

Ц И В І Л Ь Н О - П Р А В О В А ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ШКОДУ, ЗАВДАНУ ТРАНСКОРДОННИМ ЗАБРУДНЕННЯМ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

УДК: 341.45



Вихрист С.М.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри конституційного,
адміністративного та
міжнародного права ВНЗ
«Університет економіки та права
«КРОК»

Стаття рекомендована до друку Кафедрою конституційного, адміністративного та міжнародного права Університету економіки та права «КРОК»
Протокол № 3 від «14» листопада 2011 року.

Анотація: Стаття присвячена проблемі міжнародно-правового регулювання цивільної відповідальності за шкоду, завдану транскордонним забрудненням, на прикладі Протоколу про цивільну відповідальність та компенсацію за шкоду, спричинену транскордонним впливом промислових аварій на транскордонні води, який було укладено 2003 року у м. Києві на 5-ї Конференції Міністрів «Довкілля для Європи». Здійснено аналіз змісту основних положень Протоколу та перспектив набуття ним чинності у осяжному майбутньому

Ключові слова: цивільно-правова відповідальність, транскордонне забруднення, шкода, промислова аварія, транскордонні водотоки, суворая відповідальність, відповідальність за наявності вини, обмеження відповідальності

Постановка проблеми. Проблема транскордонного забруднення набула особливого значення у регіоні Європейської економічної комісії (ЄЕК) ООН після аварії у Байя Марє, Румунія у січні 2000 року. На той час вже набули чинності Конвенція ЄЕК ООН про транскордонне забруднення повітря на великі відстані 1979 року, Конвенція ЄЕК ООН про оцінку впливу на навколишнє середовище у транскордонному контексті 1991 року, Конвенція ЄЕК ООН про охорону та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер 1992 року, Конвенція ЄЕК ООН про транскордонний вплив промислових аварій 1992 року, Конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням 1989 року та низка інших галузевих угод. Проте, жодна з них не передбачала міжнародно-правового механізму, який би забезпечував швидку відповідну компенсацію шкоди, спричиненої транскордонним впливом промислових аварій на транскордонні водні об'єкти, а Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, спричинену діяльністю, небезпечною для довкілля 1993 року [6] за тих умов виявилася і наразі залишається занадто амбіційною, відтак не знаходячи достатньої підтримки серед держав регіону і взагалі залишаючи великі сумніви щодо перспектив набуття нею чинності. Такий механізм було розроблено у формі Протоколу про цивільну відповідальність та компенсацію за шкоду, спричинену транскордонним впливом промислових аварій на транскордонні води, до Конвенції ЄЕК ООН про охорону та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер 1992 року та Конвенції ЄЕК ООН про транскордонний вплив промислових аварій 1992 року. Протокол було укладено у травні 2003 року у м. Києві на 5-ї Конференції Міністрів «Довкілля для Європи». Майже десятиліття потому залишається констатувати, що Протокол отримав лише одну ратифікацію, а шанси набуття ним чинності є доволі примарними. З наукового і практичного погляду важливо з'ясувати чинники ситуації що склалася, виявити причини неспроможності Протоколу «запрацювати» та розглянути найближчі перспективи розви-

тку інституту цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану транскордонним забрудненням, у міжнародному праві.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематиці цивільно-правової відповідальності у радянській та пострадянській юридичній літературі приділялося чимало уваги, проте фундаментальні комплексні дослідження цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану транскордонним забрудненням, у міжнародно-правовому аспекті українськими фахівцями не проводилися.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є розкриття історичних передумов укладення та змісту основних положень Протоколу про цивільну відповідальність та компенсацію за шкоду, спричинену транскордонним впливом промислових аварій на транскордонні води 2003 року як одного з міжнародно-правових механізмів цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану транскордонним забрудненням, та оцінка причин, що стоять на перешкоді набуття ним чинності.

