опасности (повышение температуры в реакторе в результате неисправности в системе охлаждения, радиоактивное заражение от утечки радиации из реактора, радиоактивного топлива, продуктов, отходов и т. д.).

Право на «ядерное» вознаграждение в случае успеха спасания возникает в этом случае на основании общих принципов спасания имущества на море.

В случае угрозы обычного и ядерного ущерба предотвращенный спасателями суммарный ущерб должен рассматриваться как единая категория, поскольку пол-

ная материализация «ядерного инцидента» (например, взрыв реактора), несомненно, поглотила бы ущерб от «морской» опасности.

В международном и национальном морском праве установлено, что совместный ущерб, вызванный «ядерным инцидентом и одним или несколькими иными происшествиями», считается «ядерным», если «невозможно с уверенностью определить, ядерный ли это ущерб или иной». При этом все действия спасателей следует рассматривать как предотвращение «ядерного ущерба». Следовательно, спасатели в этом случае приобретают право на «ядерное» вознаграждение, размер которого не ограничен стоимостью судна и/или груза.

Вместе с тем нельзя исключить и локальное (по отношению к судну в целом) проявление ядерного инцидента, при котором грозящий «ядерный ущерб» может и не перекрывать ущерб от «морской» опасности.

Международное и национальное право в принципе предоставляют оператору ядерной установки или иному заинтересованному лицу право доказывать, что ядерный инцидент носил локальный характер и что одновременно и независимо от него на судно воздействовала «морская» опасность. Если эти факты будут доказаны, то спасатель, имеющий право доказывать, что его действиями предотвращен «ядерный ущерб» всему судну и окружающим объектам, лишается права на единое «ядерное» вознаграждение, не ограничиваемое стоимостью судна и груза, однако приобретает право на комплексное вознаграждение за спасение от «морской» и локальной «ядерной» опасности.

Такое комплексное спасательное вознаграждение, не говоря уже об одном лишь вознаграждении за ликвидацию локального ядерного инцидента, не может превышать стоимости ядерного судна и/или груза.

Примером ядерного судна, на котором может возникнуть угроза локального «ядерного ущерба», является специальное судно-матка с АЭУ мощностью 600 МВт, которое снабжает энергией объединенные с ним в одну систему дочерние суда.

Опыт эксплуатации ядерных судов и кораблей, а их в мире свыше 300 (включая военные), показывает, что все рассмотренные варианты угроз «ядерного ущерба» являются вполне реальными, особенно если

учесть многочисленные зарубежные программы строительства большого количества ядерных судов в ближайшие годы. По мнению зарубежных юристов, некоторым тормозом увеличения количества ядерных судов может служить резкое удорожание ядерного топлива. Так, за 1972—1977 гг. цены на жидкое топливо — нефть возросли в 3 раза, а на ядерное — с 9,5 долл. до 41 долл. за 0,45 кг¹.

В связи с этим поставлен на консервацию американский атомоход «Саванна» (9830 рег. т), прошедший в 1962—1970 гг. 500 тыс. миль, и предполагается вывести из эксплуатации, по финансовым соображениям, западно-германский атомоход «Отто Хан» (16,8 тыс. рег. т.). Владелец судна — «Общество по использованию ядерных силовых установок» (Гамбург) заявило о намерении вывести из эксплуатации судно, если заинтересованные промышленные круги не установят новый реактор стоимостью 60 млн. марок. Компания «Нарад-Ллойд» — (арендатор атомохода) выступает за продолжение эксплуатации без замены реактора, хотя у нее есть расхождения с судовладельцем по вопросу о распределении доходов от эксплуатации. После модернизации атомоход будет стоить 50 млн. марок².

Вполне очевидно, что в случае спасения модернизированного атомохода «Отто Хан» от морской опасности, например угрозы потопления, спасатели могли бы получить вознаграждение в размере до 500 млн. марок (стоимость судна), а при спасении от «морской» и «ядерной» опасности — в размере до 1 млрд. марок, ибо из федерального бюджета ФРГ к стоимости судна добавляется еще 500 млн. марок в качестве компенсации за радиоактивное загрязнение.

Что касается угрозы «нефтяного» загрязнения, то, в зависимости от близости и реальности его, меры по борьбе с загрязнением подразделяются на общепрофилактические, когда угроза относительно отдалена, и спасательные, когда она близка. *Общепрофилактические* меры осуществляются за счет прибрежного государства, а *спасательные* — за счет лица, ответственного за загрязнение. В действительности в силу меняющегося воздействия различных факторов (ветер, течения, шторм, лед) весьма трудно провести четкую границу между опасностью отдаленной и непосредственной.

Вместе с тем есть сфера деятельности специальных служб, в которой такое разграничение может быть проведено. Если рассматривать загрязнение во время аварий в качестве активной формы, а иное загрязнение, например, с берега, — в качестве пассивной, то борьба специальных служб государств с пассивным загрязнением может быть отнесена к общепрофилактическим мероприятиям. В связи с этим зарубежные юристы замечают, что проблема охраны морской среды в настоящее время приобрела глобальный характер, ибо речь идет «о спасении моря», под которым понимаются все действия, предпринимаемые при наличии угрозы морской среде и направленные на устранение этой угрозы. При этом спасение судов и перевозимых ими грузов лишь составная часть комплекса мер по борьбе с загрязнением моря. Важное место занимают такие действия, как уничтожение (если невозможно спасти) судов, перевозящих опасные грузы, прекращение утечки нефти из поврежденных подводных трубопроводов или морских буровых, проведение мер по контролю за состоянием загрязненности морской среды, в том числе загрязненностью промышленными отходами и т.д. Борьба с пассивным загрязнением морей предопределена стремительно нарастающими темпами сброса в них различных промышленных отходов. Например, в Северное море ежегодно сбрасываются 50 млн. т ядовитых химических отходов и свыше 1 млн. т нефти. Очень опасны различные диспергаторы, используемые спасательными службами для разжижения и нейтрализации вылившейся в ход нефти. Они наносят вред даже больший, чем сама нефть, оказывая губительное воздействие на флору и фауну в течение 8—10 лет³.

В последние годы участились крупные катастрофы на морских нефтепромыслах. Например, в марте 1980 г. в Северном море произошла катастрофа с норвежской платформой «Александр Килланд», в результате которой погибли 123 чел., в спасательной операции участвовали 45 судов и 10 вертолетов. В апреле 1977 г. в Северном море во время аварии на платформе «Браво» в море вылилось 30 тыс. т нефти. В июне 1979 г. в Мексиканском заливе произошла авария на буровой платформе «Седко-135». В спасении, длившемся

с июня по январь следующего года, участвовали 500 специально обученных пожарников, 22 судна, 20 самолетов и вертолетов; в море вытекло несколько сот тысяч тонн нефти. Спасая флору и фауну, ученые эвакуировали из лагуны Мадре 10 тыс. морских черепах. В октябре 1974 г. в Суэцком заливе произошла авария на американской платформе «Джемини-21», во время которой погибли 18 чел., в море вылилось сотни тонн нефти. В ноябре 1979 г. в Желтом море затонула морская буровая установка «Бохай-2». При этом погибло 72 чел., а материальный ущерб составил 37 млн. юаней. В мае 1982 г. при ночной загрузке нефтью танкера на одном из месторождений Египта была допущена грубая ошибка, в результате которой мощные насосы в течение нескольких часов гнали нефть не в танки судна, а в море. Вылившаяся нефть загрязнила 73% пляжей Египта в Красном море, нанесла огромный урон флоре и фауне всего региона⁴.

Длительное пассивное загрязнение различными ядовитыми веществами чрезвычайно губительно для морской среды, ибо ведет к стойким, а нередко и необратимым, последствиям. Например, под влиянием загрязнений содержание кислорода в Балтийском море упало за 1910—1970 гг. с 3,0 мл/л до 0,5 мл/л⁵.

В то же время не менее опасно и активное загрязнение из аварийных судов и иных объектов, поскольку за короткий срок и на ограниченном пространстве происходит массовый разлив загрязняющих веществ. Если учесть, что в настоящее время ежегодно перевозится по морю свыше 2 млрд. т нефти на более, чем 6 тыс. танкерах, не считая массовых перевозок иных химических грузов, то становится очевидно, что вероятность аварий и загрязнений морской среды весьма велика. Например, только в 1979 г. в реке Рейн на территории ФРГ и Голландии произошло 345 аварий судов, связанных с выбросом нефти и иных загрязняющих веществ⁶. В 1974 г. у берегов Японии зарегистрировано 2366 разливов нефти. Убытки одних лишь рыбаков от указанных загрязнений составили 3,77 млрд. иен⁷.

Согласно ст. I (6) Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью к «убыткам от загрязнения» относятся «все убытки вне судна, перевозящего нефть, причиненные

таким загрязнением в точном смысле слова, которое явилось результатом утечки или слива нефти, где бы ни произошла утечка и слив». К ним относятся убытки от загрязнения побережья, акваторий портов в пределах территориальных вод, сплавляемого леса на морских рейдах, различных плавучих сооружений, а также убытки от гибели морской и береговой флоры и фауны. Одновременно Брюссельская Конвенция 1969 г. не распространяется на убытки от пожаров и взрывов, явившихся прямым следствием загрязнения нефтью.

Некоторая искусственность такого разграничения убытков особенно заметна в случаях, когда речь идет о загрязнении плавучих или стационарных сооружений на море, на которых имеется экипаж или производятся какие-либо работы (суда, буровые вышки и платформы, средства для сбора океанских данных, строительные платформы, плоты и т. д.). Любая работа на таком сооружении связана с использованием техники, в том числе и электричества, а также других средств и орудий труда, что в условиях интенсивного образования газов, т. е. когда сооружение загрязнено нефтью, создает чрезвычайно высокую вероятность взрывов и пожаров.

Например, в ноябре 1977 г. на теплоходе «Прометеус» во время проведения сварочных работ вспыхнул пожар, поскольку искры попали на нефть, загрязнившую корпус судна при прохождении через нефтяное поле, а от нагретого корпуса воспламенилась бумага в твиндеке и создалась угроза взрыва топливных танков. Трюм с горящим грузом был залит двуокисью углерода и загерметизирован, однако власти порта Ла-Валетта, вблизи которого случилась авария, опасаясь взрыва и загрязнения, не разрешили судну входить в порт до полной ликвидации пожара. С помощью спасателей экипаж ликвидировал угрозу взрыва и загрязнения⁸.

