

## ДО ПИТАННЯ ПРО ДЕРЖАВУ ЯК СУБ'ЄКТ АБСОЛЮТНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В МІЖНАРОДНОМУ ПРАВІ

### ON THE ISSUE OF THE STATE AS A SUBJECT OF ABSOLUTE LIABILITY IN INTERNATIONAL LAW

Ходош В.В., аспірантка

*Інститут держави і права імені В.М. Корецького Національної академії наук України*

Стаття присвячена дослідженню ролі держави в притягненні до абсолютної відповідальності в міжнародному праві. Актуальність дослідження зумовлена необхідністю подальшого розвитку абсолютної відповідальності як такої, що може певною мірою нівелювати розрив між ризиками, які приносить науково-технічний прогрес суспільству, й соціально-економічними благами, що створюються завдяки цьому прогресу. Подальшого дослідження потребує, наприклад, питання суб'єкта відповідальності, що наразі не має єдиного підходу до вирішення. Це обумовлено, зокрема, фрагментацією міжнародно-правового закріплення норм абсолютної відповідальності, шляхом закріплення відповідних їх в галузевих конвенціях щодо конкретних видів небезпечної діяльності та розрізненням правових режимів притягнення до такої відповідальності. Доктрина міжнародного права також різниться у своїх підходах спираючись, зокрема, на національні правові традиції різних держав. Дана стаття, ґрунтуючись на аналізі конвенційних норм, розглядає державу як суб'єкта абсолютної відповідальності, а також визначає роль держави у чинних режимах відповідальності, відзначаючи при цьому, що навіть у випадках, коли держава не може бути безпосередньо притягнута до відповідальності, її роль все ще залишається ключовою для повноцінної реалізації закріплених норм. Таким чином, автор оглядає основні підходи до конвенційного закріплення різних суб'єктів абсолютної відповідальності в рамках певних галузей міжнародного права, а саме роль держави у кожному встановленому режимі; надається характеристика концепції суб'єкта відповідальності за правомірну діяльність, розробленою Комісією міжнародного права ООН. Підкреслюється, що абсолютна відповідальність не може бути повною мірою реалізована без покладення на державу певного обсягу зобов'язань.

**Ключові слова:** міжнародне право, держава, відповідальність держави, абсолютна відповідальність держави, правомірна діяльність, відповідальність за правомірну діяльність, цивільно-правова міжнародна відповідальність, транснаціональна шкода, оператор.

The article is devoted to the study of the role of the state in absolute liability in international law. The relevance of the research is determined by the need for further development of absolute liability. It can fill in the gap between the risks that scientific and technological progress brings to society and the socio-economic benefits created thanks to this progress. For example, the question of the subject of liability, which currently does not have a single approach to solving, requires further research. This is due, in particular, to the fragmentation of the international legal establishment of the norms of absolute liability, by enshrining their corresponding ones in industry conventions regarding specific types of dangerous activities and distinguishing the legal regimes of such liability. The doctrine of international law also differs in its approaches based, in particular, on the national legal traditions of different states. This article, considers the state as a subject of absolute liability based on the analysis of conventional norms and defines the role of the state in the current regimes of responsibility, noting that even in cases when the state cannot be directly held responsible, its role is still remaining key for the full implementation of established norms. Thus, the author reviews the main approaches to the conventional establishment of various subjects of absolute liability within the framework of certain branches of international law, namely the role of the state in each established regime; a description of the concept of the subject of liability for legitimate activity, developed by the UN International Law Commission, is provided. It is emphasized that absolute liability cannot be fully implemented without imposing a certain amount of obligations on the state.

**Key words:** international law, state, international liability, absolute state liability, liability for lawful activity, operator, ultrahazardous activities, transborderly harm, acts not prohibited by international law.