Виклад основного матеріалу. «Там, де держава здійснює діяльність, що може завдати і фактично завдає суттєвої транскордонної шкоди – навіть якщо така діяльність або її наслідки не є протиправними – постає питання про компенсацію» [1, 266]. Концепція цивільної відповідальності відома усім правовим системам сучасності, які у цілому сповідають єдине розуміння цього інституту. Зазвичай інститут цивільної відповідальності дозволяє постраждалій стороні вимагати у приватному цивільно-правовому порядку відшкодування шкоди від особи, яка таку шкоду завдала. Цивільна відповідальність за порушення екологічних вимог – це родовий термін, що відноситься до прийомів та способів зобов'язання забруднювача відновити об'єкт, якому ним було завдано шкоду, або відшкодувати витрати, пов'язані з його відновленням. Зазвичай така відповідальність ґрунтується на загальному зобов'язанні не завдавати шкоди довкіллю, відновлювати природні об'єкти у тому випадку, коли шкоди завдано, та відшкодувати шкоду, якщо наслідки є незворотними.

«У практичному плані у міжнародній практиці існує декілька шляхів відшкодування транскордонної шкоди, що завдається у результаті небезпечної діяльності особам чи майну, або довкіллю. Одним з них є абсолютна відповідальність держави, як от, наприклад, у Конвенції про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами від 29 березня 1972 року, але це єдиний випадок, коли держава несе абсолютну відповідальність на підставі багатостороннього договору. Друга можливість по-

лягає у покладенні відповідальності на оператора з повним звільненням від неї самої держави, як от, наприклад, у Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, спричинену діяльністю, небезпечною для довкілля від 9 березня 1993 року. Третій варіант полягає у тому, щоб покласти на державу свого роду залишкову відповідальність за ту частину компенсації, яка не була сплачена оператором, як от, наприклад, у Конвенції про відповідальність перед третьою стороною в області ядерної енергетики від 29 липня 1960 року та Віденській конвенції про цивільну відповідальність за ядерну шкоду від 21 травня 1963 року» [1, 268–269].

На Спільній Спеціальній сесії Наради Сторін Конвенції про охорону та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер [4] та Конференції Сторін Конвенції про транскордонний вплив промислових аварій [5], яка відбулася 2–3 липня 2001 року у місті Женева, Швейцарія, було прийнято рішення у рамках обох конвенцій одночасно розробити юридично обов'язковий документ про цивільну відповідальність та компенсацію за шкоду, спричинену транскордонним впливом промислових аварій на транскордонні води. Для цього було створено відкрити Міжурядову робочу групу з цивільної відповідальності. До її складу увійшли представники держав, міжнародних міжурядових організацій і органів, неурядових організацій, промисловості, ринку страхування та інші зацікавлені сторони.

За основу для обговорення майбутнього правового механізму було взято проект Протоколу [7], запропонований делегацією Швейцарії. З самого початку стало зрозумілим, що процес розробки тексту Протоколу буде непростим. Частково причиною тому слугував паралельний процес розробки Директиви ЄС з того самого питання, адже держави-члени ЄС намагалися максимально ототожнити свої позиції по Протоколу з основними положеннями проекту Директиви. З одного боку, це цілком зрозуміле прагнення, оскільки запровадження єдиного уніфікованого міжнародно-правового механізму на наднаціональному та національному рівнях – набагато простіше завдання, ніж пошук «золотої середини» між двома різними правовими режимами. Але не слід забувати, що законодавство більшості західноєвропейських держав, якщо й не містить повністю відпрацьованих механізмів компенсації шкоди за забруднення довкілля внаслідок небезпечної діяльності, то, принаймні, передбачає складові елементи такої процедури, які вже достатньо ефективно працюють. Тому, за певних умов, для держав-членів ЄС спрощення зазначених процедур, викликане прийняттям нового міжнародно-правового механізму, могло б стати кроком назад.

Згідно з проектом Директиви сфера її застосування була ширшою, ніж сфера застосування Протоколу, та й окремі її положення, наприклад ті, що стосувалися фінансових гарантій, суттєво відрізнялися від основних позицій пан-європейського інструменту. З іншого боку, занадто високі «стандарти» західно-європейських держав не знаходили підтримки серед представників країн Балтії та СЕКЦА (Східної Європи, Кавказу та Центральної Азії), що в основному було викликано економічною неспроможністю забезпечити занадто високий рівень вимог. Очевидно, що за таких умов Протокол спіткала б доля Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, спричинену діяльністю, небезпечною для довкілля 1993 року.