Что касается горячей нефти, то не вызывает сомнений, что приближение ее к судну равнозначно серьезной опасности пожаров и взрывов. Например, в октябре 1973 г. вблизи танкера «Тексако Норд Дакота», стоявшего на якоре, загорелась нефть, разлившаяся по поверхности моря из подводного трубопровода. Как только горящая нефть приблизилась к кормовой части

танкера, в кормовом насосном отделении произошел взрыв. Из строя были выведены главный и вспомогательный двигатели. Огонь быстро распространился на все судно. В результате взрыва и пожара 33 чел. погибли, 2 чел. были ранены. Спасательное судно «Мелисса» сняло с борта оставшихся в живых людей, а затем ликвидировало пожар и отвело судно к причалу в порт Мобил в США⁹.

К опосредствованным формам опасности от загрязнения следует отнести угрозу убытков от простоя судов при закрытии гаваней, портов, приостановления гидротехнических работ и прочих, ибо любое такое закрытие или приостановление влечет за собой убытки, предотвращение которых является целью спасательных операций.

К «убыткам от загрязнения» следовало бы отнести и «личный ущерб» от загрязнения, нередко возникающий наряду с опасностью для материальных объектов и морской среды. Так, в октябре 1975 г. танкер «Кити Сан» (123 484 рег. т) взорвался на завершающей стадии разгрузки в Сингапуре от удара молнии. Расходы на борьбу с загрязнением нефтью и спасение оставшихся в живых членов экипажа танкера были включены в «ущерб от загрязнения» и выплачены в составе страхового возмещения, сумма которого составила 30 млн. ф. ст.¹⁰. В ПНР, в § 84 типового коллективного договора моряков торгового флота предусмотрено, что судовладельцы берут на себя обязанность страховать за свой счет личное имущество членов экипажа на сумму 20 тыс. злотых. При этом в числе страховых рисков предусмотрен ущерб имуществу членов экипажа, вызванный загрязнением¹¹.

Объем «личного ущерба» можно было бы исчислять по нормам законодательства государства, в территориальных или внутренних водах которого произошло загрязнение, а в открытом море — по законам государства флага судна-загрязнителя. Например, законодательство СССР исходит из принципа полного возмещения вреда, причиненного повреждением здоровья или смертью (ст. 275(I) КТМ). По законодательству США, за гибель 1 чел. на международной авиалинии, а также при катастрофе на море установлено возмещение ущерба в размере 75 тыс. долл., а за одну аварию

на внутренней линии — до 100 млн. долл.¹². Привязка к национальному законодательству позволяет одновременно признать, что требования при возмещении «личного ущерба» относятся к категории привилегированных и подлежат удовлетворению в первую очередь.

Если попытаться классифицировать все виды ущерба от загрязнения, то получится следующее:

ущерб от загрязнения всех объектов, кроме судов; ущерб от загрязнения судов и создаваемой ими опасности взрывов и пожаров, препятствующей нормальной эксплуатации судов и создающей убытки от простоя;

ущерб, вызванный закрытием портов и гаваней и связанным с ним простоем судов;

ущерб, вызванный простоем причалов, портовых механизмов, прекращением гидростроительных и иных работ;

реальный личный ущерб и расходы по его предотвращению.

Таким образом, в действительности существует не только угроза «собственно загрязнения», как это сформулировано в Брюссельской конвенции 1969 г., но и производная от нее угроза иных «убытков от загрязнения». Вполне очевидно, что, осуществляя операции, спасатели предотвращают (или уменьшают) всю совокупность угроз загрязнения и вызываемых ими убытков, а не отдельные из них. Пробел в отношении перечня «убытков от загрязнения», предотвращаемых усилиями спасателей, не восполняется и другими конвенциями. В частности, в Брюссельской конвенции 1910 г. нет даже упоминания «убытков от загрязнения» в числе объектов спасания.

Вместе с тем в практике спасания предотвращение «убытков от загрязнения» является весьма распространенной спасательной операцией. Например, когда в феврале 1970 г. начался большой пожар в порту Людвигсхафен (ФРГ), охвативший причал и 5 танкеров, все операции по борьбе с опасностью осуществляли государственные и частные спасательные компании, которым удалось спасти 2 танкера; 2 танкера — сгорели, 1 танкер — взорвался и затонул. При этом погибли 6 чел. После ликвидации пожара на судах, причале и воде, где горела нефть, спасатели с помощью специ-

альных судов-нефтесборщиков устранили загрязнение порта. Присуждая вознаграждение за спасение, западно-германский суд рассматривал все действия спасателей как единую спасательную операцию.

Потребность в приведении норм международного и национального права в соответствии с реальной практикой спасения от загрязнения на море привела к появлению в последние годы ряда проектов изменения действующих конвенций и иных актов.

В 1979 г. Франция, Мексика и Уругвай внесли в Международную Морскую Организацию (ИМО) проект конвенции, в ст. I(1) которой указывается, что участники конвенции могут принимать такие меры в пределах их территориальных вод, какие окажутся необходимыми для предотвращения, уменьшения или ликвидации опасности или угрозы опасности от загрязнения побережья и причинения иного ущерба государству в связи с морской аварией или операциями, связанными с этой аварией.

В ст. V (2, 3) проекта конвенции говорится, что прибрежное государство, установившее, что необходимо принять меры, предусмотренные в ст. I, может дать соответствующие указания спасателям. Спасатель, предпринявший такие меры, приобретает право на вознаграждение. При определении суммы такого вознаграждения учитываются понесенные спасателями расходы и материальный риск, которому он подвергался. Лицом, ответственным за оплату всех расходов прибрежного государства, вызванных аварией, а также вознаграждения спасателей является владелец аварийного судна-загрязнителя (ст. VI). Однако спасатель, который предпринял спасательные операции по указанию прибрежного государства, вправе требовать уплаты спасательного вознаграждения от этого государства. Уплатив такое вознаграждение, прибрежное государство приобретает право востребовать с владельца судна-загрязнителя сумму уплаченного спасателям вознаграждения, а также все понесенные государством расходы, вызванные аварией (ст. VI)¹³.

Под влиянием указанного проекта конвенции, а также ряда других предложений государств Международный морской комитет на своей 32-й конференции в мае 1981 г. одобрил проект новой конвенции по спа-

санию (взамен Брюссельской конвенции 1910 г.) и передал его Юридическому комитету ИМО для доработки и одобрения. Данный проект одобрили более 60 государств. Ожидается, что официальное принятие новой конвенции состоится в 1984 г. Среди новых положений, включенных в проект конвенции, предусматривается и такой вид опасности, как угроза загрязнения с правом спасателей на получение соответствующего вознаграждения.

Конвенция вводит понятие «убытки от загрязнения», имея в виду любые убытки, вызванные аварией с судном или иным объектом на море, если они сопровождаются взрывами, пожарами и утечками загрязняющих веществ (п. 4 ст. 1-1). Новая конвенция не заменяет и не отменяет действующие международные конвенции и не противоречит им, а является своеобразным дополнением к международному и национальному праву, регулирующему спасение на море (п. 1 ст. 1-3). Конвенция предоставляет самим государствам решить вопрос о пределах, в которых они предпочтут национальный закон положениям конвенции об уплате вознаграждения (п. 3 ст. 1-3). Проект конвенции содержит положение об обязанности судовладельца и капитана аварийного судна принять своевременные меры по привлечению спасателей и всемерно содействовать им в проведении операций (п. 1 ст. 2-1). Кроме того, они вправе привлекать на помощь первым спасателям дополнительные спасательные средства, если есть сомнения, что первый спасатель может успешно завершить операции (п. 2 ст. 2-1).

В свою очередь спасатель обязан сделать все от него зависящее для спасения имущества и предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения (п. 1 ст. 2-2).

В числе факторов, учитываемых судом или арбитражем при определении размера вознаграждения, в проекте конвенции на первом месте поставлена «стоимость спасенного имущества» (п. 1а ст. 3-2), в то время как в Брюссельской конвенции 1910 г. и КТМ СССР (ст. 268) этот фактор учитывался во вторую очередь и упоминался самым последним.

Проект конвенции дополнен специальными положениями (Ст. 3-3. Специальная компенсация), касаю-

щимися прав спасателей, предотвращающих или уменьшающих убытки от загрязнения. Если в ст. 3-1 проекта конвенции содержатся традиционные положения, обобщенно выражаемые принципом «без спасения — нет вознаграждения», то в ст. 3-3 предусмотрен отход от этих положений, создание исключительных прав для тех спасателей, которые проводят операции по борьбе с загрязнением. В частности, спасатели приобретают право на возмещение расходов и в случае безуспешного спасания (п. 1 ст. 3-3).

Еще в 1980 г., за год до разработки в Монреале проекта новой конвенции по спасанию, Комитет Ллойда предложил новую форму открытого спасательного контракта, в ст. 1 (а) которого в качестве особого объекта спасания упоминается «танкер, полностью или частично загруженный нефтью», его «бункер и запасы». При этом спасатель обязуется «приложить все усилия для предотвращения утечки нефти с судна во время оказания услуг по спасанию данного судна и/или его груза, бункера и запасов». Под нефтью понимается «сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочные масла».

Новый контракт Ллойда создает правовые гарантии того, что в случаях спасания танкеров спасателю будут компенсированы, как минимум, его расходы на проведение операций и выплачено вознаграждение, определяемое по усмотрению арбитража в размере до 15% суммы спасательных расходов. При разработке формы ожидалось, что новые положения будут стимулировать проведение аварийно-спасательных работ на танкерах, состояние которых ставит под сомнение возможность достижения положительного результата. Однако спасательные фирмы считают внесенные изменения недостаточными и предлагают, чтобы в случае успешного завершения спасательных работ размер спасательного вознаграждения определялся с учетом не только стоимости спасенного судна и его груза, но и вероятной ответственности судовладельцев и грузовладельцев за возможное загрязнение и расходов на удаление остатков судна, т.е. размер вознаграждения должен сопоставляться со всей суммой предотвращенного «убытка от загрязнения», а не только со стоимостью судна-загрязнителя¹⁴.

