

СПРАВОЧНЫЙ ДОКУМЕНТ

**ДЛЯ СЕМИНАРА ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ООН
(UNECE)
В БУДАПЕШТЕ, 21-22 МАЯ 2007 ГОДА**

**Семинар по трансграничному случайному загрязнению
внутренних вод, ответственности и компенсации – вызовы и
возможности**

Апрель 2007 г.

Содержание

ВСТУПЛЕНИЕ	4
КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ	5
I. АВАРИИ, ВЫЗВАВШИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ: ФАКТЫ, МАСШТАБЫ, ПОСЛЕДСТВИЯ, РЕЗУЛЬТАТЫ	7
1. СЛУЧАЙНОЕ ЗАГРЯЗНЕНИЕ РЕКИ	7
А. Чрезвычайное происшествие «Сандоз», г. Базель, Швейцария, 1986 г.	7
В. Водослив цианида в Саммитвиле, США, Колорадо, 1992 г.	9
С. Авария на плотине в Асналколяре (AZNALCÓLLAR), Испания, 1998 г.	11
D. Авария плотины под г. Бая Маре, Румыния-Венгрия, 2000 г.	14
Е. Загрязнение реки Сонгхуа, Китай-Россия, 2005 год.	16
2. ЗАГРЯЗНЕНИЕ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ	18
А. Авария при перевозке цианида, Кыргызстан, 1998.	18
3. АВАРИИ, ПРОИЗОШЕДШИЕ В МОРЕ	19
А. Авария корпорации Экксон-Мобил, Аляска, США, 1989 год.	19
В. Утечка нефти на танкере Эрика, Бретань, Франция, 1999 год.	21
4. УРОКИ, ИЗВЛЕЧЕННЫЕ ИЗ ПРОИЗОШЕДШИХ АВАРИЙ	23
II. РАЗВИТИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО И МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В РЕЗУЛЬТАТЕ АВАРИЙ	27
А. Европейское законодательство.....	27
1. Директива Seveso II.....	27
2. Директива об управлении отходами добывающей промышленности	28
3. Новый проект документа о наилучших доступных технических методах	28
4. Директива об экологической ответственности	29
5. Предложение по Директиве об экологических преступлениях	31
В. Международное законодательство	32
III. РЕЖИМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	32
В. РЕЖИМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАМКАХ ОБЩЕГО МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА	32
С. ОБЩИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ РЕЖИМЫ	34
1. Конвенция Лугано	34
2. Базельский протокол.....	35
3. Киевский протокол.....	36
С. СПЕЦИАЛЬНЫЕ РЕЖИМЫ.....	39
1. Режим компенсации за загрязнение моря нефтью.....	39
2. Конвенции об ответственности за ядерный ущерб.....	42
3. Конвенция о международной ответственности за ущерб, причинённый космическими объектами.....	44
4. Транспортные конвенции.....	45
D. Суть и эффективность различных режимов ответственности	45
IV. ПРОБЛЕМЫ С РЕЖИМАМИ ОБЩЕЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	46
Извлеченные уроки	49
ПРИЛОЖЕНИЯ	51
ГЛОССАРИЙ ОСНОВНЫХ ПОНЯТИЙ.....	51
I. Положение с ратификацией по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озёр	55
II. Стороны Конвенции по трансграничному воздействию промышленных аварий.....	57
III. Положение с ратификацией Протокола по гражданской ответственности.....	58
IV. Положение с ратификацией Протокола по ответственности и компенсации убытков, возникших в результате трансграничного передвижения опасных отходов и их переработки	60
V. Положение с ратификацией Конвенции по гражданской ответственности за ущерб, нанесенный в результате деятельности, опасной для окружающей среды	61
VI. Государства-стороны Конвенции по гражданской ответственности от 1992 года и Конвенции о фонде от 1992 года.....	63
VII. Аварии, число погибших в результате которых превышает 25 человек (с 1971 года).....	65
VIII. Хронология крупнейших прорывов хвостовых дамб (с 1988 года)	67
IX. Аварии на трубопроводах	72
Бельгия.....	72

НИГЕРИЯ	72
РОССИЯ	72
США	72
X. АВАРИИ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ	74
XI. КРУПНЕЙШИЕ РАЗЛИВЫ НЕФТИ С 1967 ГОДА	75
XII. ПРИЧИНЫ РАЗЛИВОВ НЕФТИ, 1974-2006 ГГ	76
XII. ЧИСЛО РАЗЛИВОВ, ПРЕВЫШАЮЩЕЕ 700 ТОНН	77
XIII. СПИСОК ИСТОЧНИКОВ	78
▪ HTTP://WWW.IRC.NL	82

СПРАВОЧНЫЙ ДОКУМЕНТ ДЛЯ СЕМИНАРА В БУДАПЕШТЕ, 21-22 мая 2007

г.

Вступление

Стороны Конвенции по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер и стороны Конвенции о трансграничном воздействии промышленных аварий утвердили Протокол о гражданской ответственности и компенсации за ущерб, причиненный трансграничным воздействием промышленных аварий на трансграничные воды (далее по тексту «Протокол») на втором специальном совместном заседании, состоявшемся в Киеве 21 мая 2003 года.

Секретариат обеих Конвенций принял решение организовать совместный семинар по теме «*Трансграничное случайное загрязнение внутренних вод, ответственность и компенсация – вызовы и возможности*» для того, чтобы предоставить возможность экспертами заинтересованным странам обменяться опытом по вопросам ответственности и компенсации убытков, возникших в результате промышленной аварии на трансграничных водах, для рассмотрения возникших вызовов, обменяться извлеченными уроками, также как и определить те трудности, с которыми сталкиваются страны в отношении ратификации Протокола, и обсудить возможные пути развития в будущем. Выводы семинара будут представлены на шестой Министерской конференции «Окружающая среда для Европы» в Белграде в октябре 2007 года.

Данный справочный документ подготовлен Венгрией, чтобы вооружить участников семинара самыми важными фактами и наработками в области трансграничного загрязнения окружающей среды, дать краткий обзор подобных случаев, изложить суть и эффективность различных режимов ответственности и развитие европейского и международного законодательства.

Соответственно, документ состоит из 4 частей: в первой части приводятся недавние случаи загрязнения и дальнейшее развитие ситуации. Вторая часть документа описывает развитие законодательства в области предотвращения аварий и меры ответственности по европейскому и международному праву. Третья часть содержит краткое описание различных режимов ответственности. В части IV изложены проблемы, которые имеются у режимов общей ответственности.

Приложения к документу также содержат важную информацию, такую как глоссарий терминов по понятию ответственности, чтобы помочь лицам без юридического образования понять основные понятия, также как и приведен подробный список случаев загрязнения с самыми важными фактами и последствиями, предоставить последнюю информацию по ситуации с ратификацией двух Конвенций и Протокола. Также прилагается обширный список литературы в помощь для более углубленного изучения вопроса.

Организаторы выражают надежду, что данный пакет документов поможет участникам подготовиться к семинару и даст им возможность принимать активное участие в дискуссиях.

Краткое изложение

В первой части этого документа содержится подробное описание некоторых случаев загрязнения окружающей среды, в основном, имевших место в течение последних 10 лет. Целью исследования было установить, что происходит после аварии, каковы правовые последствия и какие из них были извлечены уроки. Представленные примеры демонстрируют, что **пока еще не существует эффективного правового режима** для наказания тех, чьи действия наносят вред окружающей среде. В большинстве случаев власти предпочитают предпринимать административные меры против нарушителей и налагают относительно небольшие суммы экологических штрафов. Гражданские иски о компенсации удовлетворяются редко, в случае если платежи для покрытия ущерба и осуществляются, то это происходит во внесудебном порядке. **Суммы выплачиваемых компаниями компенсаций (если вообще что бы то ни было платят) незначительны по сравнению с нанесенным ущербом.** Другой проблемой, кроме низких сумм компенсаций, является **отсутствие четких процедур, касающихся работы предприятий-нарушителей в будущем.** Власти страны не всегда вынуждают такие предприятия соблюдать более строгие меры безопасности, которые могли бы предотвратить случаи подобного рода в будущем, и не требуют от предприятий финансовых гарантий при выдаче новых лицензий. Поэтому вопрос отсутствия финансового обеспечения является общей проблемой и касается не только тех предприятий, чьи операции нанесли ущерб окружающей среде. В этой связи существует потребность установить систему финансового обеспечения, которая должна стать одним из необходимых условий деятельности. Был также сделан вывод, что в проанализированных случаях **механизмы публичного международного права** не были задействованы - даже если речь шла о трансграничном загрязнении, пострадавшее государство не обращалось в суд в соответствии с международным правом против страны, в которой произошла авария. Кроме загрязнения рек, были рассмотрены случаи нефтяного загрязнения моря в силу их особого режима компенсации, и мы установили, что уровень компенсации вследствие аварий на танкерах относительно выше, чем в целом при загрязнении рек, что объясняется наличием финансовых фондов, которые были основаны для этого конкретного вида деятельности.

Вторая часть документа излагает **развитие европейского и международного экологического права вследствие недавних случаев загрязнения.** В результате этих инцидентов в рамках европейского права было принято несколько вторичных инструментов: новая директива по отходам добывающей промышленности, в директиву Seveso II были внесены изменения, обсуждается новый документ BREF касательно управления рудными отходами и пустой породой в горнодобывающей промышленности, была принята новая директива по экологической ответственности и внесено предложение по директиве по экологическим преступлениям.

Третья часть документа посвящена описанию различных режимов ответственности. Прежде всего, описана работа **Международной юридической комиссии** и соответствующих проектных статей о международной ответственности за вредные последствия действий, не запрещенных международным правом (предотвращение трансграничного вреда от опасных видов деятельности). Затем излагаются общие экологические режимы, а именно **Луганская конвенция, Базельский протокол и**

Киевский протокол, и так как последний будет особо рассматриваться на семинаре, то его мы разобрали более подробно. После режима общей экологической ответственности приводятся инструменты специальной ответственности: **режим компенсаций за нефтяное загрязнение моря, конвенция об ответственности за ядерный ущерб, конвенция об ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, и транспортные конвенции.**

На основании рассмотренных случаев и имеющегося законодательства можно сделать вывод, что в рамках обычного существующего международного права можно привлечь государство к ответственности за действия в его юрисдикции, которые вызвали ущерб окружающей среде другого государства, и оно будет нести ответственность за ущерб. Чтобы привлечь к ответственности страну происхождения, пострадавшее государство должно начать судебный процесс против страны происхождения перед международным судом, но в свете рассмотренных случаев очевидно, что в случае трансграничного загрязнения это происходит редко. В дополнение к общим правилам существуют многосторонние режимы определенных типов ущерба: ядерный ущерб, нефтяное загрязнение с кораблей, ущерб, вызванный транспортировкой опасных товаров или трансграничной транспортировкой отходов. Рамки соответствующих конвенций для описанных выше случаев ограничены. Следует отметить, что только режимы ответственности за нефтяное загрязнение и отчасти за ядерное загрязнение работают эффективно. В качестве одной из причин их успеха можно назвать тот факт, что они базируются на отраслевой схеме, их поддерживает промышленность, они применимы только в отношении одного вещества и количество видов деятельности и операторов ограничено. С другой стороны, новые инструменты, такие как Конвенция Лугано, Базельский протокол и Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ) сталкиваются с проблемами с ратификацией и не могут вступить в силу.

Четвертая часть документа пытается найти ответы на вопросы, **почему существуют проблемы с режимами общей ответственности и что это за проблемы.** Так как не представлялось возможным собрать ответы всех заинтересованных государств по Киевскому протоколу до начала семинара, был кратко проанализирован и представлен опыт работы со схожими инструментами. В прошлые годы было организовано и проведено несколько семинаров с целью продвижения ратификации Базельского протокола, и последняя часть документа излагает результаты этой деятельности. Организаторы выражают надежду, что семинар предоставит дополнительную возможность найти ответы на поставленные выше вопросы и разработать рекомендации по поводу способов увеличения эффективности режимов общей экологической ответственности (особенно Киевского протокола).

В приложениях содержится краткий глоссарий терминов по ответственности для не юристов и полезные сведения о сторонах различных конвенций и протоколов, перечень аварий, а также список документов, использованных при подготовке данного материала.

I. Аварии, вызвавшие загрязнение окружающей среды: факты, масштабы, последствия, результаты

В последние десятилетия произошли различные аварии, которые вызвали загрязнение окружающей среды. Среди этих случаев мы выбрали факты загрязнения рек. При выборе дел для анализа мы начали с соответствующих положений протокола. Как указано в статье 2 е) «Промышленная авария» означает событие, возникающее в результате неконтролируемых изменений в ходе любой опасной деятельности:

- (i) на промышленном объекте, включая хвостовые дамбы, например, в ходе производства, использования, хранения, перемещения или удаления; либо*
- (ii) при транспортировке на место опасной деятельности, либо*
- (iii) Во время транспортировки за пределами объекта по трубопроводам».*

В этом отношении прежде всего были рассмотрены технологические аварии, включая промышленные аварии, прорывы хвостовых дамб, аварии во время транспортировки и прорывы трубопроводов. Хотя по статье 3, пункт 2 *Протокол применим только к ущербу, понесенному стороной, отличному от той, где произошла промышленная авария*, были рассмотрены также и случаи без трансграничных последствий по причине ограниченного количества трансграничных дел.

Мы обратили особое внимание на аварии в горнодобывающей промышленности, так как в этих случаях часто происходит загрязнение рек. Случаи загрязнения нефтью были упомянуты вкратце, так как в последнее время аварии с нефтяными танкерами имели место в открытом море, а не на трансграничных реках, и также по той причине, что вопросы компенсации ущерба в результате нефтяного загрязнения регулируются особым режимом. Для нас важно было также найти дела, где вопросы ответственности и компенсации были разрешены, поэтому мы рассматривали дела конца 80-х - начала 90-х годов. Во время исследования мы не ограничивались одним географическим регионом и рассмотрели случаи в Европе, Азии, Австралии и Америки.

