

УДК 341.64

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.12.54>**Костянтин Іскров**канд. юрид. наук,
адвокат

ДЕЯКІ ВИСНОВКИ ТРИБУНАЛУ ООН З МОРСЬКОГО ПРАВА ЩОДО ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ У СПРАВІ СУДНА NORSTAR

Продовжуючи аналізувати судову практику Міжнародного трибуналу ООН з морського права, ми вперше підійшли до суті рішень, у яких розкривається відношення вказаної міжнародної юстиції до можливості отримання матеріальної компенсації за дії щодо арешту судна відповідальною державою. Для розгляду цього питання ми зупинились безпосередньо на справі судна NORSTAR, яке зацікавило нас видами/категоріями матеріальної шкоди, які заявила Панама як держава позивач, та зальної суми оціненої шкоди більш ніж 51 мільйон доларів США. У цій справі шкода Панами складалась з такого: вартість повної втрати судна, упущена вигода власника судна, упущена вигода фрахтувальника, витрати зі сплати заробітної плати членам екіпажу, матеріальної і моральної шкоди особам, проти яких у Італії було розпочато кримінальне переслідування за незаконне здійснення судном NORSTAR бункерувальних операцій.

Саме правова позиція Трибуналу у вирішенні питань окремих видів матеріальної шкоди, заявлених до розгляду у справі судна NORSTAR, становила для нас особливу цінність, оскільки його висновки з цього приводу будуть правозастосовними у наступних справах. Не менш важливим був підхід Трибуналу в оцінці причинно-наслідкового зв'язку між діями і наслідками у кожному з видів матеріальної шкоди, заявлених Панамою. Слід зазначити, що саме з'ясування наявності причинного зв'язку стало основною причиною відмови Панами у більшості видів заявленої до відшкодування шкоди. Висновки, яких дійшов Трибунал для визначення наявності причинного зв'язку, вказані у змісті цієї статті.

У статті ми також спробували передати підходи та аргументацію сторін судового розгляду, які заслуговують на увагу в частині обґрунтування наявності шкоди або її відсутності.

Вважаємо, що послідовний розгляд і розуміння практики застосування Трибуналом статей Конвенції ООН з морського права 1982 року та інших норм міжнародного права у розглянутих справах доповнює не тільки теоретичні знання, але і буде приносити користь практичній роботі представників держав у «стінах» цього органу міжнародної юстиції.

Ключові слова: відкрите море, відшкодування шкоди, міжнародний Трибунал ООН з морського права, арешт судна.

Метою статті і її змістом буде розгляд питання про право на відшкодування шкоди державі прапора судна у спорі про затримання та арешт судна в порушення Конвенції ООН з морського права 1982 року.

Аналіз зазначеного питання відбувається на прикладі справи про арешт судна NORSTAR у спорі між Панамою та Італією. Вказавши на порушення статті 87 Конвенції у зв'язку з арештом судна за діяльність з бункерування суден у відкритому морі, Панама вимагала компенсацію шкоди в розмірі більш ніж 51 мільйон доларів США, яка складалась з вартості втраченого судна, упущеної вигоди власника судна, упущеної вигоди фрахтувальника, витрат зі сплати заробітної плати членам екіпажу, податків і зборів, які підлягали сплаті власником судна Панамській морській адміністрації, матеріальної

і моральної шкоди особам, проти яких в Італії було розпочато кримінальне переслідування за незаконне здійснення судном NORSTAR бункерувальних операцій.

Про суть цієї справи і перелік важливих висновків, сформульованих Міжнародним Трибуналом ООН з морського права (далі за текстом – Трибунал), ми писали у попередніх статтях, опублікованих у цьому виданні. Лише нагадаємо, що кримінальне переслідування стосовно осіб було завершено, обвинувачення зняті, своєю чергою і судно NORSTAR рішенням місцевого суду м. Савона 14 березня 2003 року було безумовно звільнене. Зазначимо, що арешт було накладено у березні 1998 року.

Вищезазначені обставини за своєю суттю стали правовою підставою для звернення Панами до Трибуналу з вимогами, серед яких – і компенсація такої значної суми шкоди.

Повернемося до самої шкоди і до того, як вона була представлена і оцінена Трибуналом у цій конкретній справі.