Именно такое толкование объема грозящей опасности предложили спасатели аварийного танкера «Штутгарт», севшего на мель недалеко от порта, однако западногерманский суд не согласился с ними, указав, что, во-первых, пока еще нет правовой нормы, которая бы закрепляла столь широкое толкование понятия «убытки от загрязнения», во-вторых, встречающееся в судебно-арбитражной практике расширенное толкование понятия «опасность загрязнения» еще не является общепризнанным. Определяя вознаграждение за спасение, суд исходил из стоимости аварийного танкера и его груза¹⁵.

В заключение можно было бы сказать, что ни Брюссельская конвенция 1969 г., ни новый контракт Ллойда, ни даже проект новой конвенции (взамен конвенции 1910 г.) не идут настолько далеко, чтобы под «опасностью от загрязнения», как объектом спасания, видеть всю совокупность угроз от загрязнения и, соответственно, соизмерять размер вознаграждения со стоимостью грозившего, но предотвращенного ущерба. Например, стоимость аварийного танкера «Амоко Кадис» составляла примерно 60 млн. долл., а вызванный загрязнением убыток превысил 2 млрд. долл. Если бы этот убыток был предотвращен, то размер вознаграждения должен был бы определяться исходя из суммы грозившего ущерба, т.е. из 2 млрд. долл., а не стоимости танкера (как в новом контракте Ллойда), составляющей всего 60 млн. долл.

Единственным и в основном теоретическим исключением из традиционного понятия «объект спасания», поскольку пока еще нет соответствующей практики, является грозящий «ядерный ущерб» и сопоставимое с ним единое «ядерное» вознаграждение, размер которого может превышать стоимость ядерного судна и/или груза.

§ 2. Успех спасания от загрязнения

Положительный результат услуг спасателей означает, что материализация опасности предотвращена или уменьшена.

В ст. 2 действующей Конвенции 1910 г. говорится, что право на справедливое вознаграждение дает всякий факт оказания помощи и спасания, «имевший полезные

последствия», и «никакого вознаграждения не полагается, если оказанная помощь осталась без полезных последствий». В типовых спасательных контрактах, в том числе МАК, Ллойда, Швицера и др., эти положения аккumulированы в принципе: «Без спасения — нет вознаграждения».

Однако для случаев спасения от загрязнения указанные положения международного и национального морского права претерпевают существенные изменения, поскольку наряду с понятием «спасение» в практику борьбы с загрязнениями введено понятие «защитные меры», под которым, в соответствии со ст. I(7) Брюссельской конвенции 1969 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью, понимаются любые разумные меры, предпринятые для предотвращения или уменьшения убытков от загрязнения.

Поскольку в международных конвенциях не раскрывается понятие разумности защитных мер, вопрос о признании конкретных мер разумными разрешается судебно-арбитражными органами. На практике защитные меры считаются разумными, если они направлены против угрозы загрязнения как самого аварийного судна, так и других объектов вне его, включая морскую среду, флору, фауну и т. д. Например, при защите от загрязнения нефтью, вытекавшей из аварийного танкера «Торри Каньон», были использованы 53 морских судна и 15 самолетов, ежедневно затрачивалось 90 тыс. галлонов (408,6 тыс. л) детергентов, а общие расходы одной лишь Великобритании превысили 1,6 млн. ф. ст. Несмотря на безуспешность защитных мер, они были признаны разумными¹⁶.

Меры считаются разумными, если существует причинная связь между угрозой загрязнения и действиями, предпринятыми для ликвидации этой угрозы. Для выявления причинной связи существенное значение имеет идентификация конкретного источника загрязнения. В числе методов идентификации, применяемых для выявления одного из 222 видов нефти или свыше 1 тыс. других видов загрязняющих веществ, перевозимых на судах, используют добавление в перевозимый груз специального распыленного состава, газовую хроматографию, микроволновое зондирование, маркировку остатков нефти металлической пылью и т. д.

Идентификация источника загрязнения необходима также для определения ответственного за загрязнение лица, а следовательно, и лица, ответственного за оплату спасательного вознаграждения. О необходимости такой идентификации говорилось на 19-м совещании директоров классификационных обществ НРБ, ВНР, ГДР, КНДР, ПНР, СССР, ЧССР и на сессии Международной ассоциации портов и гаваней в 1977 г.

Кроме того, в составе ряда спасательных служб и частных спасательных компаний имеются специалисты, обязанные заниматься выявлением источников загрязнения и ответственных за уплату спасательного вознаграждения лиц. Например, такие специалисты есть в десятках спасательных компаний США, занимающихся на договорных основах борьбой с загрязнением нефтью и другими вредными веществами вблизи морского побережья и на внутренних водных трассах. В частности, в прибрежных водах порта Сан-Франциско действует спасательная компания «Клин Бэй», располагающая 5 специально оборудованными судами, плавучими ограждениями общей длиной свыше 5 тыс. м и обученным персоналом численностью в 500 чел. Управление лондонского порта создало в 1974 г. Службу по борьбе с загрязнением реки Темзы. Районом действия службы, в состав которой входит отдел по выявлению причин и источников загрязнения, является приливной участок реки Темзы от устья до Теддингтонского шлюза. Служба располагает рядом специализированных нефтесборочных и пожарных судов, автомобилями-амфибиями, вертолетами-наблюдателями, ограждениями загрязненных участков, запасом дисперсантов, квалифицированным персоналом.

Следует заметить, что попытки координировать в международном масштабе деятельность спасательных служб государств, в том числе и по ликвидации разливов нефти, вызванных столкновением судов, предпринимались еще в 1964 г., когда Великобритания, Франция и ФРГ заключили Истборнскую конвенцию о судоходстве. Участники конвенции обязались организовать постоянное патрулирование спасательными судами районов Великих озер, Северного моря, залива Делавэр, м. Фенистерре, Гибралтарского пролива, Суэцкого и Персидского заливов, Красного моря, Баб-эль-Мандебского про-

лива. Кроме того, спасательные службы должны были сотрудничать в вопросах выявления лиц и организаций, ответственных за аварии и загрязнение¹⁷.

В качестве еще одного признака разумности защитных мер судебно-арбитражные органы требуют доказательств того, что такие меры направлены на борьбу с угрозой загрязнения конкретных объектов. Например, в августе 1971 г. на борту греческого парома «Хеленна», следовавшего с пассажирами по Адриатическому морю, вспыхнул пожар. Помощь оказал югославский теплоход «Слобода», экипаж которого снял людей с аварийного судна, а затем, предотвращая взрыв топливных танков судна и распространение огня на машинное отделение, перекачал в свои танки все топливо и масло аварийного судна, заполнил танки парома инертным газом и ликвидировал пожар. Югославский суд признал, что моряки теплохода «Слобода» не только спасли людей и имущество, но и предотвратили массовый разлив загрязняющих веществ, чем спасли от гибели объекты промысла (рыбу, моллюсков и пр.) на обширном участке моря у побережья Греции. За свои действия спасатели заслуживают повышенного спасательного вознаграждения¹⁸.

Для реальной практики существенное значение имеет вопрос о том, должны ли разумные защитные меры от загрязнения нефтью и другими вредными веществами завершиться успехом или достаточно одного лишь факта их проведения.

Поскольку требование полезного результата прямо не предусмотрено в Брюссельской конвенции 1969 г., в зарубежной судебно-арбитражной практике при разрешении вопроса о полезном результате защитных мер выдвигаются два условия: во-первых, меры должны быть разумными и полезными, во-вторых, должна существовать разумная пропорциональность между расходами по защитным мерам и предотвращенной опасностью, т. е. сумма расходов по защитным мерам не должна превышать предотвращенного убытка от загрязнения¹⁹.

Условие «разумной пропорциональности» следует рассматривать как весьма жесткое и в значительной мере неприемлемое для спасателей. В качестве возражений против него можно было бы указать на следующее.

Во-первых, условие обязывает спасателей заранее, нередко еще до проведения операций, оценить размер

грозящего убытка от загрязнения и сообразовать свои расходы, а следовательно технологию и количество используемых технических средств, с размером грозящего убытка. Примером сложности определения размера предотвращенного убытка может быть ст. 755 Закона Канады 1971 г. о предотвращении загрязнения моря нефтью, в которой, в качестве одной из форм убытков от загрязнения, упоминается упущенная выгода от рыболовства. Для установления ее размера заинтересованному лицу дается два года, начиная с момента загрязнения. При желании получить компенсацию за упущенную выгоду от рыболовства заинтересованное лицо в течение того же двухлетнего срока должно письменно сообщить об этом Директору специального компенсационного фонда, приложив к своему требованию доказательства размера упущенной выгоды. Проверка основательности претензий производится в форме проверки письменных доказательств. Вряд ли правильно возлагать на спасателей бремя такого доказывания.

Во-вторых, условие лишает спасателей материальной заинтересованности, ибо спасатели могут рассчитывать лишь на возмещение понесенных ими расходов.

В-третьих, условие ведет к разграничению операций по предотвращению загрязнения и по спасанию имущества, хотя на практике это не всегда возможно сделать, не говоря уже о том, что в обоих случаях целью спасания является предотвращение убытков судовладельца, грузовладельца, страховщика и других лиц.

Вместе с тем примерно с середины 70-х годов в зарубежной судебно-арбитражной практике все отчетливее проявляется вторая тенденция — ставить право спасателей на возмещение расходов и получение вознаграждения в зависимость от достижения положительного результата в борьбе с загрязнением, т. е. тенденция на уравнивание всех категорий спасателей.

Например, в 1978 г. английский суд рассмотрел два иска спасателей об уплате им вознаграждения за спасение танкеров «Элени У» и «Кристос Байтэс», севших на мель у побережья Великобритании. Для предотвращения утечки нефти, облегчения сидящих на мели судов и последующего их снятия спасатели откачали в специальные емкости 34,4 тыс. м³ нефти из танкера «Кристос Байтэс» и 12,5 тыс. м³ нефти из танкера

«Элени У». Операции закончились полным успехом: суда были сняты с мели без повреждений и без какого бы то ни было загрязнения окружающей среды. Суд специально подчеркнул, что вознаграждение присуждается с учетом достижения спасателями полного успеха²⁰.