Щоб уникнути таких нерайдувних перспектив було вирішено застосувати так званий «пофазний (покроковий) підхід», тобто розділити процес на декілька етапів, поступово розширюючи сферу застосування механізму та підвищуючи/поліпшуючи його якісні характеристики (що зазначено безпосередньо у абз. 8 Преамбули Протоколу). На першому етапі, таким чином, перед розробниками постало завдання створити максимально простий механізм з достатньо обмеженою сферою застосування, зокрема тимчасово виключивши зі сфери застосування генетично-модифіковані організми, віруси і бактерії. Сама ж процедура компенсації шкоди повинна була носити узагальнений (спрощений) характер, але водночас бути зрозумілою, простою і недвозначною у тлумаченні та застосуванні.

Як свідчить переговорний процес, це завдання виявилось достатньо складним. З одного боку, уповільнення процесу обговорення проекту Директиви ЄС створювало передумови для невизначеності представника Європейської комісії ЄС та ряду західно-європейських держав щодо низки положень проекту Протоколу. З іншого боку, спроби ряду делегацій охопити неосяжне, тобто зробити Протокол занадто докладним (щоб уникнути можливих прогалів і плям) заводили переговорний процес у глухий кут.

І все ж таки з переважної більшості позицій вдалося досягти консенсусу, а з тих дискусійних питань, що залишилися на порядку денному, значного прогресу. Рішенням Спільної Спеціальної сесії у липні 2001 року було зафіксовано прагнення Сторін обох Конвенцій завершити процес розробки тексту Протоколу до 5-ї Конференції Міністрів «Довкілля для Європи» (21–23 травня 2003 р., Київ). І саме напередодні Конференції Міністрів у Києві роботу над розробкою тексту проекту Протоколу [9] було завершено і Протокол підписано 21 травня 2003 р.

Відповідно до ст. 1 метою Протоколу є забезпе-

чення всеохоплюючого режиму цивільної відповідальності та адекватної і негайної компенсації за шкоду, завдану у результаті трансграничного впливу промислових аварій на трансграничні води. Таким чином, мета Протоколу пов'язана з Принципами 13 і 16 Декларації Ріо-де-Жанейро з довкілля та розвитку [2, 3–7], Кодексом поведінки при аварійному забрудненні трансграничних внутрішніх вод ЄЕК ООН [3] та принципом «забруднювач платить», що є загальним принципом міжнародного екологічного права.

Протокол застосовується винятково до шкоди, завданої у результаті трансграничного впливу промислових аварій на трансграничні води. Положення Протоколу застосовуються лише у тому випадку, коли шкода має місце на території Сторони, що не є Стороною, на території якої сталася промислова аварія.

Протокол застосовується до таких видів шкоди: загибель людей або тілесні ушкодження; втрата або пошкодження майна, іншого, ніж майно особи, що несе відповідальність відповідно до цього Протоколу; втрата доходу, що безпосередньо випливає зі шкоди інтересам, які забезпечені правовим захистом та пов'язані з будь-яким використанням трансграничних вод у економічних цілях, що сталася у результаті спричинення шкоди трансграничним водам, з урахуванням накопичувань та витрат; витрати на заходи з відновлення постраждалих трансграничних вод, що обмежені витратами на заходи, що фактично вжиті або мають бути вжиті; витрати на заходи реагування, включаючи будь-які втрати або шкоду, завдану такими заходами, у тій мірі, у якій така шкода була спричинена у результаті трансграничного впливу промислових аварій на трансграничні води.

Оскільки Протокол застосовується до шкоди, завданої у результаті трансграничного впливу промислових аварій на трансграничні води, ключовим є визначення промислової аварії. Цей термін відноситься до події, що сталася у результаті виходу з-під контролю небезпечної діяльності: на підприємстві, включаючи резервуари для небезпечних промислових відходів, наприклад, у процесі виробництва, використання, зберігання, обробки або видалення; при транспортуванні у зоні здійснення небезпечної діяльності; у процесі транспортування трубопроводами за межі об'єкта.