**Постановка проблеми.** Абсолютна відповідальність має особливу правову природу, що зумовлює відмінності її принципів міжнародно-правового регулювання від принципів загальної міжнародної відповідальності. Однією із таких особливих рис абсолютної відповідальності – є її особливий суб'єктний склад, який, в свою чергу, може відрізнятися в залежності від конкретної сфери міжнародних правовідносин застосування відповідальності та конкретного її міжнародно-правового регулювання. Проблема суб'єкта абсолютної відповідальності є також однією із причин тривалої кодифікації та уніфікації даного комплексу норм, адже загальне небажання основних держав-походження небезпечної діяльності брати на себе додаткові зобов'язання з невичерпного переліку видів правомірної діяльності, пов'язаної із ризиком задання транскордонної шкоди, суперечить поглядам тих держав, що потенційно можуть зазнати негативних наслідків від такої діяльності. У світлі швидкого технологічного прогресу та активного впровадження таких видів діяльності, що пов'язані із ризиком задання транскордонної шкоди, все гострішою постає необхідність вироблення міжнародним співтовариством єдиного підходу до питання суб'єкта відповідальності.

**Стан опрацювання проблематики** визначення суб'єкта абсолютної відповідальності значною мірою обумовлено тенденцією до закріплення норм абсолютної відповідальності в різногалузевих міжнародно-правих

актах. Наразі висвітлення питання суб'єкта абсолютної відповідальності здебільшого здійснюється в рамках дослідження режимів відповідальності певного виду небезпечної діяльності, зокрема в працях Стельмах О.С., Крупки Ю.М., Міщука В.В., Медведєвої М.О. та інших, що обумовлює відсутність у національній доктрині міжнародного права системного висвітлення даного аспекту. Серед зарубіжних вчених ця проблематика знаходить своє відображення в дослідженнях Хуліо Барбози та Луїса Голді, проте у зв'язку із нагальною потребою синхронного розвитку абсолютної відповідальності в міжнародному праві та науково-технічного прогресу, ці роботи також потребують подальшого розвитку.

**Метою статті** є визначити обсяг зобов'язань держави в сфері міжнародно-правової відповідальності в абсолютній міжнародно-правовій відповідальності, проаналізувавши наявні підходи до визначення держави як суб'єкта абсолютної відповідальності та встановити значення і наслідки можливого конвенційного закріплення держави як єдиного суб'єкта такої відповідальності

**Виклад основного матеріалу.** Абсолютна відповідальність за своєю природою є відповідальністю за правомірну діяльність, що пов'язана із ризиком заподіяння шкоди, тобто щодо якої можна обґрунтовано спрогнозувати настання шкоди, проте суспільна користь від неї значно вища. Цей вид відповідальності відрізняється від класичної формули відповідальності в міжнарод-

ному праві не тільки відсутністю міжнародного правопорушення як підстави її настання, а й унікальним для міжнародного публічного права визначенням суб'єкта. Через розгалуження міжнародно-правового регулювання питання абсолютної відповідальності, визначення її суб'єктного складу значно різняться залежно від конкретної сфери застосування. На підставі аналізу міжнародно-правового регулювання питань встановлення абсолютної відповідальності можна виділити такі основні підходи до визначення її суб'єкта: а) єдиним її суб'єктом є держава; б) суб'єктом відповідальності встановлено безпосередньо «оператора»; в) держава може бути залучена як додатковий суб'єкт відповідальності.

Підхід визначення держави як безпосереднього суб'єкта абсолютної відповідальності зустрічається досить нечасто, а саме: стаття II Конвенції про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами 1972 р. (далі Конвенція 1972 р.) передбачає: «запускаюча держава несе абсолютну відповідальність за виплату компенсації за шкоду, завдану її космічним об'єктом на поверхні землі або повітряному судну в польоті» [1]. Щодо норм Конвенції 1972 р. варто підкреслити, що чимало науковців висловлюють зауваги щодо актуальності даного підходу до визначення суб'єктів відповідальності, так як він не враховує можливості запуску космічних об'єктів іншими, ніж держава, суб'єктами. Так, О.С. Стельмах було зазначено, що «основний масив норм, які формують інститут відповідальності в цій галузі міжнародного права, був розроблений ще на початку космічної ери, то залишається не повністю врахованими особливості відповідальності таких суб'єктів космічної діяльності, як міжнародні міжурядові організації та приватні оператори» [2, с. 185]. Тож існування механізму притягнення держави до відповідальності за шкоду завдану космічними об'єктами можна вважати певною мірою застарілим конструктом, який значно ускладнює практичне відшкодування такої шкоди. Сьогодні велика кількість запусків і космічних місій здійснюються приватними компаніями, такими як SpaceX, Blue Origin, OneWeb та інші. Проте, навіть у випадку приватних запусків, відповідальність за шкоду, завдану їх космічними об'єктами, все одно покладається на державу, в той час як основний прибуток від такої діяльності отримує оператор.