Не вызывает сомнений, что практически любые разумные действия по предотвращению или уменьшению загрязнения полезны. Бесспорно полезен любой сбор нефти с поверхности воды, камней, песка, бортов судов и других объектов, снятие ее с оперения птиц, тела животных и т. д., поскольку уменьшается количество и интенсивность ее воздействия. Полезна локализация разлива нефти загрязнениями, что способствует более концентрированному и эффективному использованию техники. Пассивное сдерживание перемещения нефтяного разлива дает выигрыш времени для эвакуации объектов загрязнения и последующих активных форм борьбы, создает возможность благоприятного воздействия гидрометеорологических факторов (отгонные ветры, течения) и способствует естественным процессам взаимодействия биологических микроорганизмов, морской воды и нефти, в результате чего последняя разлагается и оседает на дно.

Учитывая указанные выше тенденции Комитет Ллойда предложил в новой форме спасательного контракта свой компромиссный вариант. Суть компромисса — отход в случаях борьбы с загрязнением от принципа «Без спасения — нет вознаграждения», это отход не абсолютный, а относительный.

При этом в контракте расширено число случаев, при которых допускается такой отход. Общим условием отхода от принципа «Без спасения — нет вознаграждения» является факт спасения такого имущества, как танкер, полностью или частично загруженный нефтью, и отсутствие небрежности в действиях спасателей, их служащих и/или агентов. Успех спасения не обязателен в трех возможных случаях: 1) спасательная операция оказалась безуспешной; 2) спасательная операция оказалась лишь частично успешной или полезной; 3) спасатель был лишен возможности завершить операции.

Близкие по содержанию положения содержания в ст. 3.3 Проекта новой конвенции по спасанию.

В морском законодательстве СССР пока нет положений, сходных с положениями контракта Ллойда и проекта новой конвенции по спасанию, но они, несомненно, появятся, когда конвенция будет подписана и ратифицирована. Что касается МАК, то она требует, чтобы при спасании танкера и предотвращении загрязнения был обязательно достигнут положительный результат.

Например, танкер «Фридрих Энгельс» сел на камни в проливе Зунд, имея на борту около 11 тыс. т. мазута. Спасательные суда — мотобот «Голиаф» и танкер «Очаков», заключив договор спасания по форме МАК, ликвидировали вытекание мазута через пробоины в днище, облегчили судно откачкой части груза (3740 т), а затем сняли его и отвели в порт Ленинград. Общее вознаграждение за спасательную операцию МАК установила в размере 79 тыс. руб.²¹ По делу о вознаграждении за спасение танкера «50-летие Советской Грузии», в апреле 1971 г. севшего на мель в проливе Большой Бельт, МАК считала, что снятие судна с мели и предотвращение растекания мазута по поверхности воды представляет собой элементы единой спасательной операции. Вознаграждение за спасение было установлено в размере 60 тыс. руб. (Дело МАК № 3/1972).

В зарубежной практике защитные меры от загрязнения признаются полезными даже в том случае, когда они только отдалают момент загрязнения, но окончательно его не предотвращают. Так, при аварии танкера «Оушен Игл» вблизи порта Сан-Хуан (Пуэрто-Рико) портовые власти и частные спасательные компании безуспешно пытались предотвратить загрязнение порта и побережья. Несмотря на это, все защитные меры были признаны полезными и расходы по ним (примерно 1 млн. долл.), наряду с расходами по очистке загрязненных объектов (всего 2,5 млн. долл.), возмещены спасателям²². Точно так же не все меры спасателей порта Нью-Йорк оказались успешными, когда в районе Бруклина погибла нефтяная баржа и 125 м³ нефти вылилось в воду, угрожая городским пляжам. Используя самолеты и вертолеты, распылявшие специальные вещества-разрушители нефти, а также суда с отсасывающими насосами, удалось лишь существенно уменьшить загрязнение, но не предотвратить его полностью. Остатки нефти

уничтожались уже на береговой полосе. Несмотря на значительные расходы и частичное загрязнение, все меры спасателей были признаны полезными и они получили вознаграждение²³.

Иначе говоря для признания любых защитных мер полезными не требуется, чтобы они завершились отчетливо выраженным положительным результатом, достаточно, если они будут разумными и целесообразными. Именно об этом свидетельствуют тенденции современной зарубежной судебной-арбитражной практики и первые, посвященные рассматриваемому вопросу, нормативные установления (контракт Ллойда, проект новой конвенции). При разумности и полезности мер лица, их осуществлявшие, приобретают право на возмещение расходов и вознаграждение за спасание от загрязнения.

§ 3. Вознаграждение за спасание от загрязнения

Отход от принципа «Без спасения — нет вознаграждения» в случаях спасания от загрязнения означает одновременно отход от концепции фонда, применяемой при спасании имущества на море и означающей, что вознаграждение причитается лишь в том случае, когда что-то спасено и возвращено собственнику, т. е. имеется фонд, из которого такое вознаграждение может быть уплачено.

С концепцией фонда тесно связано изложенное в ч. 3 ст. 2 Брюссельской конвенции 1910 г. требование о том, чтобы ни в коем случае подлежащая уплате сумма не превышала стоимости спасенных вещей. Иначе говоря, сумма вознаграждения не может превысить суммы фонда. Однако необязательность достижения положительного результата в случаях спасания от загрязнения, а следовательно и необязательность создания фонда, означает, на первый взгляд, что ч. 3 ст. 2 Брюссельской конвенции 1910 г. к ним не применяется. Если же учесть, что полезные и разумные защитные меры в конечном итоге всегда целесообразны, поскольку снижают объем ущерба, уменьшают время пагубного воздействия на окружающую среду, способствуют более быстрой регенерации утраченных количественно-качественных характеристик флоры, фауны, промышленных объ-

ектов, плавучих и береговых сооружений и прочих, то можно говорить о том, что и в случаях борьбы с загрязнением создается своеобразный фонд эффективности спасательных услуг, под которым понимаются материальные и иные интересы, например экологическое равновесие морской среды. Следовательно, трактуя понятие фонд в несколько более широком смысле, чем при спасании обычных судов и грузов, и учитывая, что защитные меры не оканчиваются на этапе предотвращения загрязнения, а продолжают и после того, как произошла авария и загрязнение, можно сказать, что ч. 3 ст. 2 Брюссельской конвенции 1910 г. все-таки применяется к разумным и полезным защитным мерам.

Так, по контракту Ллойда 1980 г., положенного в основу проекта новой конвенции по спасанию, в случае недостижения положительного результата при предотвращении загрязнения спасатель, если он не проявил небрежности в своих действиях, получает право на компенсацию своих расходов и на получение прибыли, не превышающей 15% таких расходов. Обращает на себя внимание термин «прибыль», использованный в контракте вместо термина «вознаграждение», чем подчеркивается не только правовая природа этого дохода спасателей, но и выгодность любой деятельности по борьбе с загрязнениями на основе контракта Ллойда.

По контракту расходы при безуспешной защите от загрязнения включают в себя, помимо фактических расходов спасателей, также расходы по справедливым ценам за все использованные спасателем в операции буксиры, средства, их персонал и другое оборудование. Все указанные расходы спасателей возмещаются им сверх других расходов спасания, например расходов по спасанию имущества, не создающего загрязнения.

Что касается проекта новой конвенции, то при недостижении успеха в борьбе с загрязнением она предоставляет спасателю право на полную компенсацию разумных расходов (п. 1 ст. 3-3). Если же спасателям удастся предотвратить или уменьшить загрязнение, то они, сверх компенсации расходов, получают право на специальное вознаграждение, определяемое судом в размере до 100% суммы расходов (п. 2 ст. 3-3). Причем в п. 3 ст. 3-3 делается оговорка, что спасатели получают указанное специальное вознаграждение за успешную борьбу

с загрязнением, если его сумма превышает сумму вознаграждения за спасение, установленную на основе принципа «Без спасения — нет вознаграждения» и с использованием факторов, упомянутых в ст. 3-2 проекта конвенции (стоимость спасенного имущества, риск для спасателя и пр.). Если же общее вознаграждение за спасение, установленное на основе положений ст. 3-2 проекта конвенции, будет больше специального вознаграждения, то спасатели получают большее из этих двух вознаграждений. Вместе с тем очевидно, что на практике далеко не всегда можно разграничить операции по спасанию имущества и предотвращению загрязнения.

Например, при взрыве на груженом нефтью танкере «Аусгус Сандвик» в шведском порту, недалеко от Стокгольма, в море вылилось около 1,5 тыс. т нефти. Спасание экипажа, ликвидацию пожара, сбор разлитой нефти и предотвращение загрязнения осуществляла группа спасательных судов. Причем деятельность одного из них — специального судна «Петролина», занимавшегося только сбором нефти и за 4 дня собравшего 1,2 тыс. т — не выделялась из общих действий по спасанию и предотвращению загрязнения. Вознаграждение за спасение было назначено в виде единой суммы за все операции²⁴.

Спасатели, проявившие небрежность и не сумевшие вследствие этого предотвратить или уменьшить загрязнение, лишаются полностью или частично права на вознаграждение (п. 5 ст. 3-3 проекта конвенции).

Достоинством проекта конвенции является то, что она не ограничивает перечень загрязняющих веществ одной лишь «нефтью», как это сделано в контракте Ллойда, а имеет в виду любые загрязняющие вещества, воздействующие на морскую среду и объекты (п. 4 ст. 1-1).

Иначе говоря, за безуспешные попытки спасти танкер, груженный, например, жидким хлором, т. е. веществом, во много раз более опасным для окружающей морской среды и самих спасателей, чем нефть, никакого возмещения расходов не полагается, если спасательные операции осуществлялись по контракту Ллойда. Когда же будет подписана и вступит в силу новая конвенция, то она предоставит им такое право. Спасателям, использующим контракт Ллойда и приступающим к операциям

по спасанию танкера и предотвращению загрязнения, следует удостовериться, загружен ли танкер нефтью или другими веществами, ибо в последнем случае спасатели не получают ничего за спасение от загрязнения, независимо от успеха операций и объема затрат.

Использование других спасательных контрактов, например по форме МАК, еще более бесперспективно при спасании от загрязнения, ибо в случае отсутствия положительного результата спасатели не получают права на возмещение расходов даже тогда, когда танкер загружен нефтью, не говоря уже о других веществах.