Під небезпечною діяльністю розуміють будь-яку діяльність, у процесі якої одна або більше ніж одна небезпечна речовина наявна або може бути наявна у кількості, яка дорівнює або перевищує порогову кількість, і яка здатна призвести у випадку промислової аварії до трансграничного впливу на трансграничні води та водокористування. Слід відмітити, що поро-

гові значення для різних небезпечних речовин зазначені у Додатку І до Протоколу, який містить якісні та кількісні показники для визначення порогових значень небезпечних речовин, що лежать у основі умов застосування положень Протоколу до конкретної промислової аварії.

Протокол визначає два види відповідальності за шкоду, завдану промисловою аварією: у ст. 4 Протокол передбачає сувору відповідальність та у ст. 5 – відповідальність за наявності вини.

Передбачається, що оператор несе сувору відповідальність за шкоду, завдану у результаті промислової аварії. Водночас, Протокол не містить визначення терміна «оператор» – відповідно до п. 1 ст. 2 Протоколу застосовується визначення Конвенції про трансграничний вплив промислових аварій, згідно зі ст. 1 якої оператором визнається «будь-яка фізична або юридична особа, включаючи державні органи, що відповідає за проведення будь-якої діяльності, наприклад, під наглядом якої здійснюється та чи інша діяльність, яка планує здійснювати або здійснює будь-яку діяльність». Для того, щоб притягнути оператора до відповідальності, необхідно довести наявність трьох взаємопов'язаних факторів: 1) наявність промислової аварії; 2) завдання шкоди; 3) наявність причинно-наслідкового зв'язку між аварією та шкодою. Слід також визначити розміри завданої шкоди. У випадку суворої відповідальності вину оператора доводити не потрібно. Якщо за шкоду несуть відповідальність два і більше оператори, Протокол передбачає солідарну відповідальність, тобто позивач має право вимагати повної компенсації за шкоду від будь-якого або від усіх операторів, що несуть відповідальність.

Оператор несе відповідальність за шкоду, якщо доведено, що її було спричинено промисловою аварією, за яку відповідальний оператор. Водночас, з цього правила існує декілька винятків. Оператор не несе відповідальності за шкоду, якщо він доведе, що, незважаючи на вжиття відповідних заходів безпеки, шкода виявилася: результатом збройного конфлікту, воєнних дій, громадянської війни або повстання; результатом природного явища, яке мало винятковий, невідворотний, непередбачуваний та нестримний характер; цілком результатом дотримання обов'язкового заходу, передбаченого державним органом Сторони, на території якої сталася промислова аварія; цілком результатом навмисної протиправної поведінки третьої сторони.

Відповідальність оператора може бути зменшена, якщо третя особа сприяла завданню шкоди. Якщо особа, якій було завдано шкоди, або особа, за яку вона несе відповідальність згідно з внутрішньодержав-

ним законодавством, зі своєї вини завдала шкоди або сприяла її спричиненню, розмір компенсації може бути зменшено або у ній може бути відмовлено з урахуванням усіх існуючих обставин.

Відповідальність за наявності вини є іншою підставою відповідальності, незалежною від зазначеної вище суворої відповідальності. У даному випадку коло осіб, що підлягають відповідальності, може бути набагато ширшим. Для визначення відповідальності за наявності вини за шкоду, про яку йдеться у Протоколі, застосовуються положення національного права. Протокол містить лише загальне правило, відповідно до якого будь-яка особа несе відповідальність за шкоду, якої вона завдала або якій сприяла своїми навмисними, халатними або необережними діями або бездіяльністю. Згідно з положеннями національного права цей вид відповідальності застосовується також і до службовців та агентів.

Якщо відповідальності підлягають декілька осіб, згідно з правилами солідарної відповідальності, кожна особа, що підлягає відповідальності, має право регресу до інших осіб, що підлягають відповідальності. Якщо таких осіб декілька, але лише одна особа сплатила компенсацію, вона може вимагати відшкодування відповідної частини компенсації від інших осіб, що підлягають відповідальності. Протокол регулює це питання у ст. 7.