1. Случайное загрязнение реки

А. Чрезвычайное происшествие «Сандоз», г. Базель, Швейцария, 1986 г.

На складских объектах химического гиганта Сандоз в Базеле вспыхнул пожар в ноябре 1986 г. Инсектициды, хранимые в этих объектах, серьезно загрязнили воду, используемую для тушения пожара. Вода проникла в реку Рейн. Токсичная вода, проникая в реку, привела к истреблению всех живых существ в акватории. Пожар бушевал в конце недели. Ответственное швейцарское должностное лицо проинформировало французских и немецких коллег лишь по телефону местной системы оповещения. Не использовалась международная система тревоги. Более того: швейцарская система оповещения даже не имела телекса в своем распоряжении. Поэтому никакой информации не поступило в центры тревоги, расположенные ниже по реке. Не закрыли своевременно доступы к воде по левому берегу между Базелем и Страсбургом. Прошло два дня, пока швейцарцы проинформировали международные центры оповещения в соответствии с принятым форматом. К счастью, пожар привлек внимание немецких телевизионных станций, и поэтому правобережным германским властям и предприятиям удалось своевременно сократить или прекратить изъятие воды благодаря телепередачам. На время прохождения токсичной волны выемка воды для

питья и других целей была временно закрыта. Водосливы и плотины на нижнем течении Рейна в Нидерландах были открыты, чтобы направить массу токсичной воды как можно быстрее в Северное море.

Правовое решение и последующие события

Перед тем как токсическая волна растворилась в Северном Море, министры государств Рейна собрались в Швейцарии 12 ноября для взаимного обмена опытом относительно чрезвычайного происшествия и вытекающих из него уроков. Они приняли решение улучшить международную систему тревоги и оповещения, а также координировать регулирование для предотвращения внезапно возникающих загрязнений, подобных Сандозу на своей территории. Министры также обсудили вопрос о возмещении ущерба, нанесенного чрезвычайным происшествием. Министры поручили Международной рейнской комиссии разработать меры, по которым была достигнута договоренность. Они созвали конференцию на декабрь 1986 г. для обсуждения результатов координации, а также взглядов различных государств Рейна на дальнейшее сокращение загрязнения.

Декабрьская конференция приняла меры для предотвращения внезапных загрязнений, подобных чрезвычайному происшествию «Сандоз». Промышленным предприятиям было предложено построить бассейны, в которых возможно своевременно складировать жидкости, в том числе и воду для пожарной охраны. Решено было впредь обрабатывать жидкости. Вода должна удовлетворить действующим стандартам перед тем, как она будет пущена в реки. Факс, а позднее и электронное письмо стали обычными в рейнской системе тревоги и оповещения. Задачи и взаимопонимания между региональными, национальными и международными системами оповещения были оценены и получили новое определение.

Министры также одобрили новые долгосрочные цели для Рейна:

- высококачественные виды животных, такие как лосось, должны вернуться в воды Рейна до 2000 года;
- будущее использование Рейна для общественного водоснабжения должно быть достигнуто путем простых производственных методов;
- необходимо сокращение загрязнения до уровня, при котором осадок может быть применен на земле или брошен в море без всяких вредных последствий для жизни в воде.

На основании этих целей государства Рейна договорились об общем сокращении загрязнений на 50% в течение десяти лет, а также по инициативе государств Северного моря – об общем сокращении к 1987 г. содержания некоторых тяжелых металлов и диоксида на 70%. В то же время государства на Рейне одобрили реабилитационный план «Лосось 2000». Новость 2003 года: лосось снова обитает в водах Рейна. Цель сокращения рейнского загрязнения на 50% достигнута в отношении более чем 80% проблемных веществ.¹

¹LEARNING BY DOING, опыт внезапного загрязнения в бассейне Рейна. Pieter Huisman, преподаватель интегрированного управления водными ресурсами и водного права в техническом университете Дельфта, генеральный секретарь международной комиссии по защите Рейна от загрязнения 1976 -1981гг.

Результаты и последствия

В соответствии со статистическими данными Компании «Сандоз», общие запросы на компенсацию ущерба составляют приблизительно 100 миллиардов швейцарских франков, из которых 4.4 миллиона франков требуются для компенсации несостоявшихся доходов французских и немецких рыбаков, а приблизительно 2 миллиона франков – для компенсации ухудшения водоснабжения в тех странах, которые находятся на нижнем течении реки.

В. Водослив цианида в Саммитвиле, США, Колорадо, 1992 г.

В штате Колорадо водосливы цианида и других загрязнителей из золотых рудников Саммитвиле в собственности компании Galactic Resources Ltd. усугубили серьезные экологические проблемы реки Аламоса. Рудники были открыты в 1986 г., и закрыты в 1992.² Управление для защиты окружающей среды (ЕРА) взяло на себя функцию надзора над рудниками по просьбе надзорных властей штата Колорадо после того, как последний оператор золотых и серебряных рудников на площади 1,400 акров (акр равен 1.4 га), Компании «Galactic Resources Ltd.», попросила о возбуждении процедуры банкротства в конце 1992, оставляя за собой кислотно-рудниковый дренаж, а также резервуар на 160 миллионов галлонов (свыше 605 миллионов литров), наполненный водой, загрязненной цианидом, угрожающим вылиться через грунтовую насыпь почвы.³ Когда управление ЕРА прибыло на место в декабре 1992 г., уровень цианидного раствора в резервуаре глубиной в 127 футов (38.7096 метра) находился ниже удерживающего предела лишь на пять футов (1.524 метра). Более того, чиновники ЕРА обнаружили шесть мест утечки в рудниках, через которые ежеминутно утекли 3 тысячи галлонов (13638.27 литров) потенциально токсичных жидкостей. Хотя управление ЕРА вначале оценивало расходы на расчистку приблизительно в 60 миллионов долларов, эта цифра впоследствии почти удвоилась; расходы иногда достигали 40 тысяч долларов в сутки.⁴ Продолжалось химическое сокращение цианидных растворов вместе с работой по созданию плотины для ограждения двух дренажей, через которые утекли большие количества кислотных рудниковых фильтратов, наполненных тяжелыми металлами из предварительно обработанной горы, возвышающейся над всей операцией. Это место было включено в Список национальных приоритетов «Superfund» в мае 1994 года. До настоящего времени приблизительно 155 миллионов долларов были израсходованы на Саммитвильский проект.

Действия, выполненные управлением ЕРА

- Обратное переливание рудниковых отбросов в существующие открытые отверстия, что позволяет сокращение утечки воды в почву;
- Отмывание предельной рамки на месте утечки с целью сокращения цианида;
- Изменение наклона и закрытие предельной рамки с целью сокращения фильтрации талого снега и летних дождей;

²Положение с цианидом: химия, токсичность и анализ цианидов и шахтных водах, Robert Moran, Ph.D., под редакцией Susan Brackett в Mineral Policy Center: *Protecting Communities and the Environment*, 1998

³ Robert C. Bigelow and Geoffrey S. Plumlee (U.S. Geological Survey), «Саммитвильские рудники и его последствия вниз по течению». Alta Vista online, World Wide Web, June 10, 1996. in Jennifer Gavin (July, 1996) TED study cases

⁴ Jennifer Gavin, «Саммитвиль остается одной из самых дорогих шахт страны» The Denver Post June 25, 1995 p. A16. in Jennifer Gavin (July, 1996) TED study cases

- Закупорка двух рудниковых входов в подземную шахту для значительного сокращения потока воды из рудников;
- Строительство пруда для удержания 90 миллионов галлонов (340 миллионов литров) загрязненной воды с целью удаления металлов и кислотности;
- Рекультивация 585 акров земли, пострадавшей от рудников.

В настоящее время продолжают и долгосрочные виды деятельности: идет повторное задействие водоочистительного цеха, способного обработать 1000 галлонов воды в минуту, а также мониторинг почвенных вод и утечки их для оценки эффективности стратегии контроля над водной массой.⁵ Последнее исследование места с целью компенсации ущерба и изучения осуществимости было завершено летом 2001 года. Цель очистки – восстановить как водную химию, так и подводную жизнь в реке Аламоса и в резервуаре Террас. Окончательное лечение включает следующее:

- удержание загрязненной воды из рудников;
- строительство новой водоочистительной станции;
- возможное строительство крупного сдерживающего резервуара;
- дренажи для перехвата загрязненных почвенных и поверхностных вод;
- текущее обслуживание места.

Правовые решения и последующие события

Управление ЕРА добилось в июле 1996 г. внесудебной договоренности в 950,000 долларов с компанией Cleveland-Cliffs Iron в наказание ее опасной практики в Саммитвиле в течение последних 1960-х годов.

Бывший президент и генеральный директор Компании «Galactic Resources» Роберт Фридленд был подвергнут уголовному расследованию, и ему было представлено обвинительное заключение от штата Колорадо. В 2000 г., после пяти лет судебной процедуры, он согласился уплатить 27 750 000 долларов в течение 10 лет, из которых 5000000 долларов были выделены в качестве возмещения ущерба для восстановления реки Аламоса. Договоренность включает следующее:

- Свыше **11 000 000 долларов** для штата Колорадо в счет уплаты очистки места саммитвильских рудников. Это средства покрывают крупные расходы налогоплательщиков Колорадо, которые они понесли бы за следующее:
 - Доля расходов за очистку, которые штат вынужден был бы выделить в течение следующего десятилетия.
 - Расходы штата за операцию и поддержку очистки в течение, по меньшей мере, десяти лет с сегодняшнего дня после того, как Колорадо возьмет на себя полную ответственность за место рудников. Для этой цели был открыт счет, накапливающий проценты.
- Свыше **11 000 000 долларов**, которые будут использованы Соединенными Штатами на оплату расходов очистки расположения саммитвильских рудников.
- **5 000 000 долларов** были выделены для совместного федерального и штатского доверительного фонда национальных ресурсов. Эти деньги будут использованы исключительно для восстановления национальных ресурсов в водном бассейне реки Аламоса.
- Штат сможет использовать около 2 800 000 долларов, совместно потребованных штатом Колорадо и Фридлендом в процедуре по банкротству компаний,

⁵Официальная домашняя страничка Агентства США по защите окружающей среды (<http://www.epa.gov/region8/sf/co/summitville/index.html>)

которые эксплуатировали саммитвильские рудники. Эти средства также будут использованы для очистки рудников.

- Не будет возможности предъявить иск за то, что штат получил приблизительно 4 000 000 долларов в прибыли от ценных бумаг и оборудования, которые были конфискованы в пользу штата Колорадо на рудниках Саммитвиля.⁶

Результаты и их последствия

Саммитвильская катастрофа обратила внимание общественности Колорадо на методы рудниковой добычи; в 1993 году закон о реформе рудников был принят для предотвращения повторения Саммитвиля и укрепления власти штата. Тем не менее, закон не решил проблем качества воды и не отменил разрешения на открытую добычу при помощи цианида. Штат Колорадо дал разрешение на один открытый рудник с применением цианида, который действует и в настоящее время. Недавние попытки запретить это смертоносное предприятие потерпели провал.⁷

С. Авария на плотине в Асналколяре (Aznalcóllar), Испания, 1998 г.

Асналколярский инцидент 25-го апреля 1998 г. привел к прорыву плотины на рудниках олова, цинка и меди, при котором приблизительно 5 миллионов кубометров токсической густой грязи утекли в реку Агрио, приток реки Гуадиамар,⁸ покрывая тем самым бассейны этих рек на протяжении 40 километров и 4500 гектаров.⁹ Компания «Boliden-Apirsa» эксплуатировала рудники, начиная с 1987 года, но сами рудники работали уже до этого в течение многих лет. В ночь с 24-го на 25 апреля 1998, плотина вокруг пруда прорвалась примерно на 50 метров длины. Около трех миллионов кубометров густой грязи и четырех миллионов кубометров кислой воды вылились в окружающую среду, вследствие чего около 4600 гектаров земли на границе Национального парка Кото Доняна (Coto Doñana) подверглись загрязнению. Грязь покрыла 2703 гектара из 4,634, а кислая вода залила 1,931 га. Основная часть воды осталась недалеко от пруда, где были обнаружены прослойки грязи густотой до двух метров. Густота постепенно сокращалась, причем большие пространства почвы были покрыты слоем до 20 сантиметров, сокращаясь до нескольких миллиметров.¹⁰ Человеческих жертв не было.

Местные, областные и региональные власти, а также оператор рудников немедленно предприняли работы для удержания густой грязи и воды, особенно с целью защитить природную резервацию Кото Доняна. Очистительные работы продолжались в течение большей части 1998 г. с дополнительной расчисткой некоторых местностей в 1999 году. Густая грязь и загрязненная почва были увезены и брошены в старую шахту

⁶ Генеральный прокурор Салазар объявляет о решении в отношении Саммитвильского рудника, 12/22/2000 на официальной странице Генерального прокурора Колорадо John W. Suthers (http://www.ago.state.co.us/press_detail.cfm?pressID=534#)

⁷ Laura Hartmark-Dounas: Саммитвиль, the Exxon Valdez добывающей промышленности (www.lhdwriter.com)

⁸ Исследования ERMITE, Adeline Kroll (IPTS-JRC), Gerrit Betlem, Edward Brans, Kate Getliffe, Flore Groen (университет в Экситере, Великобритания), Luis Santamaría, Marta Lucas and Begoña López (NIOO, Нидерланды): Экологическое регулирование рудничных вод в D4 Евросоюза: экологическая ответственность и горнодобывающее законодательство в Европе, ноябрь 2002г.

⁹ Интегрированный план действий для восстановления бассейна реки Гуадиамар, Junta de Andalucía, июль 1999г.