Естественный выход из создавшегося положения с целью ликвидации пробела в правовом регулировании спасания от загрязнения состоит в том, чтобы изменить форму МАК и другие типовые формы договоров спасания, включив в них положения, подобные положениям проекта разрабатываемой конвенции по спасанию на море.

Вместе с тем пока не осуществлены указанные изменения типовых форм и пока не принята новая конвенция, судебными органами приходится руководствоваться действующим международным и национальным морским правом, т. е. Брюссельской конвенцией 1910 г., «нефтяными» и «ядерными» конвенциями, формой Ллойда 1980 г. Из всего многообразия действующих нормативных актов лишь форма Ллойда содержит положения, частично приближающиеся к оптимальному регулированию спасания от загрязнения, но и то только нефтью, не говоря уже о том, что объектом спасания является лишь аварийный танкер, хотя таким объектом должен был бы быть и танкер, и окружающая среда. Соответственно этому размер спасательного вознаграждения (по контракту Ллойда) за спасение танкера и предотвращение или уменьшение загрязнения ограничен стоимостью танкера и его груза, хотя должен был бы ограничиваться всей суммой угрожавшего, но предотвращенного или уменьшенного ущерба от загрязнения.

В связи с этим возникает вопрос, может ли спасатель, не использовавший форму Ллойда и предотвративший загрязнение не только нефтью, но и каким-либо другим веществом, например, радиоактивным, реализовать свое право на вознаграждение за спасение. Одно-

временно возникает вопрос о том, кто должен платить такое вознаграждение.

Как уже отмечалось, «ядерные» конвенции включают в понятие ядерный ущерб лишь часть возможных видов ущерба, исключая упущенную выгоду, расходы по защите от радиоактивного загрязнения, ущерб, причиненный ядерным оружием, и пр. При всех этих исключениях ответственность за ущерб возлагается не на ядерного оператора, а на каких-то иных лиц. Что касается спасателя, то для него не имеет значения причина возникновения опасности радиоактивного загрязнения, поскольку, во-первых, задача спасателя — ликвидировать эту опасность и предотвратить загрязнение, во-вторых, «ядерные» конвенции ни в каком случае не предусматривают выплаты спасателям вознаграждения за предотвращение или уменьшение загрязнения.

Если дополнить ст. I(7) Брюссельской конвенции 1962 г. и ст. I(к) Венской конвенции 1963 г. положением о включении в «ядерный ущерб» расходов на проведение защитных мер, то спасатели получают право на возмещение расходов, но лишь в случаях предотвращения конвенционного ядерного ущерба, и не будут иметь такого права во всех других случаях (исключениях из ответственности ядерного оператора). Кроме того, предлагаемая модификация создаст право лишь на возмещение расходов спасателей без права на получение вознаграждения.

В качестве частичного разрешения возникшей проблемы (только для случаев «конвенционного» ядерного ущерба) можно было бы включить в «ядерные» конвенции еще одно дополнение: «Ядерный ущерб включает в себя вознаграждение, означающее любые суммы, выплачиваемые сверх стоимости защитных мер».

Естественно, что применимость обоих дополнений ко всем случаям возникновения ядерного ущерба практически нецелесообразна, что влекло бы за собой чрезмерное расширение обязанностей ядерного оператора. Например, явно необоснованно возлагать на оператора оплату вознаграждения и расходов по защитным мерам, когда ядерный инцидент возник вследствие умысла потерпевшего. Одновременно это влекло бы за собой полный отказ от принципа вины, как одного из условий имущественной ответственности.

Аналогичный по характеру пробел существует и в «нефтяных» конвенциях, где также предусмотрен ряд условий освобождения судна от ответственности за загрязнение, а в случаях, когда ответственность за загрязнение и за расходы по защитным мерам все-таки возлагается на судовладельца, он не обязан оплачивать вознаграждение. Иначе говоря, применение «нефтяных» конвенций к спасанию от загрязнения влечет за собой одно из двух возможных последствий: 1) полное лишение спасателей права на вознаграждение и возмещение расходов; 2) признание за ними лишь права на возмещение расходов.

Включение спасательного вознаграждения в сумму расходов по защитным мерам и возложение на судовладельца ответственности за любые убытки от загрязнения приведут в конечном итоге к таким же неоправданным последствиям, как и в рассмотренном выше чрезмерном расширении понятия «ядерный ущерб». Следовательно, и в случаях спасания от загрязнения нефтью, если к ним применять «нефтяные» конвенции, обнаружится явный пробел в правовом регулировании, означающий, что в ряде случаев спасатели не будут иметь права на вознаграждение за спасение от загрязнения.

Наиболее перспективным направлением в создании правовых оснований для оплаты вознаграждения во всех случаях спасания от загрязнения можно считать использование положений морского страхования об обязанности страховщика уплатить страхователю расходы по предотвращению убытков, за которые отвечает страховщик (ст. 218, 221, 222 КТМ СССР). Условие о таком возмещении характерно для страхования обычных судов и грузов. Что касается страхования ядерных судов и радиоактивных грузов, а также танкеров, груженых нефтью и другими вредными веществами, то в нем имеется ряд особенностей.

Так, обязательное страхование оператором деликтной ответственности за ядерный ущерб осуществляется в ядерных пулах и на условиях «ядерного», а не «морского» страхования. Ущерб самой АЭУ и ядерному судну страхуется добровольно. При этом страхование ядерного ущерба не охватывает расходов по защитным мерам, распространяясь лишь на положительный ущерб предмету страхования. В настоящее время существует

тенденция к сосредоточению страхования ядерных судов и радиоактивных грузов в руках только морских страховщиков, но на особых условиях, отличающихся от традиционных условий морского страхования.

Если внести изменения в национальное законодательство о страховании (например, в ст. 215 КТМ СССР) и в страховые полисы ядерных пулов, возложив на страховщика ядерного ущерба обязанность оплатить расходы по спасанию от радиоактивного загрязнения, то возникло бы материально-правовое основание для реализации спасателем своего права на ядерное вознаграждение. Такому расширению обязанностей страховщика в определенной мере способствует сосредоточение почти всего страхования ядерных судов и радиоактивных грузов в руках морских страховщиков и объективное сходство характера страхуемых спасательных расходов.

В то же время освобождение в ряде случаев ядерного оператора от ответственности за ущерб, а следовательно, и от страхования этого ущерба свидетельствует о том, что предложенная модификация по-прежнему не гарантирует спасателю получение вознаграждения во всех случаях успешного спасания от радиоактивного загрязнения.

Число таких случаев можно было бы сократить, распространив правила морского страхования на добровольное страхование ядерных объектов, а не только на обязательное, возлагаемое на ядерного оператора. С этой целью следовало бы внести соответствующие изменения в национальные законодательства о страховании (в главу XII КТМ СССР, Морской страховой акт 1906 г. Великобритании, Закон 1967 г. и Декрет 1968 г. Франции и т. д.) или включить специальную оговорку («с оплатой расходов по уменьшению и/или предотвращению ядерного ущерба») в существующие своды страховых оговорок, например в Свод оговорок института лондонских страховщиков.

Таким образом, можно считать установленным, что субъектом ответственности за ядерное вознаграждение является оператор, который имеет возможность в большинстве случаев переложить свое имущественное бремя на страховщиков.

Во всех остальных случаях ядерные конвенции и национальное законодательство предусматривают, что

ядерный оператор (и страховщик) полностью или частично освобождается от ответственности или приобретает право регресса к причинителям вреда, среди которых могут быть и потерпевшие²⁵. Соответственно, в числе субъектов ответственности за «ядерное» вознаграждение могут быть не только виновные причинители или сопричинители ядерного ущерба, но и лица, потерпевшие этот ядерный ущерб.

Если лица виновны в той или иной мере в возникновении ядерной опасности, а следовательно и в необходимости спасания, то возложение на них ответственности за ядерный ущерб и оплату спасательного вознаграждения — естественное следствие их противоправного поведения. И хотя «ядерные» конвенции не предусматривают оплаты такого вознаграждения, можно с определенными ограничениями применять к возникающим отношениям положения Брюссельской конвенции 1910 г. о спасании на море.

Особую подгруппу составляют имущественные интересы лиц, непричастных к возникновению ядерного инцидента, но потерпевших ядерный ущерб в случаях, когда оператор не несет за него ответственности. В этом случае спасатели, предотвратившие или уменьшившие ядерный ущерб, не могут требовать вознаграждения ни с оператора, ибо он не несет ответственности, ни со страховщика, ибо нет обязательного страхования, ни с виновного в ущербе лица — его также нет, ибо ущерб причинен стихией. Все последствия ядерного инцидента, включая оплату ядерного вознаграждения, падают на потерпевших.

К возникающим отношениям применимы основные положения Брюссельской конвенции 1910 г., кроме ограничений по объектам спасания, пределу вознаграждения и порядку его определения. Для устранения этих ограничений следовало бы дополнить соответствующими положениями статьи 1, 2, 8 Брюссельской конвенции и статьи 260, 268, 269 КТМ СССР.

В заключение следовало бы сказать, что возможно предъявление спасателями требований к потерпевшим даже при наличии ответственности ядерного оператора (и страховщика) за ядерный ущерб. Право на такое требование возникает в том случае, когда сумма расходов и вознаграждения спасателей превышает предел от-

ветственности ядерного оператора, предусмотренный в международных конвенциях и национальном праве (500 млн. долл. в США, 5 млрд. фр. в Бельгии, 500 млн. фр. во Франции, до 1 млрд. марок в ФРГ, 36 млрд. иен в Японии, 1,5 млрд. «фр. Пуанкаре» в Нидерландах, 1,5 млрд. «фр. Пуанкаре» в соответствии с Брюссельской конвенцией 1962 г. и т. д.)²⁶. При этом ответственность потерпевших за уплату вознаграждения является субсидиарной к ответственности ядерного оператора (и страховщика) и ограничена превышающей предел ответственности последних суммой.

Что касается «нефтяных» конвенций, то исходя из самого факта существования предела ответственности за загрязнение нефтью (450 млн. «фр. Пуанкаре» в соответствии с Брюссельской конвенцией 1971 г. о компенсационном фонде), естественно предположить, что все убытки сверх суммы фонда падают на потерпевших.