Також, як приклад абсолютної відповідальності, деякі науковці, зокрема В.Н. Денисов [3, с. 15], наводять положення ч. 3 ст. 110 Конвенції ООН з морського права 1982 р. (далі Конвенція ООН 1982 р.), що передбачає обов'язок держави відшкодувати шкоду, завдану внаслідок огляду судна за необґрунтованою підозрою, якщо таке судно не вчинило жодних протиправних дій [4]. Проте, на нашу думку, характер даних норм не має рис абсолютної відповідальності в розумінні її як відповідальності за правомірну діяльність. Така діяльність передбачає чотири елементи: а) вона не заборонена міжнародним правом; б) передбачає ризик заподіяння значної шкоди; в) завдана шкода має бути транскордонною; та г) транскордонна шкода має бути спричинена такою діяльністю через її фізичні наслідки [5, с. 62]. Комісія міжнародного права ООН розглядає «транскордонну шкоду» як установлене поняття міжнародного права охорони навколишнього середовища, що означає шкоду, «завдану особам, майну або навколишньому середовищу на території або інших місцях, що перебувають поза юрисдикцією держави-походження» і включає в себе тільки реально завдану шкоду (фізичні наслідки діяльності), не передбачаючи компенсацію упущеної вигоди, а саме: втрату життя або тілесні ушкодження; втрату або пошкодження майна, включаючи майно, яке є частиною культурної спадщини; втрату або збиток через погіршення навколишнього середовища; витрати на розумні заходи відновлення власності або навколишнього середовища, включаючи природні

ресурси; витрати на розумні заходи реагування [5, с. 64]. Отже, на себе звертає увагу та обставина, що шкода, за яку має настати абсолютна відповідальність, повинна мати транскордонний характер і фізичне втілення, через що компенсація упущеної вигоди є неможливою.

Що ж стосується наведеної статті Конвенції ООН 1982 р., то виникає питання про відповідність характеру завданої шкоди та діяльності, якою вона здійснюється, вказаним ознакам. Звісно, діяльність із реалізації державою «права на візит» не є забороненою міжнародним правом, проте не можна вважати її такою, що пов'язана із ризиком завдання транскордонної шкоди безпосередньо, адже юридична природа вказаних норм Конвенції ООН 1982 р. пов'язана із здійсненням державою заходів протидії злочинам, що переслідуються під універсальною юрисдикцією. І хоча така відповідальність за своїм характером має риси об'єктивної, тобто такої, де має значення тільки встановлення причинно-наслідкового зв'язку між завданою шкодою і діяльністю, все ж, на наш погляд, положення ч. 3 ст. 110 Конвенції ООН 1982 р. не належить до джерел міжнародно-правового регулювання абсолютної відповідальності.

Таким чином можемо констатувати, що у міжнародному праві не є поширеним сприйняття держави в якості безпосереднього суб'єкта абсолютної відповідальності. Можна виділити декілька причин панування такого підходу, зокрема, незацікавленість держав у взятті на себе такого комплексу відповідальності, оскільки масштаб шкоди, за яку її може бути накладено, є мало прогнозованим і її співвідношення із економічними вигодами може бути непропорційним. Незважаючи на загальні соціально-економічні переваги, які така діяльність може приносити для держави загалом, найбільшу економічну зацікавленість, все ж таки, має так званий «оператор». Слід наголосити, що Комісія міжнародного права ООН пропонує його визначати за функціональною ознакою, тобто встановлювати, хто безпосередньо контролював здійснення діяльності, яка призвела до настання негативних наслідків. Термін «оператор», хоч і не має загальнозвуженого для міжнародного права визначення, проте може використовуватися в розумінні того суб'єкта, що здійснював економічний, юридичний чи фактичний контроль над небезпечною діяльністю у момент настання забруднення [5, с. 71]. Таким чином принцип «забруднювач платить», як фундаментальний для всього міжнародного права охорони навколишнього середовища в рамках якого переважно закріплюються норми абсолютної відповідальності, знаходить своє відображення і у загальній тенденції покладення відповідальності на оператора. Адже той, хто створив високі ризики для отримання економічної вигоди, повинен нести тягар будь-яких негативних наслідків такої діяльності.