¹⁰ COM(2000) 664 final Коммуникация Еврокомиссии «Безопасные операции рудников: последствия недавних аварий в шахтах»

рудника Асналколяра на севере осадочного пруда. Получив разрешение от регионального правительства Андалузии, рудниковая операция возобновилась в апреле 199 г.¹¹ Разрешение на новый старт было связано с некоторыми условиями, например с тем, что определенная часть остального пространства в бывшей шахте рудника должна быть использована для захоронения отходов. Допущенная часть отходов позволяет руднику работать лишь на дальнейшие три года. Тем не менее, рудник был окончательно закрыт 20 сентября 2001 года, причем компания подала запрос об объявлении неплатежеспособности.¹² Совет правительства Андалузии по окружающей среде принял решение 31-го июля 2002 года об устранении 10,000 кубометров грязи, которая все еще содержалась в бассейне реки Гуадиамар, и объявил, что восстановление леса в данной зоне должно быть завершено в октябре 2002 г.

Природный парк «Доньяна», расположенный в устье реки Гуадиамар, потерпел ущерб очень широкого масштаба. Расходы на очистку парка получились огромные. В цифрах оценивается, что расходы по очистке общественными властями достигли 44 миллионов долларов США, а издержки регионального правительства Андалузии составляют приблизительно 53,3 миллиона долларов, включая расходы, связанные с приобретением отравленной земли, а также расходы на проведенные добровольные и обязательные закупки.¹³

Положительным достижением является то, что пострадавшую область с тех пор официально объявили «зеленым коридором» под защитой закона, где всякая промышленная деятельность запрещена, и тем самым Национальный парк Доньяна связывается с другими важными экологическими областями к северу от Севильи (Sierra Morena).¹⁴

Правовое решение и дальнейшие события¹⁵

Двадцать шестого февраля 1999 г. компания «Boliden Apirsa» впервые признала, что плотина для удержания загрязнителей была неправильно спроектирована, причем компания обвиняла в аварии подрядчика и связанные с ним инженерные фирмы. Испанское правительство 22-го апреля 1999 года расширило требования на иностранных собственников Boliden Apirsa SL, Canadian Boliden Ltd., а также на шведскую компанию Swedish Trelleborg AB. Расходы на очистку вследствие аварии плотины оцениваются в 15 - 30 миллиардов песет (100 - 200 миллионов долларов США), из чего Boliden уплатил лишь 1.9 миллиарда песет (12 миллионов долларов). Компания Boliden Ltd. сообщила 2-го октября 2000 года, что ее дочерняя компания Boliden Apirsa подала в суд прошение об объявлении ее неплатежеспособности.

В докладе эксперта, подготовленном по поручению суда города Санлукар Севильской провинции, мэр пришел к выводу, что авария плотины наступила в результате

¹¹ COM(2000) 664 final Коммуникация Еврокомиссии «Безопасные операции рудников: последствия недавних аварий в шахтах»

¹² UNEP, Форум природных ресурсов, WISE, <http://www.wise-uranium.org/mdafff.html>

¹³ Исследования ERMITE, Adeline Kroll (IPITS-JRC), Gerrit Betlem, Edward Brans, Kate Getliffe, Flore Groen (университет в Экситере, Великобритания), Luis Santamaría, Marta Lucas and Begoña López (NIOO, Нидерланды): Экологическое регулирование рудничных вод в D4 Евросоюза: экологическая ответственность и горнодобывающее законодательство в Европе, ноябрь 2002г.

¹⁴ ЕЕА, Environmental issue report No 35 :Систематизация воздействия недавних природных катастроф и техногенных аварий в Европе

¹⁵ UNEP, Форум природных ресурсов, WISE: <http://www.wise-uranium.org/mdafff.html>

небрежности: плотина прорвалась, потому что она была построена и расширена в результате двух проектов, которые не учли двух факторов, очень важных с точки зрения стабильности. Эти факторы: во-первых, хрупкость глины и вызванный этим риск наступления прогрессивного распада, а во-вторых: высокое давление воды в глиняном фундаменте. Вопреки докладам эксперта, местный испанский судья принял решение 27-го декабря 2000 г. о том, что **ничто не указывает на уголовную ответственность в связи с разрушением плотины**. И региональный суд Севильи окончательно подтвердил это решение 19-го ноября 2001 года.

Компания «Boliden Apirsa» подписала 14-го декабря 2001 года соглашения с региональным правительством Андалузии, а также с рабочим советом и профсоюзами относительно рассмотрения экологических планов восстановления и выплаты выходных пособий трудящимся, представляя план экологической реабилитации и закрытия рудника на оценочную сумму 8,269 миллионов песет (50 миллионов евро или 45 миллионов долларов США).

Совет Министров 2-го августа 2002 года наложил **штраф в сумме 45 миллионов евро** на компанию «Boliden»; это был крупнейший в истории Испании штраф за экологический ущерб. Тем не менее, штраф покрыл лишь одну шестую всех расходов на очистку, то есть 276 миллионов евро, потраченных администрацией до настоящего времени. Региональным Правительством Андалузии был предъявлен **гражданский иск** 16-го ноября 2002 года, чтобы взыскать с компании Boliden 89.8 миллионов евро (т.е. 89.9 миллионов долларов США) за счет ущерба и стоимости устранения последствий, но суд первой инстанции отклонил этот иск 2-го января 2003 г. После этого Региональное Правительство Андалузии решил потребовать с Компании Boliden возврата 89.9 миллионов евро за ущерб в административном порядке. Верховный Суд Испании несколько смягчил одну из трех санкций, наложенных кабинетом на Boliden. Санкция, которую исполнительная власть вначале наложила в сумме 41,606,316.75 евро, была сокращена на 1 352 772 евро. Суд, однако, оставил в силе два других штрафа, наложенных на компанию Boliden Apirsa: 601 012 10 евро за нарушение Закона о воде и 2 780 181,66 евро, что представляет собой стоимость ущерба, нанесенного гидравлическому оборудованию в общественной собственности.

Компания не признавала никакой ответственности. Компания Boliden затратила в общей сложности 96 миллионов евро на устранение последствий разлива и получила различные гранты Европейского Союза на оценочную общую сумму 37.7 миллионов евро¹⁶. До мая 2002 года общие расходы катастрофы оценивались в 377.70 миллионов евро. Эта цифра охватывает 96 миллионов евро, что компания Boliden потратила на устранение последствий разлива и прекращение горнодобывающей деятельности в течение 1998 года; 145 миллионов евро, полученные от местного правительства Андалузии на очистку и скупку загрязненных участков земли; а также 136.70 миллионов, полученных от Министерства экологии на устранение последствий и на реабилитацию реки.¹⁷

¹⁶ Report „Minería en Doñana. Lecciones Aprendidas“. WWF, Апрель 2002 в корпоративных преступлениях: необходимость в международном инструменте корпоративной ответственности и подотчетности. Greenpeace International, июнь 2002г.

¹⁷ Необходимость в международном инструменте корпоративной ответственности и подотчетности. Greenpeace International, июнь 2002г.

Компания Boliden объявила в апреле 2002 г. возбуждение правовой процедуры для возврата денег, ею уплаченных. Boliden Apirsa говорит об ущербе, по меньшей мере, в размере до одного миллиарда шведских крон (107 миллионов евро) от испанской строительной компании Dragados в связи с прорывом плотины. Суд первой инстанции № 9 Мадрида отклонил 24-го ноября 2006 года иск на основании того, что Компания Boliden не доказала, будто другие компании не использовали современной технологии. В декабре 2006 года Компания Boliden Apirsa обжаловала это решение.¹⁸

D. Авария плотины под г. Бая Маре, Румыния-Венгрия, 2000 г.

Акционерное Общество «AURUL SA», находящееся в совместной собственности компании «Esmeralda Exploration Limited», Австралия, и румынской Национальной компании ценных и цветных металлов (РЕМИН), было основано в 1992 году. Эта компания обрабатывала твердые отходы от прежней горнодобывающей деятельности, направленной на добычу ценных металлов, прежде всего золота и серебра в румынском городе Бая Маре. Компания в 1993 году получила экологическое разрешение от Министерства вод, лесов и защиты окружающей среды. В 1997 году, получив разрешение на строительство от Марамурешского областного совета, компания приступила к строительству горнодобывающего предприятия. В 1999 году было получено также оперативное разрешение, основанное на документацию в оценке экологического эффекта (EIA). Компания начала операцию в мае 1999 года обработкой существующей 30-летней плотины (плотины Меда), расположенной недалеко от города Бая Маре в северном направлении, вблизи от населенного пункта.¹⁹ Однако плотина вблизи металлургического завода Аурул прорвалась 30-го января 2000 года, смыв сектор стены на набережной длиной в 25 метров и глубиной в 2.5 метра. Приблизительно сто тысяч кубометров загрязненной воды, содержащей 126 миллиграммов/литр цианида, потекло в недалекую реку Лапус, приток реки Самош (Сомеш), и оттуда в реку Тиса и затем в Дунай около Белграда, и, наконец, вся вода устремилась в Черное море.²⁰ Поток густой грязной воды от плотины Аурул остановился в 1:30 утра 2-го февраля 2000 года, и началась очистка приблизительно 14 гектаров загрязненной территории.²¹

Острое трансграничное загрязнение могло привести к серьезным отрицательным последствиям для биологического разнообразия, для экосистем рек, снабжения населения питьевой водой, а также социально-экономических условий местного населения. Измерения, произведенные 1-го февраля 2000 года на реке Сомеш (Самош) под городом Сату Маре, показали максимальную концентрацию цианида до 7.8 мг/литр (для сравнения: максимальный допускаемый предел для поверхностных вод равен 0.01 мг/литр). Волна загрязненной воды длиной в 30-40 километров истребила флору и фауну центрального течения реки Тиса. Шлейф цианидной пены поддавался измерению даже в дельте Дуная четыре недели спустя, на расстоянии в 2000 километров от источника разлива. Острые последствия, типичные для цианида наблюдались вдоль длинных секторов слияния рек Тиса и Дунай: фитопланктон и зоопланктон были сокращены до нуля всюду, где прошел шлейф цианида, рыба была уничтожена в пене или немедленно после ее прохождения; редкие и уникальные виды как флоры, так и фауны были поставлены под угрозу. Венгерские органы власти

¹⁸ UNEP, Форум природных ресурсов, WISE: <http://www.wise-uranium.org/mdafff.html>

¹⁹ Разлитие цианида в Бая Маре, Румыния, оценочная миссия UNEP / ОСНА, март 2000г.

²⁰ Отчет международной сводной группы по оценке аварии в Бая Маре, декабрь 2000г.

²¹ Разлитие цианида в Бая Маре, Румыния, оценочная миссия UNEP / ОСНА, март 2000г.

оценили полное количество убитой рыбы в больше чем одна тысяча тонн, причем румынские власти утверждали, что масса убитой рыбы была очень незначительной. Согласно югославским властям, большое количество убитой рыбы появилось в югославском секторе реки Тиса. На Дунае не было сообщений о каком-либо значительном количестве уничтоженной рыбы.²²

Румынские, венгерские и югославские власти своевременно обменялись информацией и приняли меры предосторожности, включая временное закрытие плотины на озере Тиса, а также смягчение и сокращение риска и эффектов разлива. Альтернативные источники воды были предоставлены селам и деревням вблизи места аварии.

Компания Augul SA возобновила испытательную операцию 13-го июня 2000 года, получив разрешение от правительства. Компания получила в 2005 году разрешение на операцию от Министра экологии Румынии сроком на период трех лет.²³

Правовое решение и дальнейшие события

Международный межведомственный орган, созданный для исследования аварии, завершил доклад в декабре 2000 года, сообщив, что авария была вызвана неправильным проектированием плотины, принятием этого проекта лицензирующими органами власти, а также неадекватным мониторингом, строительством, операцией и техническим обслуживанием плотины.

Венгерское государство в апреле 2001 года возбудило гражданский иск о компенсации в столичном суде Будапешта против компании «Augul SA», потребовав возмещение ущерба на сумму 28,596.000.000 венгерских форинтов (143 миллиона долларов США), а также принудительного введения мер безопасности на месте эксплуатации. Столичный Суд в своем решении от 30 апреля 2005 года в качестве временной меры наложил запрет на операцию объекта компании на более 15% ее мощности. В своем окончательном решении Столичный Суд постановил 8 мая 2006 года, что ответчик «Transgold SA» (правопреемник «Augul SA») является ответственным за аварию, и приказал этой компании ввести строгие меры безопасности на объекте. Более того: суд подтвердил свое прежнее решение о запрещении операции на более чем 15% мощности объекта.²⁴ Решение стало обязательным 13 декабря 2006 года.²⁵ Следует заметить однако, что дело еще не закончено в части той компенсации, которая должна быть уплачена.

Гражданские лица, в основном рыболовы, также возбудили гражданские иски против компании в 2000 году, однако их иск был приостановлен до момента завершения судебного иска от государства. Также была приостановлена уголовная процедура, возбужденная после аварии.

Тем временем бывшая компания «Augul» в Румынии возбудила процедуру о неплатежеспособности, и в результате этого румынский административный суд постановил 10 апреля 2006 года, что компания находится в состоянии банкротства, и приостановил все существующие процессы против нее.

²² COM(2003) 319 final 2003/0107 (COD) Предложение по Директиве Европарламенту и Совету по управлению отходами добывающей промышленности; COM(2000) 664 final «Безопасные операции рудников: последствия недавних аварий в шахтах»; Отчет международной сводной группы по оценке аварии в Бая Маре, декабрь 2000г.

²³ 4. P. 23. 771/2001 137. Решение венгерского столичного суда от 8 мая 2006г.

²⁴ 4. P. 23. 771/2001 137. Решение венгерского столичного суда от 8 мая 2006г.

²⁵ 4. P. 23. 771/2001 152-I. Решение венгерского столичного суда от 30 января 2007г.