Указанное ограничение ответственности распространяется на отношения между владельцами ответственного за загрязнение судна и потерпевшими от загрязнения лицами. Если защитные меры принимаются судном-загрязнителем или самими потерпевшими лицами, то к возникающим из этих действий требованиям об уплате расходов и вознаграждения применяется предел ограничения ответственности. Но если защитные меры приняты третьими лицами-спасателями, то применение принципа ограниченной ответственности к требованию этих лиц о возмещении расходов и уплате вознаграждения (кроме ограничений, предусмотренных Брюссельской конвенцией 1910 г. о спасании) противоречило бы общераспространенной правовой конструкции «недопустимости неосновательного обогащения» одного лица за счет другого. «Отказ от этой концепции, — замечает П. Манка, — привел бы к тому, что убытки потерпевшего уменьшились бы на сумму расходов по защитным мерам, принятых третьими лицами и за их счет»²⁷.

Следовательно, на сумму вознаграждения и расходов по защитным мерам от загрязнения нефтью, превышающую суммарный ограничительный фонд (фонд ответственности судовладельца и международный фонд), иск может быть предъявлен и к потерпевшим лицам, получившим выгоду от спасания. Основанием предъявления иска является: 1) получение потерпевшим выгоды

от проведения защитных мер; 2) превышение суммы убытков от загрязнения над суммарным ограничительным пределом; 3) неполучение спасателями возмещения из суммарного ограничительного фонда.

На практике потерпевший может избежать реальной уплаты вознаграждения спасателям, отказавшись полностью или частично в их пользу от причитающегося потерпевшему возмещения из суммарного ограничительного фонда. В этом особом случае обязательно наличие не только положительного результата спасания от загрязнения, но и доказанный конкретный размер предотвращенного убытка. Бремя доказывания материального эффекта спасания возлагается на самих спасателей.

Естественно, что с принятием новой конвенции по спасанию в определенной мере разрешаются некоторые проблемы, связанные со страхованием и пределами ответственности владельца судна-загрязнителя, поскольку в проекте конвенции за основу принимается не размер ущерба потерпевшего, а сумма расходов спасателя. Кроме того, ответственным за уплату всех расходов и вознаграждения спасателей (в общей сумме до 200% расходов) признается только владелец судна-загрязнителя независимо от его ответственности за загрязнение, т. е. и в случаях, когда, согласно Брюссельской конвенции 1969 г., он освобождается от ответственности (война, народные волнения, стихийное бедствие и пр.).

Уплатив спасателю причитающиеся ему суммы, судовладелец может затем получить их со страховщика и из компенсационного фонда. При этом фонд обязан компенсировать расходы и вознаграждение спасателей, поскольку они входят в «убытки от загрязнения», а фонд несет субсидиарную к ответственности судовладельца, а иногда и основную ответственность за такие убытки.

Вместе с тем проект конвенции оставляет открытым вопрос о том, кто должен оплатить расходы и вознаграждение спасателей, превышающие суммарный ограничительный фонд, т. е. должен ли оплатить их владелец судна-загрязнителя или потерпевший, получивший выгоду от спасания.

В соответствии с «нефтяными» конвенциями такую оплату должен произвести потерпевший, однако в соответствии с проектом новой конвенции платить должен владелец судна-загрязнителя, ибо для его ответствен-

ности за расходы и вознаграждение установлен иной предел — 200% суммы расходов, и этот новый предел может оказаться больше суммарного предела ответственности, предусмотренного Брюссельскими конвенциями 1969 и 1971 гг.

Поскольку новая конвенция не должна противоречить «нефтяным» конвенциям, а также, учитывая, что в ней сохранены многие принципы Брюссельской конвенции 1910 г., можно предполагать, что новый предел ответственности владельца судна-загрязнителя (равный 200% расходов спасателей) также не должен превышать суммарного фонда, а если такое превышение произошло, то его материальные последствия должны возлагаться на спасателей в качестве их специфического риска. Учитывая, что существует только проект новой конвенции и еще нет практики ее применения, невозможно с полной уверенностью утверждать, по какому пути пойдет дальнейшее развитие международного и национального права в рассматриваемой области спасания на море.

§ 4. Оформление спасания от загрязнения

Практика спасания от загрязнения показывает, что в большинстве случаев операции оформляются одним из типовых спасательных договоров. Например, в 9 часов утра 3 октября 1973 г. на танкере «Тексако Норд Дакота», следовавшем в балласте вдоль берегов США, произошел взрыв в кормовом насосном отделении. Из строя были выведены главный и вспомогательный двигатели, 33 чел. погибли, 3 чел. были ранены, судно лишилось хода и управления, на нем вспыхнул пожар и началась утечка нефти из топливных танков. Оставшиеся в живых члены экипажа боролись с огнем. В 23 ч того же дня на помощь подошел теплоход «Мелисса», который снял людей с аварийного судна, ликвидировал пожар и утечку нефти и отбуксировал аварийный танкер в порт Мобил (США). Все действия спасательного судна осуществлялись на основе типового договора спасания по форме «Меррит, Чэпмэн энд Ко»²⁸.

В другом случае спасательные операции также по договору «Меррит Чэпмэн энд Ко.» осуществлялись в порту Лос-Анджелес целой группой портовых буксиров

и судов частных спасательных компаний, когда в декабре 1976 г. на либерийском танкере «Сансиненд» (70 тыс. рег. т) произошел взрыв, слышимый на расстоянии 40 миль. Часть надстройки танкера была выброшена на причал, который сильно пострадал от взрыва, а сам танкер разломился пополам и затонул. Разлившаяся по воде нефть загорелась и угрожала другим судам и портовым сооружениям. Спасатели успешно ликвидировали загрязнение. Общие убытки от аварии превысили 20 млн. долл., в том числе расходы и вознаграждение спасателей в размере 5 млн. долл.²⁹.

Вместе с тем известно много случаев спасания от загрязнения, когда в операциях участвовало большое количество добровольцев, предварительно не оформлявших своего участия, а затем, после завершения услуг, заявивших о намерении получить компенсацию расходов или даже вознаграждение. Так, в очистке побережья Бретани (Франция), загрязненного мазутом с танкера «Танио», участвовали солдаты французской армии и сотни добровольцев из прибрежных деревень. Чрезвычайная вязкость мазута и гудронизация его при соприкосновении с морской водой привели к тому, что мазут нельзя было ничем растворить или соскрести с помощью машин. Единственными пригодными инструментами оказались лопаты и ведра³⁰.

Действия добровольцев чаще всего сочетаются с организационно-техническими мероприятиями властей. Например, для организации очистки побережья Бретани в 1978 г., загрязненного 230 тыс. т нефти с танкера «Амоко Кадис», во Франции был принят специальный декрет президента. Французские спасатели сливали жидкие продукты загрязнения (вода с песком и нефтью) в специальные рвы (по 100 м³), где и обрабатывали. Твердые продукты загрязнения обрабатывались на специально оборудованных площадках. В мае 1978 г. по просьбе Министерства внутренних дел Франции специальные спасательные подразделения ФРГ приняли участие в очистке побережья Бретани. Для руководства деятельностью выделенных сил при Министерстве внутренних дел ФРГ был создан специальный штаб. Всего от ФРГ в работах участвовали 270 пожарников, 74 автомобиля, 50 электрических насосных установок для подачи горячей воды и пара, 50 пожарных автоцистерн, автомобиль-

мастерская и пр. Все люди и техника были доставлены по железной дороге. Расходы и вознаграждение спасателям из ФРГ оплатило правительство Франции³¹.

Несмотря на принятые меры, загрязнение оказалось весьма значительным и привело к тяжелым экологическим последствиям: жертвами загрязнения стали около 20 тыс. птиц, часть которых принадлежала к очень редким видам. Расследование происшествия и учет причиненного ущерба продолжались свыше 4 лет. Иск в Чикаго на сумму более 4 млрд. фр. предъявила целая группа истцов: французское правительство, межотраслевой профсоюз северо-западного побережья Бретани, представляющий интересы 66 пострадавших от бедствия коммун, 6 коммун департамента Финистер, а также представители частного туристского бизнеса. В качестве ответчиков выступили судовладельческая фирма «Амоко транспорт интернэшнл», ее головная компания «Стандард ойл», либерийская компания — филиал «Амоко транспорт компания», построившие танкер, испанские судовладельцы и западногерманская фирма, отвечавшая за буксировку танкера (ей принадлежит спасательный буксир «Пасифик», который пытался спасти танкер «Амоко Кадис»). Рассмотрение дела займет, по предположениям, полтора года³².

Таким образом, практика оформления спасания от загрязнения идет по существу тем же путем, что и оформление спасания обычных судов и грузов. Однако в оформлении спасания от загрязнения есть некоторые особенности. Суть первой из них заключается в том, что прибрежное государство может при серьезной угрозе загрязнения вмешаться в аварийное происшествие с любым судном не только в своих территориальных водах, но и в открытом море, и следовательно, аварийному судну независимо от согласия или несогласия капитана и судовладельца может быть навязан определенный план спасания (и договор) или план иных действий (например, уничтожение судна-загрязнителя). Если в результате аварийное судно будет спасено, то его владельцы будут обязаны уплатить вознаграждение, хотя бы они и возражали против спасательных услуг.

Вторая особенность заключается в том, что договор спасания от загрязнения не может быть расторгнут, как заключенный «в момент и под влиянием опасности», ибо

разумные и полезные защитные меры, предотвращающие возникновение загрязнения, если они осуществлены на основе договора, дают право на вознаграждение, а сам договор о проведении таких операций всегда будет считаться действительным.

Третья особенность заключается в том, что буксировщик, предотвративший утечку загрязняющего вещества из буксируемого им судна (судов), приобретает право на возмещение расходов и вознаграждение, даже если его услуги не в полной мере подпадают под понятие «исключительных услуг», предусмотренных ст. 4 Брюссельской конвенции 1910 г., т. е. услуг с риском для жизни спасателей или выходящих за пределы договора буксировки. На период предотвращения загрязнения договор буксировки трансформируется в договор спасания от загрязнения. В то же время на буксировщика возлагается бремя доказывания того, что в течение определенного времени он осуществлял спасание от загрязнения. Для этой цели в судовом, машинном, радиотелеграфном (радиотелефонном) журналах и иных документах должны быть отражены: время, место и причина возникновения опасности загрязнения, гидрометеорологические условия в районе аварии, все переговоры с аварийным судном, другими судами и береговыми станциями и организациями, особенно с теми, которые занимаются борьбой с загрязнением, наличие других судов и иных технических средств в районе аварии, все принятые буксиром меры по спасанию от загрязнения, продолжительность операций, помощь со стороны экипажа аварийного судна. В конце операций следует оформить акт об окончании операций по оказанию помощи типовой или произвольной формы.