Примітно, що подібний підхід обумовлений також прагненням держав реалізувати компенсаційну функцію абсолютної відповідальності та забезпечити полегшений й швидкий доступ постраждалих до відшкодування завданої шкоди. Саме з метою реалізації цієї функції, конвенційне закріплення переважно передбачає її покладення на оператора небезпечної діяльності через встановлення механізму притягнення до цивільної відповідальності. Зокрема, можемо навести наступні приклади такого міжнародно-правового врегулювання. Так, у ст.ст. 6 та 7 Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду заподіяну небезпечною для навколишнього середовища діяльністю 1993 р. (далі – Конвенція Лугано 1993 р.) відповідальність покладається на оператора небезпечної діяльності за шкоду, заподіяну такою діяльністю в результаті інцидентів, що мали місце під час або протягом періоду, коли ним здійснювався контроль за цією діяльністю, а також на оператора місця постійного зберігання відходів, коли стане відомо про шкоду заподіяну відходами розміщеними на цьому місці [6].

Також, в ст. III Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (замінена Протоколом 1992 р.) (далі Конвенція 1992 р.) закріплюється відповідальність власника судна (який, в даному разі, виступає оператором небезпечної діяльності, а саме транспортування нафти), з моменту інциденту або, якщо інцидент складається з низки пригод, з моменту першої пригоди, за будь-яку шкоду від забруднення, заподіяну судном в результаті інциденту. В свою чергу, в ст. IV цієї ж Конвенції встановлюється солідарна відповідальність власників суден за всю сукупність збитків для інцидентів, де задіяно декілька суден. Водночас, якщо власником комерційного судна виступає держава, тоді згідно ст. XI Конвенції 1992 р., вона відмовляється від усіх засобів захисту, заснованих на її статусі суверенної держави, передбачаючи ст. IX можливість звернення за захистом до національних судів держави-учасниці конвенції, у випадку заподіяння шкоди у межах її юрисдикції [7]. Отже, якщо говорити про відповідальність за шкоду від забруднення нафтою, то в повному обсязі вона покладається на державу тоді, коли вона діяла у статусі оператора небезпечної діяльності.

Водночас, маємо звернути увагу, на неможливість повноцінного функціонування згаданих конвенційних механізмів без покладення певних зобов'язань на державу. Наприклад, державі належить комплекс обов'язків, спрямованих на забезпечення реалізації превентивної та компенсаційної функції абсолютної відповідальності. Зокрема, на держави покладаються обов'язки щодо стандартизації, ліцензування та страхування такої діяльності, а також держави зобов'язані забезпечити рівний доступ до власних судових систем для всіх осіб, що постраждали унаслідок такої небезпечної діяльності. Такі зобов'язання знайшли вираження у: ст.ст. 12, 16 Конвенції Лугано 1993 р., згідно яких на держави покладено зобов'язання встановити заходи інформування населення, а також гарантувати участь операторів у заходах фінансового забезпечення або іншим чином забезпечити виплату оператором компенсації у випадку настання «інциденту» відповідно до вимог внутрішнього законодавства [6]; ст.ст. 7 та 9 Конвенції 1992 р., де, в свою чергу, встановлено зобов'язання держави щодо сертифікації судна, тобто посвідчення наявності страхового забезпечення в оператора, а також закріплення на рівні національних правових систем порядку здійснення такої сертифікації, згідно з вимогами Конвенції та забезпечення наявності юрисдикції у національних судах для розгляду позовів щодо компенсації шкоди у рамках Конвенції [7].