Одна из материнских компаний, австралийская компания «Esmeralda Exploration Ltd», была приостановлена в деятельности на Фондовой Бирже Австралии в феврале 2000 года и восстановлена в последнем квартале 2001 года. Директора Эсмералды назначили администратора в марте 2000 года и возбудили так называемую *административную* процедуру с целью дать возможность любой потерпевшей стороне явиться и предложить свои притязания на возмещение ущерба. Венгерское государство подало доказательство долга администрации компании «Esmeralda Exploration» приблизительно на 179 миллионов австралийских долларов в 2000 году, но это было оценено так, что данная сумма не является обязательной ответственностью для счетов «Esmeralda Exploration». Администраторы вернули управление компанией «Esmeralda Exploration» ее директорам 27 сентября 2001 года. Новая корпоративная организация «Transgold SA» завладела операцией предприятия в 2001 году, а также всеми твердыми ресурсами и другими активами, ранее принадлежавшими «Aurul SA». Компания «Transgold» в настоящее время находится в 50%-ной собственности компании «Esmeralda Exploration», причем 45% являются собственностью Румынского правительства через компанию «Remin SA», а 5% - собственностью других румынских акционеров. Компания «Transgold» планирует восстановление компании «SAG Mill» мощностью в 500 тысяч тонн в год, которая проведет необходимую подготовку «скалистых участков» для продолжения операций предприятия. Это позволит предприятию «Transgold» обрабатывать собственный материал твердой почвы в дополнение к опасным материалам.²⁶

Между правительствами Венгрии и Румынии начался диспут о государственной ответственности в 2000 году, однако это не вылилось в предъявление какого-либо официального требования против Румынского государства перед международными трибуналами.

Существует еще одно законодательное событие: после аварии было заключено новое двустороннее экологическое соглашение между Венгрией и Румынией в 2000 году. Далее, Румынское государство ратифицировало в 2000 году Конвенцию о доступе к информации, общественному участию в принятии решений и доступе к правосудию в экологических делах, а также Конвенцию об оценке экологических последствий в трансграничных отношениях в 2003 году. Киевский Протокол об ответственности и Карпатское Соглашение были подписаны в 2003 году, а Меморандум взаимопонимания для плана управления речными бассейнами для реки Тиса в поддержку постоянного развития региона был подписан в 2004 году.

Е. Загрязнение реки Сонгхуа, Китай-Россия, 2005 год

Река Сонгхуа является главным водным ресурсом в Харбине, столице провинции Хейлонгджанг, расположенной на северо-востоке Китая. 13-ого ноября 2005 года произошел взрыв на химическом заводе в городе Джилине (Chemical Industrial Co. Plant), (PetroChina benzene factory), который находится выше по течению реки на расстоянии 380 км от Харбина. Взрыв привел к тому, что в воды реки Сонгхуа попало 100 тонн химических веществ, основным компонентом которых был бензол. Река Сонгхуа впадает в реку Амур, которая течет по территории России. По сообщениям, в

²⁶ http://www.mine.mn/Placer_Stockfile_Esmeralda_Exploration.htm

результате этого инцидента 5 человек погибло, пострадало 70 человек, и 10 000 - были эвакуированы²⁷. В Харбине максимальная концентрация нитробензола в 33 раза превысила допустимый уровень, в тот же день концентрация бензола не достигала допустимого уровня, и анилин вообще не был обнаружен. Шлейф загрязняющих веществ растянулся на 80 километров (50 миль) в районе Харбина, и 10-ого декабря 2005 года достиг 150 километров в Джиауси. Согласно сообщениям, местные власти предприняли меры по увеличению потока воды, чтобы растворить загрязняющие вещества, и обеспечили население Харбина чистой питьевой водой в бутылках. После аварии тридцать станций регулярно проверяли качество воды, и информация передавалась властям поселений, находившихся ниже по течению реки. Китай и Россия создали объединенную группу мониторинга, которая два раза в день делала совместные пробы на месте нахождения шлейфа загрязнения. Совместной аварийно-спасательной службой был создан План мониторинга качества воды в реке Сонгхуа, который был подписан Китаем и Россией. Согласно этому плану, обе страны усилят меры по совместному мониторингу.²⁸

Для того чтобы предотвратить попадание загрязнения в забор свежей воды города Хабаровска, ниже по течению реки на рукаве реки Хейлонгджанг была построена дамба. В России немедленно запретили использовать водопроводную воду для питья, и из Амура были взяты 72 пробы. Через месяц после этого инцидента делегация ЮНЕП в составе 4-х человек выехала в Китай на место аварии, для того чтобы посетить все затронутые объекты и обсудить эту проблему с местными и государственными деятелями Китая. В отчете ЮНЕП о поездке делегации говорится о том, что сделанные в результате этой аварии выводы должны быть учтены в политике, законодательстве и практической деятельности. В частности, этот отчет призывает к тому, чтобы все затронутые стороны обменивались информацией, повысили скорость и эффективность реагирования на чрезвычайные ситуации, а также планировали свои действия на случай экологических катастроф. Программа Организации объединенных наций по окружающей среде рекомендует, чтобы и Китай, и Россия предоставили возможность осуществления независимых и объективных проб и химического анализа на участках загрязнения.²⁹

Правовой аспект разрешения проблемы и дальнейшее развитие событий

21 февраля 2006 года министр Государственной администрации по защите окружающей среды Китая г-н Жоу Шенгксиан (SEPA) и Российский министр природных ресурсов г-н Юрий Трутнев подписали официальное соглашение о совместном мониторинге качества воды рек, протекающих по территории обоих государств. Начало этому соглашению было положено в декабре 2005 года, когда Президент России Владимир Путин и Премьер-министр Китая Вен Жибао договорились о совместном разрешении проблемы в связи с загрязнением реки

²⁷ Ref: 2005/0222 ОСНА Отчет о ситуации No. 3: Утечка химических веществ. Китайская Народная Республика /Российская Федерация

³⁰ <http://www.ens-newswire.com/ens/jan2006/2006-01-13-05.asp>

³¹ Программа ООН по окружающей среде, Утечка химических веществ на реке Сонгхуа - Китай, Декабрь 2005 г. – Отчет о поездке делегации - http://www.unep.org/PC/apell/disasters/china_harbin/unepmr.pdf

Сонгхуа.³⁰ На этой встрече также была достигнута договоренность о заключении договора о защите водного пространства рек, протекающих по территории обоих государств, который должен регулировать вопросы компенсации за нанесенный ущерб. Без такого соглашения Россия не может требовать никакой компенсации за ущерб, нанесенный в результате выброса химических веществ в Китае. Обе стороны также договорились о создании совместной рабочей группы с целью мониторинга реки Амур и его притоков.³¹

Согласно китайским законам, за загрязнение окружающей среды фирмы могут быть оштрафованы на сумму максимум 1 миллион юаней (125 000 долларов США). Администрация SEPA пришла к выводу, что данная компания нарушила Закон об охране окружающей среды и две статьи закона о предупреждении и мерах борьбы с загрязнением водных ресурсов, и в январе 2007 года обязала ее выплатить максимально высокую сумму штрафа. Профессор Пекинского университета Ванг Джин через месяц после аварии подал в суд иск, потребовав от компании компенсации в размере 10 миллиарда юаней (1.25 миллиарда долларов США) на восстановление окружающей среды, но его иск был отклонен.³²

В январе 2007 года Пекин одобрил план, который предусматривает расход суммы 13,4 миллиарда юаней (1.7 миллиард долларов США) на очистку реки Сонгхуа и принятия нормативных положений в сфере окружающей среды к 2010 году.³³

Мы не располагаем сведениями о том, чтобы Россия намеревалась возбудить международный иск против Китая в связи с компенсацией за причиненный ущерб.

2. Загрязнение при транспортировке

А. Авария при перевозке цианида, Кыргызстан, 1998

В 12 час.10 мин. 20 мая 1998 года колонна из пяти грузовиков-тягачей, сопровождаемая двумя охраняющими их автомашинами, принадлежавшими компании Самесо, продвигалась от сортировочной станции в Балыкчи к Кумторскому месторождению в Кыргызстане. Каждый из грузовиков перевозил 6-метровые морские контейнеры, в которых находились брикеты цианида натрия весом 20 тонн. На Барскаунском перевале на высоте 8 км над деревней Барскаун (с населением 7000 человек) четвертый по счету грузовик скатился на дорогу, находящуюся рядом с мостом через реку Барскаун. Грузенный цианидом натрия контейнер упал в реку, и грузовик скатился на него. Контейнер был покорен, и хотя он упал с высоты 6 метров, только 7 из находящихся внутри его упаковок с цианидом оказались повреждены. Предполагается, что 1762 кг цианида натрия (935 kg CN⁻) попало в реку. Водитель грузовика отделался переломом руки и ноги. Отремонтировать грузовик оказалось невозможным.³⁴

В течение нескольких дней после аварии сотни местных жителей вынуждены были обратиться за медицинской помощью. Согласно отчету Министерства обороны

³⁰ Россия: Пакт с Китаем о мониторинге реки, <http://www.irc.nl/page/28299>

³¹ EURASIA DAILY MONITOR том 3, номер 171 (18 сентября 2006 года)

http://www.jamestown.org/publications_details.php?volume_id=414&issue_id=3857&article_id=2371454

³² http://en.ce.cn/National/environment/200701/26/t20070126_10218948.shtml

³³ <http://www.asianews.it>

³⁴ ЮНЕП, Запасы полезных ископаемых, WISE: <http://www.wise-uranium.org/mdafff.html>

Российской Федерации, в результате этой аварии погиб один человек. По мнению д-ра Овена Матре, бывшего исследователя-химика фирмы E.I.DuPont, с учетом данных условий приблизительно 1800 кг (около 2 тонн) твердого цианида натрия могли раствориться в воде в течение нескольких часов. Учитывая тот факт, что до попадания цианида натрия в воду уровень pH в реке, скорее всего, был ниже 9.0, основная масса растворенного цианида образовала токсичный газ HCN, который попал в воздух. Пробы воды, взятые в течение нескольких часов в 20 метрах от места аварии, содержали до 79.5 mg/L свободного цианида, и это была единственная форма, в которой он был обнаружен. В течение нескольких часов после инцидента с целью нейтрализации цианида в районе аварии был применен натрий гипохлорит. Однако применение этого химического вещества, скорее всего, должно было привести к формированию цианата и хлористого циана — цианидных соединений, которые являются токсичными для водных организмов. Хлористый циан — это тяжелый газ, который может распространяться на большие расстояния, раздражает горло и слизистую оболочку глаз тех, кто работает на таких месторождениях. Следовательно, это соединение вместе с парами аммиака могло вызвать жалобы у местных жителей.³⁵

Правовой аспект разрешения проблемы и дальнейшее развитие событий

Канадская фирма Сатесо признала свою вину в том, что не смогла четко организовать перевозку и не имела плана ликвидации аварийной ситуации. В качестве компенсации была выплачена сумма в размере 4 миллиона долларов США. После этой аварии группы гражданского общества в течение года боролись за то, чтобы был создан новый план аварийного реагирования с учетом выводов, сделанных после этого инцидента. Однако по-прежнему существует целый ряд открытых вопросов, связанных с перспективой закрытия места добычи, когда канадская фирма уйдет из Кыргызстана. Стране пришлось взять значительные ссуды (78 миллионов долларов США у ЕБРР и 40 миллионов долларов США у МФК — в общей сложности 355 миллионов из государственных источников) для разработки Кумторского месторождения, в то время как кыргызскому населению этот прииск не приносит никаких доходов, но именно им, а не канадцам, которые к тому времени уже давным-давно покинут страну, придется нести бремя последствий после закрытия месторождения.³⁶

3. Аварии, произошедшие в море

А. Авария корпорации Эксон-Мобил, Аляска, США, 1989 год³⁷

Данные о компании: Эксон (ExxonMobil) Ирвинг, Техас

Место аварии: Залив принца Уильяма (Prince William Sound), Аляска

Вид деятельности: перевозка нефти

Вид аварии: утечка нефти

Нанесенный ущерб: загрязнение морской среды

³⁵ Неясность с цианидом: Заключение в связи химическими веществами, токсичностью и анализом содержания цианида в воде вблизи месторождения, Роберт Моран, Ph.D., редактор Сюзан Брекетт, Центр политики в области добычи полезных ископаемых: *Защита людей и окружающей среды*, 1998

³⁶ Исследование Bankwatch, май 2002 года: «Горы золота: Кумторское месторождение в Кыргызской республике» www.bankwatch.org/downloads/kumtorgold.pdf.

³⁷ Корпоративные преступления: Необходимость применения международных инструментов в отношении корпоративной подотчетности и ответственности. Движение защитников окружающей среды «Гринпис», июнь 2002.

Размеры нанесенного ущерба, убытки:

24 марта 1989 года нефтяной танкер Экксон Вальдез натолкнулся на риф Блай, Аляска. Произошла утечка приблизительно 40 000 тонн нефти, что привело к загрязнению прибрежной территории размером в 1 300 миль. Это была самая крупная утечка в истории США. Около 250 000 морских птиц, 3500 морских выдр, 300 тюленей, 22 дельфина- касатки и миллиарды лососевых и сельдевых икринок были уничтожены. Были введены ограничения на вылов лосося и сельди. Ущерб, нанесенный рыболовам, измерялся сотнями миллионов долларов. А ущерб, нанесенный окружающей среде, как предполагалось, достиг трех миллиардов долларов.³⁸

Правовые действия и/или действия, предпринятые общественностью

В 1994 году суд присяжных в Анкоридже, Аляска, вынес решение о выплате Экссоном штрафных убытков в сумме 5 миллиардов долларов США тысячам коммерческих рыболовов, коренному населению Аляски и владельцам, имуществу которых был нанесен ущерб в результате этой самой серьезной в истории страны утечки нефти. 7 ноября 2001 года Федеральный кассационный суд постановил, что, учитывая причиненные убытки, компания обязана выплатить штраф, но счел сумму слишком высокой. Суд вернул дело в федеральный суд в Анкоридже, Аляска, с тем, чтобы суд установил другую, более низкую сумму компенсации. Суд присяжных в Анкоридже также постановил, что коммерческим рыболовам должна быть выплачена компенсация в размере 287 миллионов долларов США за ущерб, понесенный ими в результате утечки. Кассационный суд согласился с этой частью вердикта.