Четвертая особенность оформления спасания от загрязнения заключается в том, что при использовании типовых проформ договоров спасания (кроме проформы Ллойда 1980 г.) необходимо вносить в них изменения и дополнения, в частности исключить девиз «Без спасения — нет вознаграждения», включить выражение «предотвращение или уменьшение загрязнения», указать вид загрязняющего вещества и т. д. Хотя, разумеется, все такие изменения и дополнения приобретут полное юридическое обоснование лишь после заключения новой конвенции по спасанию.

ПРИМЕЧАНИЯ

Введение

- ¹ Материалы XXVI съезда КПСС. М., 1981, с. 26.
- ² Материалы XXV съезда КПСС. М., 1976, с. 56.
- ³ Черненко К. У. Речь на встрече с рабочими московского металлургического завода «Серп и молот» — Правда, 1984, 30 апреля.
- ⁴ См.: Колодкин А. Л. Мировой океан: Международно-правовой режим. Основные проблемы. М., 1973, с. 194—211. Киселев В. А. Морское право и борьба с загрязнением моря нефтью. М., 1973, 95 с.; Современное международное морское право. Научные исследования. Охрана морской среды. Торговое и военное мореплавание. (Отв. ред. М. И. Лазарев), М., 1978, с. 42—84; Сперанская Л. В. Международно-правовая охрана морской среды. М., 1978, 176 с.; Гуреев С. А. Международное торговое судоходство. Международно-правовые проблемы. М., 1979, с. 86—132; Бекяшев К. А. Охрана природы и рыбохозяйственное законодательство. М., 1981, 152 с. Колбасов О. С. Международно-правовая охрана окружающей среды. М., 1982, 240 с.; Молодцов С. В. Правовой режим морских вод. М., 1982, 232 с.; Барсегов Ю. Г. Мировой океан: право, политика, дипломатия. М., 1983, 240 с.; Лазарев М. И. Теоретические вопросы современного международного морского права. М., 1983, 304 с.; Некрасова Г. А. Балтийское море: Правовая охрана среды. М., 1984, 160 с.; Tesauo G. L'inquinamento marino nel diritto international. Milano, 1971 и др.

Глава I

- ¹ См.: Галеева А. М., Курок М. Л. Методологические аспекты взаимодействия общества и природы. М., 1979, с. 49; Михайлов С. В. Мировой океан и человечество. М., 1968, с. 229; Уильям О. Дуглас. Трехсотлетняя война. Хроника экологического бедствия. М., 1975, с. 28.
- ² Maßnahmen zur Vermeidung von Ölverschmutzungsschäden und vorzuziehende Haftungsvereinbarungen.—Schiff und Hafen, 1979, N. 4, s. 290—294.
- ³ Бунич П. Г. Экономика Мирового океана. М., 1977, с. 117, 124.
- ⁴ Zaleski J. Eksploatacja statku handlowego a proces zanieczyszczenia srodowiska morskiego.—Zagadnienia transportny, 1978, n. 1—2, s. 127—146. Marine Nuclear Power—Fairplay International Shipping Journal, 1973, N. 4664, p. 31—32.
- ⁵ Иойриш А. И. Атомная энергия: Правовые проблемы. М., 1975, с. 207.

⁶ Правда, 1978, 26 марта, 23 июля; Известия, 1979, 5 августа; Правда, 1977, 7 февраля; Известия, 1976, 29 декабря; Морской флот, 1981, № 3, с. 57; 1982, № 4, с. 36—38.

⁷ За рубежом, 1977, № 20, с. 17.

⁸ Disaster on the Platform.—Ocean Industry, 1979, N. 7, p. 68—72

⁹ Галеева А. М., Курок М. Л. Методологические аспекты взаимодействия общества и природы. М., 1979, с. 49.

¹⁰ Милейковский С. А. Об объеме и интенсивности антропогенного загрязнения Мирового океана в настоящее время. — Океанология, 1978, № 6, с. 1094.

¹¹ Химическое загрязнение морской среды. Труды первого Советско-американского симпозиума, Одесса, СССР, 24—28 мая, 1977, Л., 1979, с. 10.

¹² Ушаков Н. А. Субъекты современного международного права. — В кн.: Советский ежегодник международного права 1964—65 гг. М., 1968, с. 69—72.

¹³ Libera K. Zasady miedzynarodowego prawa konsularnego. Warszawa, 1960, p. 265.

¹⁴ Гуреев С. А. Международное торговое судоходство. Международно-правовые проблемы. М., 1979, с. 41.

¹⁵ Курс международного права /Отв. ред. Ф. И. Кожевников. М., 1972, с. 120.

¹⁶ Кодекс торгового мореплавания Союза ССР. М., 1972, с. 8.

¹⁷ Организация Объединенных Наций. Третья Конференция по морскому праву. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. A/coⁿf. 62/122/Согг. 11, 9 December 1982, статья 110.

¹⁸ Гуреев С. А. Международное торговое судоходство. Международно-правовые проблемы. М., 1979, с. 109.

¹⁹ Annuaire de l'Institut de droit international, Paris, 1969, vol., 53, II, p. 567.

²⁰ Док. IMCO, DE/XVII/4/7, 1977, 5 April.

²¹ The Christian Science Monitor, 1982, 18 June.

²² Бобров Р. Л. Мирное сосуществование и международное право. М., 1978, с. 53; Бобров Р. Л. Современное международное право (объективные предпосылки и социальное назначение). Л., 1962, с. 70—78.

²³ Annuaire de l'Institut de droit international, Paris, 1969, vol. 53, II, p. 262, 265.

²⁴ Dahm G. Völkerrecht. Stuttgart, 1957, v. 1, p. 666. Cavare L. Le droit international public positif, Paris, 1969, v. II, p. 744.

²⁵ Leanza. La sicurezza della navi nucleari e la Convenzione di Londra sulla solvanguardia della vita umana in mare; in Rivista del diritto della navigazione, 1966, p. 58.

²⁶ Малинин С. А. Мирное использование атомной энергии. Международно-правовые вопросы. М., 1971, с. 127.

²⁷ Колодкин А. Л. Некоторые вопросы международного морского права на VII Международной конференции «Мир на морях». — В кн.: Актуальные проблемы морского права. М., 1978, с. 32.

²⁸ См.: Законодательство государств по предотвращению загрязнения моря: Сборник. Сост. В. А. Киселев. — М., 1975, 144 с.; Сперанская Л. В. Международно-правовая охрана морской среды. М., 1978, с. 97—143; Горшков Г. С., Мелков Г. М. Предотвраще-

ние загрязнения морской среды. Справочник. М., 1979, с. 225—277.

²⁹ Материалы XXV съезда КПСС. М., 1976, с. 82.

³⁰ См.: Петров В. В. Конституционные основы охраны природы в СССР и проблемы совершенствования советского природоохранительного законодательства в условиях научно-технической революции. — В кн.: Научно-технический прогресс и правовая охрана природы. М., 1978, с. 23—38.

³¹ Материалы XXV съезда КПСС, с. 174.

³² Правда, 1981, 18 ноября.

³³ Там же.

Глава II

¹ Котляров И. И. Международный контроль с использованием космических средств; Международно-правовые проблемы. М., 1982, с. 109; Колосов Ю. М., Котляров И. И. Международный контроль в морском праве. — В кн.: Международная безопасность и Мировой океан. М., 1982, с. 87—98.

² Ст. 19 проекта статей о международной ответственности государств. — См.: Доклад Комиссии международного права ООН о работе ее XXVIII сессии (3 мая — 23 июня 1976 г.) Генеральной Ассамблеи ООН. Официальные отчеты. XXXI сессия. Дополнение № 10/A/31/10.

³ Тункин Г. И. Теория международного права. М., 1970, с. 475—476.

⁴ Тункин Г. И. Теория международного права. М., 1970, с. 456; Левин Д. Б. Ответственность государств в современном международном праве. М., 1966, с. 51—63; Курис П. М. Международные правонарушения и ответственность государства. Вильнюс, 1973, с. 222—241; Василенко В. А. Ответственность государства за международные правонарушения, Киев, 1976, с. 145—161; Колосов Ю. М. Ответственность в международном праве. М., 1975, с. 40—44; Мазов В. А. Ответственность в международном праве. М., 1979, с. 44 и др.

⁵ Фарукшин М. Х. Международно-правовая ответственность государств (Сущность и основание). — В кн.: Международная правосубъектность. М., 1971, с. 187.

⁶ Гицу М. А. Международная ответственность государств в области охраны морской среды. — Советское государство и право, 1978, № 9, с. 79; Tesauro G. L'inquinamento marino nel diritto internazionale, Milano, 1971, p. 181—190; Schindel. Die Haftung für Atomschäden—Eine rechtsvergleichende Untersuchung, Göttingen, 1964.

⁷ Pollution of the Sea—Some Answers to the Problems facing Shipowners.—Motor Shipping, 1974, N 645, p. 103—104.

⁸ См.: ст. За Хельсинкской конвенции 1974 г. по защите морской среды района Балтийского моря.

⁹ Swazi' refloated at Port Nolloth.—South African Shipping News and Fishing Industry Review, 1972, N 3, p. 22—23.

¹⁰ Правда, 1978, 26 марта.

¹¹ Нельсон-Смит А. Нефть и экология моря. М., 1977, с. 81.

¹² US Coast Guard, 1968. Sunken Tanker Project Report. Washington, 1969, p. 15.

¹³ Нельсон-Смит А. Нефть и экология моря. М., 1977, с. 81.

¹⁴ Литературная газета, 1982, 7 июля, с. 9.

¹⁵ Малинин С. А., Мусин В. А. Правовые проблемы морской атомной деятельности. Л., 1974, с. 94.

¹⁶ US Coast Guard Acts to Insure Flow of Vital Cargoes.—Marine Engineering/Log, 1979, N 2, p. 33—38.