Окремо варто звернути увагу на можливість залучення держави як додаткового суб'єкта абсолютної відповідальності, що передбачається ст. 3 Конвенції 31 січня 1963 р., що доповнює Паризьку конвенцію від 29 липня 1960 р., так званої Додаткової Брюссельської конвенції, де

встановлюється обмеження відповідальності оператора та компенсація з публічних фондів держави суми збитку за встановленою формулою [8]. Такий підхід обумовлений природою об'єкта діяльності, щодо якої здійснюється регулювання – ядерної енергії, й обумовлений необхідністю забезпечення справедливого розподілу наявних ризиків та компенсації.

Останній підхід визначення суб'єкта абсолютної відповідальності знайшов своє відображення в кодифікаційній роботі Комісії міжнародного права ООН. Так, в проекті Принципів розподілу збитків у разі заподіяння трансграничної шкоди небезпечними видами діяльності була передбачена відповідальність оператора як основного відповідача у випадках настання трансграничної шкоди та можливість залучення держави як додаткового суб'єкта відповідальності, а також покладення на неї обов'язків щодо забезпечення доступу до компенсації для потерпілих, надання судовим та виконавчим органам відповідної юрисдикції, а потерпілим – доступу до засобів правового захисту на рівні з громадянами; держави, згідно проекту Принципів, також мають нести відповідальність щодо неналежного виконання своїх зобов'язань превентивного характеру в порядку, вставленому нормами загального міжнародного права [5, с. 56–59]. Ці положення видаються найбільш раціональними для встановлення компромісу у питанні кодифікації норм відповідальності за правомірну діяльність. Однак, чинний статус проекту Принципів вказує на те, що держави так і не поспішають взяти на себе зобов'язання субсидіарного суб'єкта відповідальності, що значно ускладнює подальший розвиток інституту абсолютної відповідальності в міжнародному праві.

**Висновки.** Міжнародно-правове регулювання передбачає випадки конвенційного закріплення держави у ролі безпосереднього суб'єкта абсолютної відповідальності. Різні форми та ступені відповідальності держави варіюються від Конвенції про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами 1972 р., де відповідальність держави є основною, до конвенцій щодо шкоди, заподіяної ядерними і нафтовими забрудненнями, де держава несе субсидіарну відповідальність. Водночас, найбільш вживаним підходом до закріплення абсолютної відповідальності є визнання її єдиним суб'єктом операторів діяльності, з одночасним закріпленням за державами зобов'язань іншого роду. Ці зобов'язання полягають у тому, що держави, якщо вони самі не є операторами, повинні забезпечити швидку та адекватну компенсацію жертвам-нерезидентам, зокрема шляхом внесення змін до національного законодавства для адаптації своїх внутрішніх правових систем до вимог міжнародного права аби надати жертвам рівний із громадянами доступ до національних судів та адекватні засоби правового захисту.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами від 29.03.1972 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_126/conv#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_126/conv#Text) (дата звернення: 23.04.2024).
2. Стельмах О.С. Міжнародно-правовий режим безпеки дослідження і використання космічного простору в мирних цілях : дис. ... к.ю.н. : 12.00.11. Київ, 2016. 276 с.
3. Денисов В.Н. Абсолютна відповідальність. Енциклопедія міжнародного права : У 3 т. / редкол.: Ю.С. Шемшученко, В.Н. Денисов (співголови) та ін. Київ, 2014. Т. 1. А–Д. С. 15.
4. United Nations Convention on the Law of the Sea. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (дата звернення: 20.04.2024).
5. Draft principles on the allocation of loss in the case of transboundary harm arising out of hazardous activities, with commentaries. *Report of the International Law Commission on the work of its fifty-eight session*. UN. New York, 2006. P. 59–90.
6. Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment, 21.06.1993. URL: <https://rm.coe.int/168007c079> (дата звернення 20.04.2024).
7. Зведений текст Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_839#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_839#Text) (дата звернення: 23.04.2024).
8. Convention of 31 January 1963 Supplementary to the Paris Convention of 29 July 1960. URL: <https://legalinstruments.oecd.org/public/doc/197/197.en.pdf> (дата звернення: 23.04.2024).