Згідно з Протоколом передбачається два види обмежень відповідальності: фінансові обмеження – стосовно розміру можливої компенсації; та позовна давнина – стосовно неприйнятності позовів про компенсацію. Позови про компенсацію не приймаються до розгляду, якщо: вони не були пред'явлені впродовж п'ятнадцяти років з дати промислової аварії; вони не були пред'явлені впродовж трьох років з того моменту, коли позивачеві стало відомо або, як можна розумно припустити, мало стати відомо про шкоду та про особу, що несе за неї відповідальність.

Фінансові обмеження відповідальності застосовуються виключно до суми компенсації. Вони не застосовуються до будь-яких процентних нарахувань або витрат, що підлягають компенсації за рішенням компетентного суду. Фінансові обмеження відповідальності застосовуються винятково до суворої відповідальності, передбаченої ст. 4 Протоколу. Це означає, що у випадку настання відповідальності за наявності вини компетентний суд при визначенні суми компенсації не лімітований фінансовими обмеженнями, передбаченими у Протоколі, тобто мають застосовуватися загальні положення, що встановлюють правила компенсації у випадку відповідальності за наявності вини. У багатьох державах ці правила ґрунтуються на

принципі відповідності або кратності суми компенсації доведеному розміру шкоди.

Протокол покладає на оператора обов'язок гарантувати фінансове забезпечення у тому випадку, якщо він є суб'єктом суворої відповідальності. Фінансове забезпечення може мати форму страхового полісу, гарантій виконання або інших фінансових гарантій, включаючи фінансові механізми, що надають компенсацію у випадку неплатоспроможності. Крім того, Сторони можуть виконувати свої зобов'язання у відповідності до п. 1 ст. 11 по відношенню до державних операторів шляхом заяви про самострахування. Протокол також захищає інтереси суб'єктів, що надають фінансове покриття. Оскільки будь-який позов відповідно до Протоколу може бути пред'явлений безпосередньо до будь-якої особи, що надає фінансове покриття, страхувальник або особа, яка надає фінансове покриття, має право вимагати, щоб особа, що несе відповідальність відповідно до ст. 4 (сувора відповідальність), була залучена до участі у судовому розгляді. Страхувальники або особи, що надають фінансове покриття, можуть посилатися на обставини, що звільняють від відповідальності, на які вправі була б посилатися особа, що несе відповідальність згідно зі ст. 4.

Позов про компенсацію може бути пред'явлений у суді особою, якій було завдано шкоди виходячи з визначення цього терміна, що міститься у Протоколі. Відповідно до п. 2 ст. 3 позивачем може бути не будь-яка особа, якій було завдано шкоди, а лише особа, якій було завдано шкоди на території Сторони, що не є Стороною, на території якої сталася промислова аварія. Пункт 3 ст. 8 Протоколу додатково передбачає, що заходи, вжиті відповідно до Протоколу, застосовуються між Сторонами без будь-якої дискримінації за ознакою громадянства і офіційного або фактичного місця проживання.

Для позивача важливо до компетенції якого суду належить розгляд позовів про компенсацію відповідно до Протоколу. За загальним правилом позови про компенсацію згідно з Протоколом можуть пред'являтися виключно у судах тієї Сторони, на території якої: а) було завдано шкоди; б) сталася промислова аварія; с) відповідач має звичайне місце проживання або, якщо відповідачем є компанія або інша юридична особа або асоціація фізичних і юридичних осіб, основне місце її діяльності, зареєстровану штаб-квартиру або місце знаходження центрального адміністративного органа. Протокол передбачає, що кожна Сторона забезпечує, щоб її суди володіли необхідною компетенцією для прийняття до розгляду таких позовів про компенсацію.

Протокол у ст. 15 також регулює ситуації, коли один і той самий позов розглядається судами різних держав, що є Сторонами Протоколу. У тих випадках, коди судові процедури, що мають одні й ті самі підстави для позову, порушуються між одними й тими самими сторонами у судах різних Сторін, будь-який суд, крім суду, у якому позов було пред'явлено першим, за власним бажанням припиняє провадження до тих пір, поки не буде встановлено юрисдикцію суду, у якому позов було пред'явлено першим.

Сторони спору можуть також звернутися до арбітражу. За згоди обох або усіх сторін, спір може бути передано на остаточний та обов'язковий арбітраж відповідно до Факультативного регламенту для арбітражного розгляду спорів, що стосуються довкілля та/або природних ресурсів, Постійної палати Третейського суду.