Юридические последствия

1-ого июня 2006 года Соединенные Штаты и штат Аляска предоставили корпорации Экксон подробный План по восстановлению естественной среды на территории, пострадавшей от нефтяного пятна в 1989 году. В рамках этого проекта предполагается устранить оставшуюся нефть, которая представляет угрозу для окружающей среды и затрудняет человеческую деятельность. В процессе урегулирования Экссон пообещал выплатить правительствам 900 миллионов долларов США отдельными взносами для покрытия расходов и ущерба, уже нанесенного, или, который, как ожидалось на тот момент, будет нанесен окружающей среде. Сумма выплат также включала одно уникальное Положение, позволяющее федеральным доверенным лицам или доверенным лицам штата потребовать дополнительные средства в размере до 100 миллионов долларов США для возмещения ущерба. Предлагаемый проект имеет две основные цели: (1) определить места, приблизительные суммы и химическое состояние всех значительных остаточных отложений в месте утечки; (2) ускорить естественный процесс сокращения и рассредоточения оставшейся нефти, или иным способом восстановить загрязненные участки до максимально возможной степени, принимая во внимание такие факты, как размеры и расположение нефтяных пятен, состояние загрязненных участков, затронутые природные ресурсы или области человеческой деятельности и относительные доходы и расходы (включая и возможные неблагоприятные эффекты) активной экологической реабилитации. План призывает общественность принять участие и осуществлять пропаганду на основных этапах этого процесса. Окончательная стоимость проекта зависит от того, какая территория нуждается в восстановлении и какой способ реабилитации будет выбран. На тот

³⁸ Даниэль М. Стагер, «От Кепоне до нефтяного пятна Экксон Вальдез и далее: обзор оценки ущерба природным ресурсам», *University of Richmond Law Review*. 29:751 (1995).

момент предполагалось, что расходы достигнут суммы приблизительно 92 миллиона долларов США.³⁹

В 1994 году Опекунский совет (сформированный Министерством внутренних дел, министерством сельского хозяйства, Национальной администрацией по океану и атмосфере и штатом Аляска) после широкого общественного обсуждения принял официальный план восстановления на средства, поступающие в результате гражданского урегулирования спора. В 2004 году у Опекунского совета осталось 145 миллионов долларов США после оплаты расходов по восстановлению, проведению исследований и мониторингу загрязненных природных ресурсов, а также по приобретению, защите естественной среды и оценке ущерба. Представление плана компании Экксон Мобил является первым шагом на пути применения Положения о неизвестном на данный момент ущербе (Reopener provision), содержащегося в Постановлении о разрешении спора.

Окончательное заключение: Этот случай свидетельствует о том, что государственное законодательство даже одной из самых развитых стран ОЭСР не всегда может предоставить компенсацию в случае экологической катастрофы. Как заявил Верховный суд США: «Международное, федеральное законодательство или законы штата не всегда могут предоставить необходимую защиту, если речь идет об огромных объемах нефти, перевозимой танкерами, ее разрушительной силе и непосредственной близости к естественной среде даже в том случае, если утечка нефти произойдет в открытом море, вдали от берега».⁴⁰

В. Утечка нефти на танкере Эрика, Бретань, Франция,

1999 год⁴¹

Данные компании: Тотал Фина Эльф (Total Fina Elf)

Место аварии: территория 450 км на побережье загрязнена тяжелым дизельным топливом (bunker C oil) от южной части Бретани до острова Олерон в Бискайском заливе

Вид деятельности: перевозка нефти

Вид аварии: большая утечка нефти; предполагается, что было пролито тяжелое дизельное топливо в количестве от 15 000 до 18 000 тонн

Нанесенный ущерб: загрязнение морской среды, загрязнение побережья, нанесен большой ущерб морской среде обитания и птицам

Размеры нанесенного ущерба, убытки:

Общая сумма ущерба, как предполагается, достигла 6 миллиардов французских франков (900 миллионов евро). Однако последствия этой катастрофы не поддаются денежному выражению: уничтожение морских птиц, деградация песчаного морского

³⁹ Факты: Положение о неизвестном на данный момент ущербе Совместного плана по восстановлению окружающей среды после утечки нефти с танкера Экксон Вальдез (Exxon Valdez Oil Spill Reopener Provision Joint Federal and State Restoration Plan Under the Reopener for Unknown Injury Provision of the Exxon Valdez Oil Spill Settlement Agreement), <http://www.usdoj.gov/index.html>

⁴⁰ 4 США против Локе, Интертанко против Локе (4 U.S. v. Locke, Intertanko v. Locke), 120 S. Ct. 1135 (2000).

⁴¹ Корпоративные преступления: Необходимость применения международных инструментов в отношении корпоративной подотчетности и ответственности. Движение защитников окружающей среды «Гринпис», июнь 2002.

берега, уничтожение биологического разнообразия на побережье и долгосрочные негативные последствия для туризма. К концу марта 2000 года было собрано 61 000 отравленных птиц 58 пород, из которых только 2 700 удалось спасти. В устрицах, крабах и некоторых видах обитающей на дне рыбы накопилось большое количество углекислого газа, и их продажа на некоторое время была прекращена. По неофициальным данным, опубликованным во французской прессе в феврале 2000 года, туристический сектор понес убытки размером 1,5 миллиарда евро (1,36 миллиарда долларов США).

Кто несет ответственность за причиненный ущерб: несколько ответственных

- Владелец судна является ответственным за то, что не были соблюдены правила безопасности судоходства (ЕС и ММО). Танкер Эрика не должен был выходить в море, так как агентство RINA к тому времени уже запланировало его ремонт.

- Классификационное агентство RINA в Италии должно нести ответственность за то, что допустило отсрочку в ремонте судна

- Управление по регулированию морских перевозок должно нести ответственность за то, разрешило судну покинуть гавань, хотя знало о серьезных трещинах на корпусе корабля.

НО

- основная ответственность ложится на компанию Тотал Фина Эльф, которая ни при каких условиях не должна была использовать судно с такими нарушениями правил безопасности в перевозке нефтяных продуктов.⁴²

Правовые действия и/или действия, предпринятые общественностью

Слушание дела в суде: дело слушалось в парижском высшем суде (так как этот инцидент произошел в международных водах). Руководство компании Тотал Фина Эльф обвинили в плохом руководстве. Было также возбуждено несколько небольших дел местными властями и неправительственными организациями, но никто из них не выдвинул ясного судебного иска против компании. Происходили крупные общественные акты протеста против загрязнения окружающей среды (в том числе и «Гринпис»), заставившие Тотал Фина Эльф отреагировать на них.

⁴² Согласно статье III 1992 CLC 1992 г., фрахтовщик судна не несет ответственности и не имеет полномочий самостоятельно предпринимать меры по ликвидации последствий. Владелец судна не имеет права предпринимать меры по ликвидации последствий. Однако владелец судна несет ответственность за «любой ущерб, вызванный загрязнением, причиненный судном вследствие аварии». Существуют строгие правила в связи с ответственностью владельца за любую утечку с судна, вне зависимости от вины, хотя владелец судна может ограничить размеры финансовой ответственности (в случае с танкером Эрика ответственность ограничивалась суммой приблизительно 10 миллионов евро, или 9,07 миллионов долларов США). Дополнительная компенсация была предоставлена фондом 1992 IOPC Fund (который финансируется с помощью ежегодных паевых взносов от установленной суммы за тонну нефти, импортируемой всеми импортерами стран-членов IOPC, включая и взнос группы ТоталФина). Фонд 1992 IOPC может выплатить максимум 180 миллионов евро (приблизительно 163 миллиона долларов США за один раз) за одну аварию.

В результате серьезного общественного давления французское правительство согласилось с тем, что они будут требовать только покрытия расходов по ликвидации последствий аварии, которые предположительно достигали 50 миллионов евро (45,3 миллиона долларов США), в то время как индивидуальные пострадавшие получили компенсацию от фонда IOPC Fund. 40 миллионов евро (36,2 миллиона долларов США) были предоставлены в качестве субсидий в связи с аварией для покрытия немедленных нужд рыбаков, разводящих устрицы фермеров и туристической индустрии. Группа ТоталФина обязалась предоставить в общей сложности 104 миллиона евро (99 миллионов долларов США) на откачивание нефти из остова разбитого судна, обработку и уничтожение нефтяных отходов, очищение недоступных прибрежных территорий и восстановление экологического баланса загрязненного участка берега. Возмещение этих расходов группе ТоталФина со стороны фонда IOPC Fund может произойти только в том случае, если у фонда IOPC останутся деньги после выплаты компенсации частным лицам и правительству. На самом деле к сумме в 180 миллионов евро (163 миллиона долларов США), предоставленной фондом 1992 IOPC Funds, была добавлена сумма в 200 миллионов евро (181 миллион долларов США). ТоталФина объявила о чистой прибыли в размере 1,5 миллиарда евро (1,36 миллиарда долларов США) за 1999 год (именно тот год, когда и произошла авария с танкером Эрика).

Вскоре после того, как нефть разлилась по побережью, Международный фонд компенсации в случае нефтяных загрязнений 92 (IOPC Fund) и Клуб защиты от загрязнения нефтью и выплаты возмещения (P&I) открыли совместный Офис жалоб и претензий в городе Лориент. Благодаря страховке судна, удалось получить и выплатить потенциальным потерпевшим компенсацию общим размером в 76 миллионов французских франков (11,4 миллионов евро). Дополнительная компенсация размером 1,119 миллиардов франков (168 миллионов евро) была получена от фонда IOPC, в результате чего общая сумма компенсации достигла 1,195 миллиардов франков (179 миллионов евро).⁴³

Юридические последствия

Мелкие судебные иски не привели ни к каким результатам из-за противоречий в правовых нормах по обращению с отходами и нормах, применяемых в связи с авариями на море. Нормы IOPCF (Международного фонда компенсации в случае нефтяных загрязнений) / ММО были созданы для применения их именно в таких случаях, и судьи считают, что эти нормы должны применяться при установлении ответственности и выплате компенсации. Франция является членом Конвенции, основавшей IOPCF, и поэтому во французском суде эти нормы ни у кого сомнения не вызовут. В находящемся на рассмотрении в парижском суде иске обвинения выдвигаются против компании, заказавшей судно. Если суд согласится с этим обвинением, тогда ответственность ляжет на компанию Тотал Фина Эльф.

По последним сведениям, 12 февраля 2007 года во Франции началось слушание уголовного дела, в котором 15 сторон обвиняются в совершении действий, угрожающих жизни или неспособности предотвратить загрязнение. Если компанию Тотал Фина Эльф признают виновной, ей придется выплатить миллионы долларов в качестве возмещения за ущерб. Компания отвергает эти обвинения. В процессе участвуют 74 истца, включая правительство Франции, местные муниципальные органы и группы охраны окружающей среды. Компании грозит выплата штрафа, начиная от сумм в несколько десятков тысяч долларов за действия, угрожающие жизни, до сумм в миллионы долларов в качестве возмещения ущерба и компенсации за причинение экологического ущерба.⁴⁴ Слушание дела по танкеру Эрика продлится до 13 июня.⁴⁵

4. Уроки, извлеченные из произошедших аварий

Загрязнение реки

В ходе нашего исследования мы изучали несколько дюжин случаев, но в предыдущей главе подробно представили только некоторые из них. (Исчерпывающий перечень таких аварий приводится в соответствующих приложениях к этому документу.)

Авария в компании Сандоз была выбрана потому, что она явилась одним из основных событий, давших начало развитию совместных действий стран, по территории которых протекают трансграничные реки. Международная комиссия по защите Рейна приняла целый ряд новых мер для промышленных предприятий (резервуары-накопители, нормы выбросов, новая системы сигнализации и оповещения).

После аварии министры расположенных на Рейне стран также определили долгосрочные цели и создали новую экологическую реабилитационную программу,

⁴³ <http://www.cedre.fr/uk/spill/erika/erika.htm>

⁴⁴ Начинается слушание дела в связи с утечкой нефти во Франции, BBC news <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/6354771.stm>

⁴⁵ <http://networkeurope.radio.cz/feature/who-pays-oil-spill-responsibility-before-the-courts-in-france>

которая называется “Сэлмон 2000”, а также программу по снижению загрязнения Рейна.

Это инцидент продемонстрировал пример подсчета финансового ущерба, а также возможности ограниченной компенсации.

Американский инцидент на золотоносном прииске в *Саммитвилле* является примером крупного загрязнения речной воды и почвы при добыче полезных ископаемых. Этот случай не имеет трансграничного контекста, но он продемонстрировал, как происходит реабилитация среды, если прииск включен в список Фонда борьбы с химическим загрязнением окружающей среды. Он также показал, что оператор, который в течение пяти лет подвергался уголовному преследованию, согласился выплатить 27 750 миллионов долларов США в целях разрешения спора. Этот инцидент продемонстрировал, что в США может уйти 10 лет на разрешение правового спора, но при этом удастся получить лишь частичное возмещение убытков и расходов по проведению очистительных работ (155 миллионов долларов США). Вследствие этого загрязнения было улучшено законодательство по добыче полезных ископаемых, но одно из пресловутых месторождений по-прежнему продолжает функционировать.

Испанский инцидент *Азнаколлар*, в результате которого в окружающие реки попало большое количество токсичной воды (4-5 миллионов м³), был выбран потому, что он является примером готовности к чрезвычайным ситуациям и реабилитации в Европе. И хотя судебное разбирательство привело к выплате самого высокого штрафа за экологическое загрязнение в истории Испании, этот случай продемонстрировал недостатки в испанском национальном законодательстве, которое позволяет оправдать компании, совершившие экологическое преступление. Этот случай не носил трансграничного характера, и единственным международным аспектом являлся факт вовлечения материнской компании в гражданскую и административную тяжбу. Компания частично возместила нанесенный ущерб (10%). Шахты Los Frailes были закрыты спустя 3,5 года после инцидента.