Трибунал у своєму рішенні, визначаючись з тим, що таке шкода і що підлягає відшкодуванню, звернувся до двох джерел: це проект статей про відповідальність держав за міжнародні протиправні діяння 2001 року, які згідно з позицією Трибуналу являють собою норми міжнародного звичайного права. Положення проекту статей про відповідальність держав передбачає, що кожен міжнародний протиправний акт держави тягне переслідування у вигляді міжнародної відповідальності держави. Відповідальна держава зобов'язана надати повне відшкодування шкоди (матеріальної і моральної), заподіяної міжнародно-протиправним діянням [4, с. 11]. Ще одним джерелом для вирішення спору були попередні рішення Трибуналу, у яких зроблені висновки про правила відшкодування і про те, що підлягає відшкодуванню.

Так, у справі судна SAIGA, характеризуючи шкоду, Трибунал сформулював такий висновок: «Існує правило у міжнародному праві, згідно з яким держава, якій завдано шкоду в результаті міжнародно-протиправного діяння іншої держави, має право на отримання відшкодування за шкоду внаслідок протиправного діяння, і це відшкодування повинно бути настільки швидким, наскільки це можливо, і усунути всі наслідки протиправного діяння і відновити ситуацію, яка зі всією вірогідністю існувала б, якщо б це діяння не було вчинено» [2, с. 95].

У справі судна VIRGINIA G Трибунал вказав на таке: «Держава у цій справі має право на відшкодування шкоди, заподіяної їй. Також держава має право на відшкодування шкоди, спричиненої судну, враховуючи всіх осіб і компанії, задіяні і заінтересовані у такій операції» [2, с. 97].

Таким чином, нині не виникає питання про право заявляти матеріальні вимоги до Трибуналу, які безпосередньо не зачіпають інтереси держави, яка звернулася з позовом, і містить матеріальні інтереси, наприклад власника судна, фрахтувальника, членів екіпажу, незалежно від їх належності до держави-позивача. Держава-позивач (держава прапора судна) має право включати і об'єднувати вимоги осіб, які потерпіли від дій відповідальної держави.

Наступне питання, яке вирішувалось Трибуналом у справі судна NORSTAR, стосувалось причинного зв'язку між діянням Італії і наслідками у тому вигляді, у якому вони були заявлені Панамою на загальну суму більш ніж 51 мільйон доларів США. Тобто, виходячи зі змісту самого рішення, Трибунал,

оцінюючи кожний матеріальний наслідок, заявлений Панамою, ставив його у причинний зв'язок (causal link) з діями Італії.

Італія вибрала для себе, так скажемо, «генеральну» лінію захисту, за якою надала обґрунтування, яке виключає відповідальність за будь-які наслідки у вигляді шкоди за таким позовом, а також окремо надала спростування кожного матеріального наслідку, з яким звернулася Панама. Зупинимось на цьому більш детально.

Отже, доказування та спростування існування причинного зв'язку було однією з головних обставин у цій справі і це очевидно, оскільки його відсутність виключає обов'язок відшкодувати матеріальні наслідки для держави, яка вчинила міжнародне протиправне діяння. Хотілось би трохи зупинитись на «юридичній грі» підходів та аргументацій наявності причинного зв'язку, яку продемонстрували сторони у своїх письмових заявах, адресованих Трибуналу.

Так, Панама, процитувавши професора Ian Brownlie з його праці «Принципи публічного міжнародного права», у якій вчений зазначив, що «конкретний контекст порушення обов'язку, тобто характер самого обов'язку і способу порушення, може визначити підхід до питання про шкоду». Таке питання Панама сформулювала таким чином: «настала б спричинена шкода, якщо б Італія не прийняла рішення і не запитала арешт судна NORSTAR?» [3, с. 446–447]. Це питання було визначальним джерелом для визначення кожного виду шкоди, заявленої Панамою.

Італія запропонувала свій теоретичний підхід до встановлення причинного зв'язку, визначеного Панамою з використанням вищезазначеного питання, зокрема звернувшись до поняття “regressus in infinitum”, яке у контексті кримінального права може означати: «причину вбивства, в загальних принципах, може повертати назад до народження самого вбивці». Із такої загальної логіки: без народження вбивці вбивство ніколи б не відбулось.

«Генеральна» лінія захисту Італії будувалась на такій аргументації, що шкода сама по собі не настала б по факту винесення рішення про арешт судна і запиту на його виконання, неправомірність якого доводилась по суті справи і у світлі положень статті 87 Конвенції ООН з морського права. Шкода можлива лише внаслідок дій з виконання такого рішення, що не стосувалось предмета спору, який розглядається.

Однак Трибунал вирішив це таким чином: порушення статті 87 Конвенції відбулось не тільки через рішення про арешт і запиту на його виконання, але також через сам арешт і затримання судна.