Усі питання сутності або процедурні питання, що стосуються позовів, які перебувають на розгляді компетентного суду, що безпосередньо не регулюються положеннями Протоколу, визначаються регламентом цього суду, включаючи будь-які правові норми такого регламенту, що стосуються колізії правових норм. На прохання особи, яка зазнала шкоди, усі матеріально-правові питання, що стосуються позовів, які перебувають на розгляді компетентного суду, регулюються правом Сторони, на території якої сталася промислова аварія, так якби шкоди зазнали на території цієї Сторони.

Важливим також є загальне правило про співвідношення внутрішньодержавного права і Протоколу, а саме про те, що Протокол не зашкоджує будь-яким правам осіб, котрі зазнали шкоди, або будь-яким заходам, що стосуються охорони чи відновлення довкілля, що можуть бути передбачені у застосовуваному внутрішньому законодавстві. Більше того, коли положення Протоколу і положення двосторонньої, багатосторонньої або регіональної угоди застосовуються до відповідальності і компенсації за шкоду, спричинену у результаті транскордонного впливу промислових аварій на транскордонні води, Протокол не застосовується за умови, що інша угода діє по відношенню до зацікавлених Сторін і вже була відкрита для підписання, коли Протокол було відкрито для підписання, навіть якщо згодом до цієї угоди були внесені поправки.

Стаття 20 Протоколу, яка визначає співвідношення Протоколу і норм Європейського Союзу з юрисдикції, являє собою окремий інтерес для держав-членів ЄС та держав-кандидатів. Суди Сторін, що є членами ЄС, застосовують відповідні норми Союзу замість ст. 13 (компетентні суди), коли відповідач має своє

офіційне місцезнаходження у державі-члені ЄС, або сторони наділила юрисдикцією суд держави-члена ЄС і одна або більша кількість сторін мають офіційне місцезнаходження у державі-члені ЄС. У відношеннях між собою Сторони, що є державами-членами ЄС, замість арбітражних правил Протоколу застосовують відповідні норми ЄС.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Виходячи з вищенаведеного, Протокол про цивільну відповідальність та компенсацію за шкоду, спричинену транскордонним впливом промислових аварій на транскордонні води від 21 травня 2003 року є ґрунтовним міжнародно-правовим документом, здатним забезпечити вирішення сформульованих у його меті завдань. Розробники Протоколу висловили у Преамбулі бажання і готовність на більш пізньому етапі розширити сферу його застосування. Це означає визнання факту, що наразі Протокол не охоплює усіх об'єктів, які він з самого початку мав би охоплювати (ГМО, віруси і бактерії є з-поміж цих об'єктів ключовими). Під час переговорного процесу Міжурядова робоча група з цивільної відповідальності не мала можливості ефективно визначити кількісні порогові значення та критерії щодо трубопроводів, які підпадають під сферу застосування Протоколу. Представники держав також не виявили бажання надалі розробити питання цивільної відповідальності держав

за порушення екологічних вимог. Закритість Протоколу для вільного приєднання будь-якою зацікавленою державою або регіональною організацією економічної інтеграції слід визнати ще однією поразкою переговорного процесу.

Можливо саме зазначені «вади» Протоколу стоять на перепоні набуття ним чинності. Очевидно, що для держав-членів ЄС ратифікація Протоколу не є пріоритетом, оскільки їх нагальним «потребам» у цій сфері задовольняє відповідна галузева Директива ЄС. Для більшості країн решти регіону ЄЕК ООН, особливо для пострадянських держав, низка чинників, і, перш за все, високі вимоги фінансових гарантій, передбачені Протоколом, та зародковий стан відповідного ринку страхування у цих країнах, ратифікація Протоколу викликає необґрунтовано упереджене та занадто обережне ставлення. Проте варто пам'ятати, що такі механізми, як Протокол про цивільну відповідальність за шкоду, спричинену небезпечною діяльністю, насамперед покликані допомогти і сприяти відновленню порушених прав і відшкодуванню завданої шкоди, а, відтак, мають сприйматися як унікальний ефективний допоміжний механізм, а не як засіб покарання. Тому Україні як державі, якій Київський Протокол має завдячувати назвою, варто було б зайняти більш активну позицію у сприянні набуття ним чинності, хоча б власним прикладом його ратифікації.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Звіт Комісії міжнародного права про роботу її сорок восьмої сесії / Генеральна Асамблея ООН, Офіційні звіти – П'ятдесят перша сесія, Додаток № 10 (A/51/10) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.un.org/law/ilc/>