Авария в *Бая-Марэ* привела к загрязнению румынским цианидом рек Самош и Тиса, что нанесло большой ущерб экосистемам этих рек в бассейне Дуная. Этот случай продемонстрировал неэффективность соответствующих правовых режимов: вследствие этого инцидента началась работа по пересмотру европейского и международного экологического законодательства. Дело, возбужденное против оператора по компенсации нанесенного ущерба все еще продолжается; оператор получил новое разрешение природоохранных органов, и месторождение продолжает функционировать. Тем временем оператор начал процедуру по признанию его банкротом.

Наиболее серьезная промышленная авария за последние 50 лет в Китае произошла на реке Сонгхуа. **Загрязнение реки Сонгхуа** распространилось на российские реки. Дело рассматривалось в суде, и было вынесено решение о выплате наиболее высокой, согласно китайскому законодательству, компенсации за экологическое загрязнение, но гражданский суд отклонил требования о компенсации. Нет свидетельств того, что Россия намерена возбудить международное дело для взыскания компенсации за причиненный ущерб. У нас нет информации о том, усилила ли эта компания меры безопасности или продолжает работать, как работала до аварии.

Приведенные примеры показали, что еще **не существует эффективного правового режима**, который бы позволил наказывать операторов, причиняющих ущерб

окружающей среде. В большинстве случаев власти предпочитали предпринимать административные меры против операторов, и штрафы за экологическое загрязнение были относительно низкими. Гражданские иски по компенсации ущерба обычно не дают желаемых результатов, так как судебное разбирательство требует чрезвычайно много времени – оно продолжается 5-10 лет или дольше, а за это время компаниям удается избежать штрафа, подав заявку на признание их неплатежеспособными. Наши исследования показали, что если разрешение правового спора заканчивается выплатой компенсации, то происходит это вне суда. (См. пример с аварией на месторождении *ОК Теди*, Папуа-Новая Гвинея, 1984 год (500 миллионов долларов США); инцидент с чаном для растворов химикалий *Контрара*, США, 1991 год (38 миллионов долларов США); инцидент *Ловер Фокс (Lower Fox PCP)* США, 1997 год (10 миллионов долларов США); инцидент *Экксон Вальдез*, Аляска, 1989 год (штраф 150 миллионов долларов США, возмещение убытков - 100 миллионов долларов США). Сумма компенсации, выплачиваемая компаниями (если они вообще что-либо платят) очень низкая по сравнению с реальным ущербом, и большинство этих сумм получает правительство на покрытие расходов по проведению очистительных работ и судебных издержек. Реальные выплаты пострадавшим от загрязнения достигают максимум 10% от требуемой ими суммы. (См., например, 10% в случае инцидента *Мариндуке*, 1996 год, и 10% в случае с *Экксон Вальдез*). Другой проблемой, кроме неудач с выплатой компенсации, является то, что не осуществляется никаких действий в связи с будущим функционированием того объекта, где произошла авария. Власти далеко не всегда обязывают операторов применять более строгие меры безопасности, которые могли бы предотвратить такие аварии в будущем, и не требуют от них финансовых гарантий при выдаче им новых природоохранных разрешений (*Бая-Марэ*). Естественно, нехватка финансовых гарантий является проблемой общего характера и касается не только тех компаний, которые причинили экологический ущерб. Крайне необходимо создать систему финансовых гарантий, которые стали бы важным условием для их функционирования. В рассматриваемых нами случаях заинтересованные стороны прибегали к мерам административной или уголовной ответственности для того, чтобы наказать провинившиеся компании, и, как показали вышеприведенные примеры, применение частных методов урегулирования споров было тоже не слишком успешным. Мы не видели ни одного случая, где бы применялось международное публичное право: даже в случае трансграничного загрязнения пострадавшее государство не возбуждает дела против страны, причинившей ущерб, хотя и в обычном праве,⁴⁶ и в международном договорном праве имеются правила, позволяющие установить ответственность государства.

Аварии на трубопроводе

И хотя мы не представили конкретных случаев с авариями на трубопроводе, можно смело утверждать, что такие инциденты наносят ущерб окружающей среде, примером чему может служить попадание углеводородной жидкости в наземные и подземные воды и выброс газа в атмосферу.

⁴⁶ После аварии на *Корфу Чэннел*, само государство в определенных обстоятельствах считается ответственным за то, какие меры оно предпринимает для контроля источников загрязнения на своей территории. Ни одно государство не должно позволять использовать свою территорию в целях, нарушающих права других государств, если оно имеет об этом сведения или возможность получить эти сведения. Эти обязательства распространяются и на вопросы защиты окружающей среды.

Если трубопровод изготовлен по всем правилам, проходит регулярное техобслуживание и находится под постоянным наблюдением, то он является безопасным и экологически приемлемым средством транспортировки. Однако, будучи стационарной установкой, содержащей опасные химические вещества, он может представлять серьезную угрозу человеческой жизни и окружающей среде.

В период 1970-2000 г.г. в странах, входящих в базу данных EGIG - Европейской группы по расследованию аварий на газопроводах (только страны Западной Европы) не было зарегистрировано случаев утечки газа из трубопроводов со смертельным исходом. Но журнал «The Oil & Gas Journal» (OGJ, 1993 год) сообщал, что на Российских нефте- и газопроводах часто происходят аварии, и привел пример серьезного инцидента в Западной Сибири в 1994 году, когда разорвался трубопровод и произошла утечка более чем 2 000 м³ нефти. Появляется все больше и больше новых трубопроводов для транспортировки нефти и газа с востока на запад, примером чему может служить Каспийский регион и Сибирь. Наблюдается явное улучшение в статистике аварий на трубопроводах в странах Евросоюза, благодаря не только их улучшенной конструкции и дизайну, но и повышенным стандартам безопасности, применяемым к уже существующим трубопроводам, как, например, повышенной антикоррозийной защите и системе мониторинга. В частности, с тех пор как начали вести учет, на обоих типах трубопроводов среднее количество аварий сократилось в 4-5 раз. Однако средний объем отдельных утечек остается на том же уровне.⁴⁷

С целью предупреждения загрязнения от трубопроводов координационная группа Европейской экономической комиссии ООН (UN/ECE), созданная Совместной группой экспертов по водным ресурсам и промышленным авариям, органом, поддерживаемым конференцией участников Конвенции по трансграничному воздействию промышленных аварий и совещанием участников Конвенции по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер, выпустила специальные директивы. Документ под названием «Директивы по технике безопасности и рекомендуемые нормы для трубопроводов» был представлен руководящим органам Конвенции по трансграничному воздействию промышленных аварий и Конвенции по охране и использованию трансграничных водотоков для рассмотрения и последующего принятия.

Обе конференции участников подписали документ (ECE/CP. TEIA/2006/11; ECE/MP. WAT/2006/8)

Утечки нефти на море

Мы представили два случая с утечкой нефти, для того чтобы продемонстрировать различные компенсационные режимы, применяемые в случае загрязнения морской среды. По всему миру прослеживается тенденция к уменьшению среднегодового количества утечек и общего количества танкерных утечек, хотя после 1980 года эти темпы замедлились. Однако из-за недавних аварий на танкерах вопрос повышения морской безопасности и стандартов технической безопасности танкеров стал основным в повестке дня Международной морской организации (ИМО). В 1992 году ИМО санкционировала постепенный вывод из эксплуатации обычных однокорпусных танкеров. К 2010 году все танкеры и супертанкеры, перевозящие нефть, должны быть двухкорпусными, что уменьшит вероятность утечки. 77 % утечек объемом выше 700

⁴⁷ Оценка Киева: проект главы по технологическим и природным угрозам, поданный Европейским агентством по защите окружающей среды (ЕЕА), СЕР/АС.10/2002/31, 20 сентября 2002 г.

тонн произошли из-за столкновений, посадок на мель и проблем с корпусом. Частота таких утечек уменьшится благодаря двухкорпусным танкерам, следовательно, ожидается дальнейшее сокращение числа крупных утечек во всем мире и в Европе, в частности.⁴⁸ См. также данные в Приложении об утечках нефти.

Развитие компенсационных режимов в связи с авариями описывается в части III данного документа. Важно заметить, что уровень компенсации в случае аварий на танкерах выше, чем средний уровень компенсации при общем загрязнении рек, что можно объяснить созданием специальных финансовых фондов для конкретного вида деятельности.

II. Развитие европейского и международного права в области охраны окружающей среды в результате аварий

A. Европейское законодательство

Аварии, произошедшие в последние десять лет в Европе и во всем мире, выдвинули на первый план вопрос об эффективности стратегий по предотвращению таких катастроф и подчеркнули необходимость пересмотра политики в сфере охраны окружающей среды в этой области. Как на европейском, так и на международном уровне начали осуществляться меры по укреплению законодательства в области охраны окружающей среды. После европейских аварий в Испании, Румынии и Швеции в октябре 2000 года Европейская Комиссия приняла **Сообщение о безопасной работе в добывающей промышленности: по следам недавних аварий на шахтах**⁴⁹, утвержденное в резолюции Европейского Парламента в июле 2001 года⁵⁰. В этих документах кратко изложено общее направление, в котором должно развиваться экологическое законодательство, чтобы устранить существующие пробелы и предотвратить аварии в будущем.

1. Директива Seveso II

В результате обзора законодательства была проведена значительная работа по пересмотру подходов к предотвращению аварий. Главные изменения и достижения привели к **внесению изменений в Директиву Seveso II**, которая получила продолжение в **Директиве 2003/105/ЕС** Европейского Парламента и Совета от 16 декабря 2003 года⁵¹. Наиболее важным дополнением к сфере действия Директивы стало включение рисков, связанных с деятельностью по хранению и переработке в добывающей промышленности, рисков, связанных с пиротехническими и взрывчатыми веществами, а также с хранением азотнокислого аммония и удобрений на основе азотнокислого аммония.

⁴⁸ Оценка Киева: проект главы по технологическим и природным угрозам, поданный Европейским агентством по защите окружающей среды (ЕЕА), СЕР/АС.10/2002/31, 20 сентября 2002 г.

⁴⁹ СООБЩЕНИЕ КОМИССИИ Безопасная работа в добывающей промышленности: по следам недавних аварий на шахтах, СОР (2000)664

⁵⁰ Резолюция Европейского Парламента на сообщение Комиссии *Безопасная работа в добывающей промышленности: по следам недавних аварий на шахтах* (СОР(2000) 664 - С5-0013/2001 - 2001/2005(СОС))

⁵¹ ДИРЕКТИВА 2003/105/ЕС ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 16 декабря 2003 года о внесении поправок в Директиву Совета 96/82/ЕС по контролю за угрозами крупных аварий, связанных с опасными веществами.

2. Директива об управлении отходами добывающей промышленности

Занимаясь дальнейшими изменениями Директивы Seveso II, Комиссия выдвинула новую законодательную инициативу об управлении отходами добывающей промышленности, в результате чего была доработана Директива Европейского Парламента и Совета **2006/21/ЕС** от 15 марта 2006 года **об управлении отходами добывающей промышленности**, а в Директиву 2004/35/ЕС были внесены поправки. В Директиве содержится призыв к государствам-участникам предотвращать, в соответствии с Директивой 2000/60/ЕС, ухудшение текущего статуса воды, а также требование, чтобы в хранилищах для отходов обогащения концентрации цианидов и соединений цианидов от определенных добывающих производств, с учетом их вредного и токсичного воздействия, были снижены до самого низкого возможного уровня с применением наилучших современных методов. Важным элементом Директивы является то, что в ней требуется, чтобы оператор сооружения для отходов, обслуживающего добывающее предприятие, представлял финансовую гарантию или ее эквивалент в порядке, который должен быть согласован государствами-участниками, для обеспечения того, чтобы все обязательства, вытекающие из разрешения, выполнялись, включая и обязательства, связанные с закрытием сооружения для отходов и работой после его закрытия (статья 14).

3. Новый проект документа о наилучших доступных технических методах

Третьим важным законодательным достижением была подготовка справочного документа о наилучших доступных технических методах (НДТМ), в котором описываются наилучшие доступные методы управления отходами для снижения повседневного загрязнения и для предотвращения или снижения числа аварий в добывающем секторе в связи с Директивой IPPC⁵². **Документ НДТМ по управлению отбросами обогащения и пустой породой в добывающей промышленности** был завершен в июле 2004 года и в настоящее время ожидается его официальное утверждение⁵³.

Важно отметить, что за последние года в безопасности судоходства также произошли некоторые изменения: после аварии *Erika* больше не разрешается использовать однокорпусные нефтяные танкеры, а старые суда должны ежегодно проходить проверку⁵⁴.

⁵² ДИРЕКТИВА СОВЕТА 96/61/ЕС ОТ 24 СЕНТЯБРЯ 1996 ГОДА о комплексном предотвращении и контроле загрязнений.

⁵³ Европейское бюро IPPC, <http://eippcb.jrc.es/>

⁵⁴ См. на эту тему: ПОСТАНОВЛЕНИЕ (ЕС) № 725/2004 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 31 марта 2004 года об укреплении безопасности судов и портовых сооружений; ПОСТАНОВЛЕНИЕ (ЕС) № 1726/2003 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 22 июля 2003 года, изменяющее Постановление (ЕС) № 417/2002 об ускоренном вводе в эксплуатацию двухкорпусных или эквивалентных конструкторских требований для однокорпусных нефтяных танкеров, ПОСТАНОВЛЕНИЕ (ЕС) № 724/2004 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 31 марта 2004 года, изменяющее Постановление (ЕС) № 1406/2002 о создании Европейского агентства морской безопасности.

4. Директива об экологической ответственности

Европейское Сообщество приняло режим, определенный в Директиве 2004/35/ЕС, содержащей концепцию экологической ответственности на основе принципа «загрязняющий платит», с целью предотвращения и ликвидации вреда окружающей среде⁵⁵. Директива вступила в силу 30 апреля 2004 года, и до 30 апреля 2007 года она должна быть включены в национальное законодательство⁵⁶.