Наступний ключовий аргумент захисту Італії полягав у дослідженні питання припинення причинного зв'язку. Представники Італії наполягали, що якщо Трибунал встановить причинний зв'язок у такому випадку, то такий причинний зв'язок необхідно розглядати через обставини його припинення, які згідно з їхньою позицією настали у першому випадку, коли рішенням суду була визначена сума застави, яку міг внести власник судна, звільнивши його вже у 1999 році, тим самим усунути подальшу шкоду. Інший випадок припинення причинного зв'язку між діями та шкодою наступив після винесення рішення місцевого суду міста Савона 14 березня 2003 року, яким безумовно судно було звільнене, однак проінформований власник судна не вчинив дій для його повернення у своє володіння. Щодо першого випадку Трибунал дійшов висновку, що звільнення судна через розміщення суми застави або іншого фінансового забезпечення не є безумовним поверненням арештованого судна власнику і у зв'язку з цим не спричиняє припинення міжнародно-протиправного діяння. Інший випадок припинення причинного зв'язку, а саме винесення рішення місцевого суду міста Савона 14 березня 2003 року про звільнення судна з-під арешту, за висновками Трибуналу припиняє його, і тим самим подальші матеріальні наслідки, представлені Панамою у Трибуналі, не є обґрунтованими. Відзначимо, що сума сформованої і заявленої шкоди більш ніж на 51 мільйон доларів США охоплювала період з 1998 по 2017 роки.

Оцінюючи аргументи Панами про неможливість отримати судно після прийнятого 14 березня 2003 року рішення суду з причин його непридатного технічного стану внаслідок неналежного контролю зі сторони Італії, Трибунал зробив такий висновок, який, на наш погляд, створює прецедент у вирішенні подібних ситуацій між державами, які виникають з частотою періодичністю.

Отже, Трибунал відзначив, що питання підтримання судна в порту необхідно відрізнити від питання вступу у володіння судном після його звільнення. У цьому зв'язку вступ у безумовне володіння судном означає відновлення дійсного контролю власника судна над ним, незалежно від його стану.

Таким чином, відновлення права володіння судном, за висновком Трибуналу, означає для власника юридичну та фактичну можливість і як наслідок обов'язок проявити піклування стосовно свого майна. Своєю чергою технічне забезпечення судна для його повернення і в подальшому його технічне відновлення могло бути іншим видом шкоди, з якою, на нашу думку, держава прапора судна спроможна звернутись до Трибуналу.

Слід звернути увагу на інший важливий аргумент у захисті від розміру шкоди, який вже має своє застосування у практиці Трибуналу. Італія відзначила, що її поведінку необхідно брати до уваги, виходячи з перспективи супутньої вини і обов'язку пом'якшення для мети підрахунку шкоди. У відповідності до добре ustalених принципів міжнародного права, за якими у підрахунку компенсації необхідно враховувати вклад потерпілого у завданій шкоді (стаття 39 проекту статей про відповідальність держав).

Італія стверджувала, що власник судна NORSTAR сприяв шкоді через відмову у 1999 році розмістити визначену судом суму застави і звільнити судно у разі незгоди із сумою застави, подальшою своєю відмовою у її зменшенні через можливу процедуру апеляційного оскарження, відмовою від звернення до Трибуналу в межах процедури термінового звільнення судна, згідно зі статтею 292 Конвенції, відмовою отримати судно у 2003 році після винесення рішення місцевого суду міста Савона.

Трибунал, розглядаючи такі аргументи, навів приклад зі справи, розглянутої Міжнародним судом ООН (Gabcikovo – Nagymaros Project), де було зазначено, що потерпіла держава, яка не вжила заходів для обмеження завданої шкоди, не буде мати право вимагати компенсацію за ту шкоду, якої можна було запобігти. Таким чином, хоча цей принцип може бути основою для правильного підрахунку шкоди, але, з іншого боку, він не може бути виправданням за протиправне діяння [2, с. 101].

Трибунал не зробив своїх висновків у розмірі суми шкоди через підхід супутньої вини і обов'язку пом'якшення (contributory fault and duty to mitigate), відзначивши, що у цьому немає необхідності, враховуючи припинення причинно-наслідкового зв'язку 14 березня 2003 року (скасування арешту судна).

Слід відзначити, що Трибунал з усіх видів шкоди, яку заявила Панама і які ми вказали на початку цієї статті, встановив усі елементи для відшкодування шкоди і задовольнив вимоги Панами тільки у частині відшкодування шкоди за повну втрату судна, оцінив вартість судна на момент здійснення арешту, а також вказав на наявність причинно-наслідкового зв'язку між діями Італії і шкодою у вигляді упущеної вигоди власника судна, яка могла б бути розглянута Трибуналом за період до 26 березня 2003 року (день отримання власником судна повідомлення про скасування арешту і звільнення судна). Однак з причини відсутності достатніх доказів, які б свідчили про правильність і дійсність заявленої суми шкоди, Трибунал відмовив у її компенсації.