2. Звіт Конференції Організації Об'єднаних Націй з довкілля та розвитку, Ріо-де-Жанейро, 3-14 червня 1992 року (Док. A/CONF.151/26/REV.1 (VOL. 1) – Т. 1. Резолюції, прийняті на Конференції [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.un.org/russian/conferen/wssd/>

3. Кодекс поведінки при аварійному забрудненні транскордонних внутрішніх вод ЄЕК ООН (Док. ECE/ENVA/16, прийнятий ЄЕК на її сорок п'ятій сесії (1990 рік) рішенням С(45) [Електронний ресурс].

– Режим доступу : http://www.unecce.org/env/water/publications/documents/Library/Old_documents_found_library/ECE_ENVWA_16_rus.pdf

4. Конвенція про охорону та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер від 17 березня 1992 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unecce.org/env/water/text/text.htm>

5. Конвенція про транскордонний вплив промислових аварій від 17 березня 1992 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unecce.org/env/teia/russian/homepage.html>

6. Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, спричинену діяльністю, небезпечною для довкілля від 9 березня 1993 року [Електронний ресурс].

– Режим доступу : <http://conventions.coe.int/treaty/EN/Treaties/Html/150.htm>

7. Приклад правового документа про відповідальність та компенсацію за шкоду, спричинену у результаті трансграничного впливу промислових аварій (Док. МР.ВAT/2001/3 - СР.ТЕІА/2001/3 від 23 квітня 2001 року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unecse.org/env/civil-liability/welcome.html>

8. Проект такого, що має обов'язкову юридичну силу документа про цивільну відповідальність за трансграничну шкоду, спричинену небезпечною ді-

яльністю, в рамках обох конвенцій (Док. МР.ВAT/АС.3/2002/2 - СР.ТЕІА/АС.1/2002/2 від 28 грудня 2001 року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unecse.org/env/civil-liability/welcome.html>

9. Протокол про цивільну відповідальність та компенсацію за шкоду, спричинену трансграничним впливом промислових аварій на трансграничні води від 21 травня 2003 року (Док. МР.ВAT/2003/1-СР.ТЕІА/2003/3 від 11 березня 2003 року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unecse.org/env/civil-liability/welcome.html>

**ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УЩЕРБ,
ПРИЧИНЕННЫЙ ТРАНСГРАНИЧНЫМ
ЗАГРЯЗНЕНИЕМ: МЕЖДУНАРОДНО-
ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Вихрист С.М.

Аннотация: Статья посвящена проблеме международно-правового регулирования гражданской ответственности за ущерб, причиненный трансграничным загрязнением, на примере Протокола о гражданской ответственности и компенсации за ущерб, причиненный трансграничным воздействием промышленных аварий на трансграничные воды, подписанного в 2003 году в г. Киеве на 5-й Конференции Министров «Окружающая среда для Европы». Проведен анализ содержания основных положений Протокола и перспектив вступления его в силу в обозримом будущем.

Ключевые слова: гражданско-правовая ответственность, трансграничное загрязнение, ущерб, промышленная авария, трансграничные водотоки, строгая ответственность, ответственность при наличии вины, ограничения ответственности.

**CIVIL LIABILITY FOR DAMAGE
CAUSED BY TRANSBOUNDARY
POLLUTION: INTERNATIONAL
LAW ASPECT**

Vykhryst S.

Summary: The article is focused on the issue of international law regulation of civil liability for damage caused by transboundary pollution on the example of the Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Effects of Industrial Accidents on Transboundary Waters, signed in 2003 in Kyiv at the 5th Ministerial Conference «Environment for Europe». The content of basic provisions of the Protocol and perspectives of its entry into force in the foreseeable future have been analysed.

Keywords: civil liability, transboundary pollution, damage, industrial accident, transboundary water-courses, strict liability, fault-based liability, limits of liability.