Директива устанавливает единую схему ответственности с тем, чтобы предотвратить и ликвидировать вред, наносимый животным, растениям, природной среде, водным ресурсам, а также земле⁵⁷. Схема ответственности применяется к точно определенным видам профессиональной деятельности и к другим видам деятельности в случаях, когда оператор виновен или проявил халатность. Государственные власти также несут ответственность за обеспечение того, чтобы операторы самостоятельно принимали или финансировали необходимые превентивные меры или меры по устранению вреда. По условиям Директивы экологический вред (ущерб) определяется как прямой или косвенный ущерб, наносимый водной среде, подпадающий под действие законодательства Сообщества об управлении водными ресурсами; прямой или косвенный ущерб, наносимый видам и естественной природной среде, охраняемым на уровне Сообщества Директивой об охране диких птиц от 1979 года или Директивой о защите сред обитания 1992 года; прямое или косвенное загрязнение земли, создающее значительный риск для здоровья человека⁵⁸.

⁵⁵ Директива 2004/35/ЕС Европейского Парламента и Совета от 21 апреля 2004 года об экологической ответственности в отношении предотвращения и ликвидации вреда окружающей среде.

⁵⁶ В Директиву уже были внесены изменения в соответствии с Директивой 2006/21/ЕС и крайний срок для приведения ее в соответствие с изменяющей Директивой – 1 мая 2008 года.

⁵⁷ Важно отметить, что эта Директива не распространяется на морские аварии с нефтью и на ядерные аварии. На утечки нефти из танкеров распространяется действие Международной конвенции за ущерб от загрязнения нефтью от 1992 года и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью от 1992 года. В этом режиме ответственность возлагается на владельцев судов, у которых имеется очень мало возможностей освободиться от этой ответственности. Гражданская ответственность владельцев судов дополняется Фондом ИОРС, который покрывает ущерб, выходящий за рамки того, что должны покрывать владельцы судов. Ядерная деятельность подпадает под действие нескольких международных конвенций о гражданской ответственности. Они также основаны на строгой ответственности. В них, в основном, речь идет о традиционном ущербе, но они, кроме того, позволяют правительствам покрывать экологический ущерб, хотя и в менее координированной манере. См. подробно в части III настоящего документа.

⁵⁸ Это официальная краткая формулировка определения, приведенная на официальном сайте Европейского Союза, см. на сайте: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l28120.htm>. Полный текст Директивы формулируется следующим образом: Статья 2.

1. «экологический ущерб» означает:

(а) ущерб, наносимый охраняемым видам и естественной природной среде, являющийся любым ущербом, имеющим существенное отрицательное влияние на достижение или поддержание благоприятного природоохранного статуса таких видов и природной среды. Значительность такого воздействия должна оцениваться со ссылкой на исходные данные (данные предварительного обследования), учитывая критерии, определенные в Приложении I; ущерб, наносимый охраняемым видам и естественной природной среде, не включает ранее установленное отрицательное воздействие, ставшее результатом действий оператора, которые были прямо санкционированы соответствующими властями в соответствии с положениями, реализующими статью 6(3) и (4) или статью 16 Директивы 92/43/ЕЕС или статью 9 Директивы 79/409/ЕЕС или, в случае естественной природной среды и видов, не подпадающих под действие права Содружества, в соответствии с эквивалентными положениями национального законодательства о природоохранной деятельности.

(б) ущерб водным ресурсам, являющийся любым ущербом, оказывающим существенное негативное воздействие на экологический, химический и/или количественный статус и/или экологический потенциал, как определено в Директиве 2000/60/ЕС, указанных водных ресурсов, за исключением отрицательного воздействия в случаях, когда применяется статья 4(7) упомянутой Директивы;

Принцип ответственности применяется к экологическому ущербу и к непосредственной угрозе вреда вследствие профессиональной деятельности, когда имеется возможность установить причинно-следственную связь между вредом и указанной деятельностью. В Директиве различаются две дополняющие друг друга ситуации: профессиональная деятельность, конкретно упомянутая в Директиве и другие виды профессиональной деятельности. Первая схема ответственности применяется к опасным или потенциально опасным видам профессиональной деятельности, перечисленным в Приложении III к Директиве. Это, в основном, деятельность в промышленности или сельском хозяйстве, требующая лицензии, согласно Директиве о комплексном предупреждении и контроле загрязнения, деятельность, в ходе которой выделяются твердые металлы в воду или воздух, установки, производящие опасные химические вещества, деятельность по управлению отходами (включая места захоронения отходов и мусоросжигательные установки) и деятельность, связанная с генетически модифицированными организмами и микроорганизмами. В соответствии с первой схемой оператор может нести ответственность, даже если он невиновен. Вторая схема ответственности применяется ко всем видам профессиональной деятельности, отличным от перечисленных в Приложении III к Директиве, но только если нанесен вред или имеется непосредственная угроза вреда видам или естественной природной среде обитания, охраняемым по законодательству Сообщества. В этом случае оператор будет нести ответственность, только если он виновен или проявил халатность. В Директиве предусматривается определенное число исключений из экологической ответственности, т.е. схема ответственности не применяется в случае вреда или непосредственной угрозы вреда вследствие вооруженного конфликта, природной катастрофы, видов деятельности, на которые распространяется действие Договора о создании Европейского сообщества по атомной энергии, деятельности сил национальной обороны или международных сил безопасности или деятельности, подпадающей под действие международных конвенций, перечисленных в Приложении IV.

Если имеется непосредственная угроза нанесения экологического вреда, компетентные органы, назначенные каждым государством-участником, должны потребовать, чтобы оператор принял необходимые превентивные меры, или принять такие меры самостоятельно, и позднее востребовать возмещение понесенных расходов. Если экологический вред нанесен, компетентный орган должен потребовать, чтобы причастный оператор принял необходимые восстановительные меры (определенные на основе правил и принципов, перечисленных в Приложении II к Директиве), или принять такие меры самостоятельно, и позднее востребовать возмещение понесенных расходов. Если произошло несколько случаев нанесения экологического вреда, компетентный орган может определить порядок приоритетности, согласно которому следует ликвидировать последствия.

(с) вред земле, являющийся любым загрязнением земли, создающим значительный риск отрицательного влияния на здоровье человека в результате прямого или косвенного введения в, на или под землю веществ, препаратов, организмов или микроорганизмов.

Последствия экологического вреда можно ликвидировать различными способами, в зависимости от типа ущерба: если вред наносится земле, Директива требует, чтобы обеззараживание загрязненной земли проводилось до тех пор, пока не будет устранен серьезный риск или негативное воздействие на здоровье человека; если вред наносится водным ресурсам или охраняемым видам и естественной среде обитания, Директива направлена на восстановление окружающей среды до того уровня, на котором она находилась до загрязнения. С этой целью поврежденные природные ресурсы или охраняемые виды должны быть восстановлены или заменены идентичными, подобными или эквивалентными природным ресурсам или видами либо на месте инцидента или, при необходимости, в альтернативной месте.

Директива не обязывает операторов обеспечивать финансовую безопасность, такую как страхование, для покрытия их потенциальной несостоятельности (банкротства). Однако в соответствии с преамбулой и статьей 14 от государств-участников требуется поощрять операторов в использовании таких механизмов и содействовать развитию таких услуг⁵⁹.

Когда вред или угроза нанесения вреда затрагивает более одного государства-участника, такие государства-участники должны сотрудничать и принимать совместные меры по предотвращению или ликвидации ущерба.

5. Предложение по Директиве об экологических преступлениях

И, наконец, следует упомянуть, что в настоящее время Европейская Комиссия разрабатывает новый законодательный акт о **санкциях за экологические преступления**⁶⁰. Предложение направлено на создание эффективной системы преследования в уголовном порядке (и взаимной правовой помощи между государствами-участниками). В предлагаемой Директиве определяется минимальный ряд серьезных экологических преступлений, которые должны считаться уголовными во всех странах Сообщества, если они совершаются умышленно или вследствие, как минимум, халатности, повлекшей серьезные последствия. Участие в таких действиях и подстрекательство к ним следует рассматривать как уголовное преступление равной степени. Подробно определяется сфера ответственности юридических лиц. Наказаниями за такие преступления должны быть эффективные и пропорциональные уголовные санкции, имеющие также расхолаживающий эффект, применяемые к физическим лицам, в то время как к юридическим лицам должны применяться уголовные и неуголовные санкции. За преступления, совершаемые при отягчающих вину обстоятельствах, такие, как причинение особенно тяжкого вреда или с участием преступной организации, минимальный уровень максимальных санкций для физических и юридических лиц также подлежит аппроксимации. Предложение было

⁵⁹ Важно отметить, что теперь операторы будут нести ответственность, а информация о случаях причинения вреда и расходах на ликвидацию ущерба станет доступной. Следует ожидать, что начнут появляться инструменты финансового обеспечения. В Директиве содержится требование к Комиссии, чтобы она в 2010 году доложила о наличии таких инструментов, а также об их стоимости и условиях. На основе этого доклада Комиссия сможет принять решение о необходимости внесения изменений в Директиву (см. в разделе «Вопросы и ответы» по Директиве об экологической ответственности на сайте: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/04/78&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>)

⁶⁰ Предложение по разработке ДИРЕКТИВЫ ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА о защите окружающей среды в рамках уголовного права, COM (2007) 51 final

принято Комиссией и направлено в Совет и в Европейский Парламент 9 февраля 2007 года⁶¹.

В. Международное законодательство

Упомянутые аварии также способствовали развитию международного экологического законодательства в области предотвращения аварий и ответственности за причинением экологического вреда. Более подробно эти вопросы освещаются в части III настоящего документа.

III. Режимы ответственности

В. Режимы ответственности в рамках общего международного права

Работа Комиссии международного права

Комиссия международного права (International Law Commission – ILC) с 1978 года рассматривает проблему международной ответственности за трансграничный ущерб вследствие по существу опасной, но в других отношениях законной деятельности, осуществляемой в рамках национальной юрисдикции. Эта проблема рассматривается под названием «Международная ответственность за губительные последствия вследствие действий, не запрещенных международным правом». На своей пятьдесят третьей сессии в 2001 году Комиссия завершила подготовку проекта договора под названием «Международная ответственность за губительные последствия вследствие действий, не запрещенных международным правом (предотвращение трансграничного вреда от опасных видов деятельности)» во втором чтении и приняла решение рекомендовать Генеральной Ассамблее, чтобы на основе проекта договора Генеральная Ассамблея разработала конвенцию. В проекте договора рассматривается понятие предотвращения в контексте лицензирования и регулирования опасных видов деятельности. Поэтому предотвращение, как процедура или как обязанность, касается этапа, предшествующего нанесению значительного вреда или ущерба. В проекте договора подчеркивается, что предотвращение должно быть предпочтительной стратегией, так как компенсация часто не позволяет восстановить ситуацию, существовавшую до аварии. Проект договора не ограничивает и не наносит ущерба каким-либо обязательствам государств-участников других соответствующих договоров и не затрагивает правил обычного международного права (статья 18). Что касается сферы применения, проект договора применяется к видам деятельности, не запрещенным международным правом, связанным с риском причинения значительного трансграничного вреда вследствие их физических последствий (статья 1). На страну происхождения (т.е. государство, на территории которого или в рамках юрисдикции и контроля которого планируются или выполняются работы) (статья 2) возлагается обязанность по принятию всех необходимых мер для предотвращения значительного трансграничного вреда или для минимизации риска такого вреда (статья 3). В стране происхождения требуется создание системы лицензирования опасных видов

⁶¹ http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=195346

деятельности (статья 6), такое лицензирование должно основываться на оценке риска трансграничного вреда (статья 7). Если результаты оценки свидетельствуют о риске нанесения значительного трансграничного вреда, государства, которые могут пострадать, должны быть уведомлены и обеспечены технической и другой относящейся к делу информацией. Заинтересованные государства должны консультироваться о том, какие меры необходимо принять для предотвращения значительного трансграничного вреда. Что касается чрезвычайных ситуаций, страна происхождения должна разработать планы действий в чрезвычайных обстоятельствах и уведомить каждое государство, на которое могут распространяться последствия чрезвычайной ситуации (статьи 16 и 17).

На пятьдесят шестой сессии в 2004 году Комиссия приняла в первом чтении проект восьми принципов о распределении убытков в случае трансграничного вреда в результате опасных видов деятельности. Даже если страна происхождения полностью выполняет свои обязательства по предотвращению в соответствии с проектом договора о предотвращении, могут случаться, тем не менее, аварии или другие инциденты, приводящие к трансграничным последствиям. Задача проекта принципов о распределении убытков в случае трансграничного вреда в результате опасных видов деятельности заключается в обеспечении того, чтобы те, кто пострадал (включая государства) от вреда или понес ущерб (включая экологический ущерб) в результате аварий, связанных с опасными видами деятельности, получили незамедлительную и адекватную компенсацию (принцип 3). Предполагается, что проект принципов будет способствовать дальнейшему развитию международного права в этой области как за счет представления государствам соответствующего руководства в отношении опасных видов деятельности, не охваченных конкретными договорами, так и за счет определения того, какие вопросы должны рассматриваться в таких договорах. Поэтому в преамбуле отмечается, что необходимые мероприятия по компенсации могут проводиться согласно международным соглашениям, распространяющимся на конкретные виды деятельности, а в принципе 7 содержится призыв к государствам сотрудничать в развитии соответствующих международных соглашений относительно предотвращения и компенсации, связанных с конкретными опасными видами деятельности, на глобальной, региональной или двусторонней основе.