Трибунал відмовив у відшкодуванні шкоди у вигляді виплаченої за період арешту заробітної платні членам екіпажу судна NORSTAR у зв'язку з відсутністю причинного зв'язку між рішенням про арешт судна, винесеним Італією, і таким видом витрат власника судна. Трибунал зазначив, що обов'язок власника судна у цьому відношенні є предметом трудових контрактів і не залежить від того, арештоване судно чи ні. Тобто за висновком Трибуналу обов'язок сплачувати заробітну плату і згодом її відшкодувати витікає не з рішення про арешт судна, а з трудового контракту [2, с. 97]. Італія з цього приводу розширила свої аргументи і запропонувала такий узагальнюючий висновок: «не може бути причинно-наслідкового зв'язку між обмежувачими заходами і витратами, звичайно віднесеними до судна» [2, с. 17].

У частині шкоди фрахтувальника судна Трибунал, виходячи із заяв Панами про те, що первинні документи фрахтувальника не збереглися, вказав, що докази розміру шкоди відсутні і що, на наш погляд важливо, Трибунал відзначив, що і причинно-наслідковий зв'язок між діями держави і таким видом шкоди не передбачається.

Щодо майнової і моральної шкоди осіб, стосовно яких було розпочато кримінальне переслідування, Трибунал відзначив, що

кримінальне провадження в судах Італії було здійснено, навіть якщо б судно не було арештоване і не було частиною справи в Трибуналі. Трибунал вважає, що вимоги Панами про відшкодування за таким видом (категорії) шкоди не відповідає вимогам причинного зв'язку між протиправним актом Італії і шкодою, імовірно понесеною Панамою.

Завершуючи цю статтю, ми ще раз впевнились у важливості розгляду і аналізу практики застосування Конвенції ООН з морського права 1982 року у справах, розглянутих Трибуналом, і цінності таких прецедентів для вивчення в Україні як державі, яка ратифікувала Конвенцію і вже сформувала свою практику роботи у такому органі міжнародної юстиції.

Список використаних джерел:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права / Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр>.
2. List of Cases. International Tribunal for the Law of the Sea. URL: <http://www.itlos.org/cases/list-of-cases>.
3. Ian Brownlie, Principles of Public International Law, supra, note 55 at 446, 447.
4. Текст проектів статей об ответственности государств за международно-противоправное деяние. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/responsibility.pdf.

Kostiantyn Iskrov. Some conclusions of the UN Tribunal for the Law of the Sea on reparations in the NORSTAR Case

Continuing to work with the court practice of the UN International Tribunal for the Law of the Sea, for the first time we came to the essence of the decisions that reveal the relationship of the said international justice to the possibility of obtaining material compensation for the actions of the arrest of the vessel by the responsible state. To consider this issue, we focused on the case of the NORSTAR vessel, which interested us in the types/categories of damage that the plaintiff proposed for consideration and the total amount of the estimated damage is more than 51 million US dollars. In this case, the damage to Panama consisted of the following: the cost of the total loss of the vessel, the loss of profits of the owner of the ship, the loss of profits of the charterer, the costs of paying salaries to the crew members, material and moral damage to persons against whom criminal prosecution was initiated in Italy for the illegal bunkering operation.

It was the legal position of the Tribunal in resolving the issues was of particular value to us, since its conclusions will be further law-guiding in other cases that will be considered by the Tribunal. The approach of the Tribunal in assessing the causal link between the illegal act and the consequences in each type of material damage claimed by Panama was also important. It should be noted that it was precisely determination existence of the causal link became the main causal for refusal to Panama in most types of damages claimed by it for compensation. The conclusions reached by the Tribunal for determining the existence of a causal link are indicated in the content of this article.

In the article, we also tried to suggest the approaches and arguments of the parties of the trial which deserve attention in terms of justifying the presence of damage or its absence.

We believe that a consistent examination and understanding of the practice of applying some articles of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, as well as the practice of considering other issues resolved by the Tribunal with the application of other norms of international law, will form the knowledge necessary for the practical work of representatives of states within the "walls" of this body of international justice.

We believe that a consistent consideration and understanding court practice of the Tribunal regarding application of the articles of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea and other articles of international law in considered cases will complement not only theoretical knowledge, but will also give benefit to practical work representatives of the states within the "walls" of this body of international justice.

Key words: high seas, compensation of damage, UN International Tribunal of the Law of the Sea, arrest of the vessel.