¹⁷ VLCC Collision a Great Escape.—Marine Week, 1977, N 49, p. 3—5.

¹⁸ Собрание постановлений Правительства СССР, 1974, № 6, ст. 26.

¹⁹ Окада Сабуро, Сумимото Тэцухиро. Измерение толщины слоя нефти, растекающейся по поверхности воды. — Кэй-соку дзиро сэйгё гаккай ромбунсю, 1980, № 5, с. 772—773.

²⁰ New Oil Spill Recovery System.—Japanese Industry and Technology Bulletin, 1980, N 7, p. 39.

²¹ Grobtkaner Energy Concentration zerbrach durch falsches Entladen.—Hansa, 1980, N 23, S. 1821.

²² Lloyd's Law Reports, 1974, vol. 2, p. 16—21.

²³ Burns R. Blast Rips Tanker Apart at Dock.—Fire Engineering, 1974, N 11, p. 32—33.

²⁴ Tanker's Disaster.—Ocean Age, 1980, N 9, p. 40—44.

²⁵ Lessons from Cesualties.—Proceeding Marine Safety Council, 1975, N 5, p. 67—69, 74.

²⁶ Малинин С. А., Мусин В. А. Правовые проблемы морской атомной деятельности. Л., 1974, с. 95.

²⁷ Там же, стр. 102.

²⁸ Там же, стр. 112—113.

²⁹ Another Winter of Marine Casualties.—The Naval Architekt, 1979, N 2, p. 49.

³⁰ Financial Responsibility for oil Pollution Clean-up.—Federal Register, 1971, September 30.

³¹ Oil-spill Superfunds seen Unnecessary.—Oil and Gas Journal, 1977, N 24, p. 28—29.

³² WSP Nordrhein—Westfalen zog Bilanz Mehr Schiffsverkehr—Weniger Havarien.—Zeitschrift für Binnenschiffahrts und Wasserstazssen, 1979, N 8, s. 121.

³³ Cockroft A. N. The Circumstances at Sea Collision.—Journal of Navigation, 1982, N 1, p. 100—112.

³⁴ Cockroft A. N. Statistics of Ship Collisions.—Journal of Navigation, 1978, N 2, p. 213—218.

³⁵ Les collision maritimes. Etude statistique. — Navigation, 1979, N 107, p. 320—327, N 108, p. 427—437.

³⁶ Disaster at Sea.—Fairplay International Shipping Journal, 1968, N 4436, p. 21.

³⁷ Ленинградская правда, 1977, 25 сентября.

³⁸ Collision at River.—Lloyd's Weekly Casualty Reports, 1968, N 409, June 11.

³⁹ Yoshio A. Safety Evaluation of the First Nuclear Ship in Japan.—Nuclear Engineering and Design, 1969, N 2, p. 243—244.

⁴⁰ Coal Barges Wreck Snals Monongahela Traffic, Shuts Mines.—Coal Age, 1982, N 3, p. 17.

⁴¹ Mordan M. D. Survival at Sea in Possible.—Safety at Sea, 1978, N 108, p. 10—11, 13—14, 17.

⁴² Norton H. F. Fire at Sea a Casualty Visited.—Safety at Sea, 1981, N 149, p. 17, 19, 21.

⁴³ Le droit maritime français, 1979, N 364, p. 227—236.

⁴⁴ Die Bergung von MS Sloman Ranger.—Hansa, 1981, N 20, S. 1459.

⁴⁵ Marsden G. The Law of Collision at Sea, 10th ed. London, 1953, p. 340, 347.

⁴⁶ Дешалит М. З. Определение убытков от простоя советских и иностранных судов вследствие их столкновения. — Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию. М., 1974, вып. 6, с. 3—14.

⁴⁷ Report of the Committee of Scientists on the Scientific and Technological Aspects of the «Torrey Canyon». London, 1968, Document I.

⁴⁸ Морское право и практика. — Информ. сб. ЦНИИМФ. Л., 1958, вып. 23, с. 27—35.

⁴⁹ Collision, Petroleum Spill Result in Giww Closure.—Waterways Journal, 1979, N 52, p. 25.

⁵⁰ Последствия катастрофы непредсказуемы. — За рубежом, 1977, № 865, с. 19.

⁵¹ Manca P. The International Maritime Law, Vol. I. Antwerpen, 1970, p. 236.

⁵² Sheehan J. J. SS American Wheat in Collision with Oil Barges no Casualties.—NMU Pilot, 1975, N 3, p. 9.

⁵³ Nighttime Collision Sets of Blaze at New Orlean.—Waterways Journal, 1979, N 38, p. 18.

⁵⁴ Ведомости Верховного Совета СССР, 1981, № 11, ст. 284.

Глава III

¹ Sealift, 1977, N 10, p. 11—14.

² Там же.

³ Отравленное Северное море. — За рубежом, 1980, № 41, с. 18—19.

⁴ Драма в Северном море. — За рубежом, 1980, № 16, с. 18; После аварии в Мексиканском заливе. — За рубежом, 1980, № 20, с. 21; Катастрофа в открытом море. — За рубежом, 1974, № 44, с. 18; Плоды «просвещения». Ленинградская правда, 1980, 19 августа; Последствия грубейшей ошибки. — Ленинградская правда, 1982, 27 октября.

⁵ Bayler D., Mente C. Anlagen zum Schutz de Umwelt vo Verschmutzung durch Schiffe.—Technik, 1975, N 8, S. 534—538.

⁶ Mabnahmen zur Vermeidung von Ölverschmutzungsschäden und Vorsozglihe Haftungsvereinbarungen.—Schiff und Hafen, 1979, N 4, S. 290—294.

⁷ Pushing Overall measures to handle sea pollution.—Technocrat, 1975, N 9, p. 86.

⁸ Verhinderung einer Ölverschmutzung durch Notlerzung auf See von 18 000 t Dieselöl.—Gefährliche Ladung, 1980, N 3, S. 116—118.

⁹ Lessons from Casulties.—Proceeding Marine Safety Council, 1976, N 2, p. 28—32.

¹⁰ Berge Istra disappears on Brazil—Lapan route.—Marine Week, 1976, N 3, p. 33.

¹¹ Wybranowski A. Odpowiedzialnosc armatora za rzeczy czlonkòw zalogi wniesione na statek.—Technika i gospodarka morska, 1975, N 11, s. 659—662.

¹² Bergman S. No Fault Liability for Oil Pollution Damage.—Journal of Maritime Law and Commerce, 1973, Vol. 5, N 1, p. 14.

¹³ Consideraton of Legal Questions Arising from the «Amoco Cadiz» Disaster, IMCO.—LEG XL/2/1, 6 March 1979, p. 1—4.

¹⁴ Langer T. Zmiany w umowie o ratownictwo Lloyda na tle awarii zbiornikowców.—Technika i gospodarka morska, 1981, N 9, s. 452—455.

¹⁵ Defending the «safety net».—Fairplay International Shipping Weekly, 1980, N 5071, p. 25.

¹⁶ Preliminary Report of the Chairman of the International Subcommittee. Documentation 1968, Brussel, Doc. 1, p. 67—68.

¹⁷ Eastbourne Navigation Convention.—Fairplay Shipping Journal, 1964, N 4213, p. 47.

¹⁸ Tripalo P. Spasavanje Ijudi s feribota Helenna.—Pomorstvo, 1971, N 9—10, s. 262—263.

¹⁹ Manca P. The International Maritime Law, Vol. 1 Antwerpen, 1970, p. 234.

²⁰ Projet de convention internationale sur L'assistance en mer (Art. 3—3. Rémunération spéciale). Montreal, 1981, p. 47, 49.

²¹ Инф. сб-к ЦНИИМФ «Морское право и практика», вып. 13. Л., 1961, с. 60—62.

²² Document OMCI, Brussel, 1969, LEG/CONF/6.

²³ Sinclair C. A., Marshall A. D. Modern ship salvage.—Schip en Werf, 1979, N 5, p. 104—117.

²⁴ Tanker's Disaster.—Dock and Harbour Authority, 1978, N 603, p. 127.

²⁵ Сборник морских законов зарубежных стран (Сост. К. И. Александрова). — М., 1974, вып. 111, с. 15—16, 35—36.

²⁶ Анашкин В. М. Законодательство государств об ответственности за ущерб, причиненный атомными судами. — Морское право и коммерческая практика, вып. 3(9). М., 1982, с. 1—9.

²⁷ Manca P. The International Maritime Law, Vol. I. Antwerpen, 1970, p. 232—233.

²⁸ Lessons from casualties.—Proceeding Marine Safety Council, 1976, N 2, p. 28—32.

²⁹ L. A. Tanker Blast Bad News for Oil.—Oil and Gas Journal, 1976, N 52, p. 90.

³⁰ Проклятие «черной волны». — Правда, 1980, 22 марта.

³¹ Pauvert G., Marion B. La Lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures. Stokage et destruction des dechets.—Petrole et technigue, 1979, N 262, p. 11—13.

³² System avoiding collisions at sea.—Waterways Journal, 1979, 22, p 9.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава I. Правовая регламентация охраны морской среды от загрязнения	5
§ 1. Международное судоходство и загрязнение моря	5
§ 2. Действующие международно-правовые нормы о защите морской среды от загрязнения	25
§ 3. Вопросы защиты морской среды от загрязнения на Третьей конференции ООН по морскому праву	50
§ 4. Законодательство СССР о защите водной среды от загрязнения	64
Глава II. Морские аварии и ответственность за загрязнение	78
§ 1. Контроль за соблюдением правовых требований по защите морской среды от загрязнения и вопросы международно-правовой ответственности	78
§ 2. Основания и субъекты имущественной ответственности за загрязнение	87
§ 3. Пределы имущественной ответственности в международном и национальном праве	109
§ 4. Столкновение судов и ответственность судовладельцев за загрязнение	117
Глава III. Спасание от загрязнения	136
§ 1. Понятие опасности загрязнения	136
§ 2. Успех спасания от загрязнения	149
§ 3. Вознаграждение за спасание от загрязнения	156
§ 4. Оформление спасания от загрязнения	166
Примечания	170

55 коп.

ФГБОУ ВО "ТУМРФ имени адмирала С.О. Макарова"

Издательство
ТРАНСПОРТ.