Принципы являются общими и остаточными по своему характеру. Разные виды деятельности требуют различных подходов. В преамбуле разъясняется, что государства несут ответственность согласно международному праву за выполнение своих обязательств по предотвращению. Поэтому проект принципов не ограничивает и не наносит ущерба правилам, относящимся к ответственности государства, и любому иску или требованию согласно этим правилам в случае нарушения обязательств по предотвращению. Настоятельная необходимость широкого признания продиктовала выбор формулировки «принципы», а не «договор». ИС, однако, оставила за собой право пересмотреть окончательную форму этого инструмента во втором чтении с учетом комментариев и замечаний правительств. Сфера применения проекта принципов такая же, как и сфера применения проекта договора о предотвращении, это означает, что они применяются по отношению к трансграничному ущербу вследствие видов деятельности, не запрещенных международным правом, которые связаны с риском причинения значительного трансграничного вреда из-за их физических последствий (принцип 1). Каждому государству будет предъявлено требование принять меры по обеспечению компенсации жертвам трансграничного ущерба, вызванного опасными видами деятельности, осуществляемой на его территории или иным способом относящейся к его юрисдикции или контролю (принцип 4). Такие меры

должны включать наложение строгой ответственности на оператора опасного вида деятельности, а также требование, чтобы оператор создавал и поддерживал устойчивое финансовое положение. Для минимизации трансграничного ущерба вследствие аварии государства (с помощью оператора) должны принять незамедлительные и эффективные ответные меры (принцип 5). К таким мерам относится немедленное уведомление стран, которые потенциально могут пострадать. Государства должны обеспечить надлежащие процедуры для обеспечения компенсации жертвам трансграничного ущерба (принцип 6). К таким процедурам должны относиться процедуры ускоренного и недорогого урегулирования международных исков и доступ иностранных граждан к эффективным национальным административным и судебным механизмам. Государства должны принять законодательные, нормативные и административные меры для реализации проекта принципов (принцип 8)⁶².

С. Общие экологические режимы

1. Конвенция Лугано

Конвенция Лугано о гражданской ответственности за ущерб от деятельности, опасной для окружающей среды была принята под эгидой Совета Европы в 1993 году. Она охватывает широкий круг видов деятельности, определяемых как опасные, и применяется к ущербу, независимо от того, имеет ли он трансграничное измерение.

Конвенция Лугано направлена на обеспечение адекватной компенсации за ущерб от деятельности, опасной для окружающей среды, в ней предусмотрены меры по предотвращению и восстановлению. Она применяется к инцидентам на территории государства-участника, независимо от того, где был понесен ущерб, а также к инцидентам за пределами такой территории, если конфликт правовых норм приводит к применению этой Конвенции. Расширение территориального применения Конвенции может быть основано на правилах взаимности. Она охватывает ущерб (например, личный, имущественный, ущерб окружающей среде, включая культурное наследие и ландшафты), вызванный ориентировочным и не исчерпывающим списком опасных видов деятельности, выполняемой в профессиональном качестве, включая деятельность государственных органов, связанную с опасными веществами, генетически модифицированными организмами или микроорганизмами и работы с отходами. Она не применяется к ущербу, вызванному перевозкой, в том числе погрузкой и разгрузкой радиоактивных веществ, подпадающих под действие «ядерных» договоров или равнозначного внутреннего закона, к ущербу от разработки ресурсов морского дна, от транспортной и военной деятельности. Однако она применяется к транспортировке по трубопроводам, а также к транспортировке, осуществляемой исключительно на установке или на месте, недоступном для населения, когда она является вспомогательной и необъемлемой частью других видов деятельности⁶³.

⁶² ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ВОЗМЕЩЕНИЕ В КОНТЕКСТЕ ПАРАГРАФА 2 СТАТЬИ 14 КОНВЕНЦИИ О БИОЛОГИЧЕСКОМ РАЗНООБРАЗИИ, Новые сведения об изменениях соответствующих профильных международных и региональных правовых инструментов и об изменениях в международном частном праве, UNEP/CBD/EG-L&R/INF/1, 19 сентября 2005 года, Монреаль, 12-14 октября 2005 года.

⁶³ ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОТНОШЕНИИ СЛУЧАЙНОГО ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОДЫ, Addendum */ EXISTING INTERNATIONAL LEGAL INSTRUMENTS ON CIVIL LIABILITY APPLICABLE TO WATER-RELATED INCIDENTS: COVERAGE AND POSSIBLE GAPS, MP.WAT/2001/1/Add.2, CP.TEIA/2001/1/Add.2.

Девять государств-членов Совета Европы подписали Конвенцию (Финляндия, Греция, Италия, Люксембург, Нидерланды, Португалия, Кипр, Исландия и Лихтенштейн)⁶⁴. Несколько государств-членов подготовили законодательство для реализации Конвенции или находятся в процессе подготовки ее ратификации (Австрия, Финляндия, Греция, Нидерланды и Португалия). Однако некоторые другие государства-члены не намерены подписывать или ратифицировать эту Конвенцию.

2. Базельский протокол

Базельский протокол об ответственности и компенсации, принятый в декабре 1999 года, был первым протоколом о гражданской ответственности, заключенным в рамках глобального договора об охране окружающей среды, в данном случае – Конвенции 1989 года о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением.

Задача Протокола состоит в обеспечении всестороннего режима ответственности, а также адекватной и незамедлительной компенсации ущерба, причиненного в результате инцидента при трансграничной перевозке опасных и прочих отходов, включая инциденты, связанные с незаконной перевозкой таких отходов. Он применяется на территориях, относящихся к юрисдикции государств-участников, включая землю, морскую среду и воздушное пространство, в отношении которых государство несет административную и регулятивную ответственность в соответствии с международным правом о защите здоровья человека или охране окружающей среды. Он применяется только к ущербу, нанесенному в районе, находящемся под юрисдикцией государства-участника, в результате указанного инцидента, а также к районам, не подпадающим под какую-либо национальную юрисдикцию и на территориях транзитных стран, не являющихся государствами-участниками, при условии, что эти страны поддерживают взаимные гарантии и компенсации на основе международных соглашений. Он не применяется к ущербу, причиненному в результате инцидента, подпадающего под действие другого режима ответственности и компенсации, обеспечивающего равную или лучшую защиту⁶⁵.

В Протоколе рассматривается вопрос о том, кто несет финансовую ответственность в случае инцидента. Рассматривается каждый этап трансграничной перевозки, начиная с пункта, где отходы погружаются на транспортное средство, до их экспорта, международного транзита, импорта и окончательного удаления. Базельский протокол устанавливает важные правила и принципы гражданской ответственности за ущерб, причиненный в результате трансграничной перевозки опасных отходов. Он покрывает традиционный ущерб, а также экологический ущерб, причиненный в ходе трансграничной перевозки опасных отходов. Согласно статье 12 традиционный ущерб включает гибель людей, телесные повреждения, утрату или повреждение собственности, потерю дохода вследствие экономической заинтересованности в охране окружающей среды, в то время как экологический ущерб включает расходы на восстановление окружающей среды и на превентивные меры. Однако следует

⁶⁴ См. приложение.

⁶⁵ ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОТНОШЕНИИ СЛУЧАЙНОГО ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОДЫ, Addendum */ EXISTING INTERNATIONAL LEGAL INSTRUMENTS ON CIVIL LIABILITY APPLICABLE TO WATER-RELATED INCIDENTS: COVERAGE AND POSSIBLE GAPS, MP.WAT/2001/1/Add.2, CP.TEIA/2001/1/Add.2

отметить, что чисто экологический ущерб, т.е. ущерб, не поддающийся оценке в денежном выражении, не подпадает под действие этого режима⁶⁶.

Переговоры о Протоколе велись в течение восьми лет, но он еще не вступил в силу, так как для этого требуется 20 государств, а до настоящего времени Протокол подписали 13 государств и только 7 из них его ратифицировали⁶⁷.

3. Киевский протокол

В 2001 году делегация Швейцарии представила проект инструмента об ответственности и возмещении ущерба, вызванного трансграничным воздействием промышленных аварий, на совместном специальном заседании государств-участников Конвенции об охране и использовании трансграничных водотоков и международных озер и Конвенции о промышленном воздействии промышленных аварий. Это предложение обсуждалось 15 месяцев и 27 февраля 2003 года, на седьмой встрече, специально созданная Рабочая группа завершила переговоры, и соглашение было оформлено как протокол к обеим конвенциям. В результате **Протокол о гражданско-правовой ответственности и возмещении ущерба, вызванного трансграничным воздействием промышленных аварий на трансграничные воды** был официально принят и подписан 22 государствами на Конференции министров «Окружающая среда для Европы» в Киеве, Украина, 21 мая 2003 года.

Протокол предусматривает всесторонний режим гражданской ответственности и адекватное и незамедлительное возмещение ущерба, вызванного трансграничным воздействием промышленных аварий на трансграничные воды. Компании будут нести ответственность за аварии на промышленных установках, а также при транспортировке по трубопроводам. Оператор, причинивший ущерб, будет нести за это строгую ответственность, если только он не сможет доказать, что к ситуации следует применить одну из возможных защит. Ответственность, наступающая в результате наличия вины, возлагается на лицо, не являющееся оператором, чьи преступные умышленные, неосторожные или халатные действия или бездействие стали причиной ущерба или способствовали нанесению ущерба. Определение ущерба в Протоколе охватывает традиционный ущерб имуществу и потерю жизни или телесные повреждения, а также потерю дохода, прямо вытекающую из нарушения защищенного законом интереса и расходы на ответные меры и меры по восстановлению. Протокол устанавливает финансовые границы ответственности в зависимости от риска конкретного вида деятельности. Для покрытия такой ответственности компании должны создавать финансовое обеспечение, такое как страхование или другие гарантии.

В Протокол также включены положения по международному частному праву, относящиеся к вопросам компетентного суда, закона, применимого к искам, и взаимного признания и осуществления судебных решений и постановлений арбитражных судов. Протокол подписали 24 государства, а ратифицировало 1 государство. Протокол вступит в силу, когда будет ратифицирован 16 странами.

⁶⁶ Катарина Куммер Пейри, Международная гражданская ответственность за экологический ущерб: извлеченные уроки

⁶⁷ <http://www.basel.int/ratif/protocol.htm>

Ниже приводится подробное содержание Протокола:

А) Факты, обуславливающие ответственность⁶⁸

Протокол предусматривает строгую ответственность оператора (экономического субъекта). Согласно статье 4 Протокола, оператор несет ответственность за ущерб, нанесенный в результате промышленной аварии, возникающей в процессе опасной деятельности, что означает, что ущерб от хронического загрязнения не является предметом этого Протокола. В протоколе приводятся определения терминов «промышленная авария» и «опасная деятельность». В целях определения второго термина в Приложении I к Протоколу приводятся максимальные количества вредных веществ, при наличии либо превышении которых деятельность классифицируется как опасная. При наступлении факта, ведущего к возникновению ответственности, ответственность наступает автоматически и доказательство вины не является необходимым. В этом случае мы имеем дело со строгой ответственностью. Оператор несет ответственность, даже если он проявил должную бдительность. Он может быть освобожден от ответственности только в обстоятельствах форс-мажора, при этом должен быть оговорен перечень таких обстоятельств, как, например, вооруженный конфликт, стихийное бедствие, имеющее неотвратимые последствия, а также если его поведение явилось следствием выполнения им распоряжения государственного органа власти. Кроме того, оператор освобождается от ответственности, если ущерб был нанесен в результате противоправных и умышленных действий третьих лиц. В то же время, если пострадавшее лицо по своей вине содействовало нанесению ущерба, размер компенсации может быть уменьшен. То обстоятельство, что Протокол устанавливает только лишь строгую ответственность оператора, не означает, что оператор освобождается от ответственности, вытекающей из его вины, как видно из статьи 5 Протокола. Тем не менее, согласно Протоколу этот вопрос относится к сфере национального правового регулирования государств, которые подписали Протокол.

В) Ущерб

Определение ущерба приводится в параграфе 2 статьи 2 и сводится к таким классическим примерам как гибель людей, телесные повреждения, а также ущерб от потери имущества. Сюда также относится ущерб окружающей среде, который измеряется стоимостью мероприятий по оздоровлению трансграничных вод и профилактических мероприятий. Оздоровительные мероприятия направлены на восстановление либо оздоровление пострадавших или уничтоженных компонентов трансграничных вод до их прежнего состояния. Важным нововведением является то, что как оздоровительные мероприятия рассматривается внедрение в трансграничные воды эквивалентов пострадавших или уничтоженных компонентов там, где это целесообразно. К профилактическим мероприятиям относятся предотвращение, минимизация и смягчение потерь либо ущерба, а также организация очистки окружающей среды. Потеря дохода также рассматривается как ущерб. Предельная величина таких потерь, поскольку она может быть завышена до неразумных пределов, стала предметом продолжительной дискуссии. В ходе дискуссии было предложено ввести понятие «защищенный законом интерес» в хозяйственном использовании деградировавших трансграничных вод и, таким образом, примирить противоположные

⁶⁸ *Фани Дискапапулоу-Ливада, Александрос Коллиоπουлос: КИЕВСКИЙ ПРОТОКОЛ О ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ВЫЗВАННОГО ТРАНСГРАНИЧНЫМ ВОЗДЕЙСТВИЕМ ПРОМЫШЛЕННЫХ АВАРИЙ НА ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ВОДЫ: ДОСТИЖЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ.*

точки зрения. Такой интерес может, в частности, включать лицензию на право управления, концессию и т.п. Данное понятие осталось неразработанным, и поэтому для его интерпретации необходимо изучить национальное законодательство государств-участников.

С) Ограничение ответственности

Строгая ответственность оператора устанавливается в определенных пределах, которые указаны в Приложении II к Протоколу. Для ответственности, возникающей по вине оператора, такие пределы не предусмотрены. Иск о возмещении ущерба может подаваться в течение трех лет с того дня, когда истец узнал или должен был узнать о нанесении ущерба и лице, ответственном за ущерб. В любом случае, иск не может быть предъявлен по истечении 15 лет со дня промышленной аварии (статья 10). Исключительно большое значение имеет статья 11 Протокола, которая гарантирует эффективное применение Протокола в случае, когда оператор не может выполнить обязательства по возмещению ущерба, вытекающие из строгой ответственности в соответствии с Протоколом. В данном случае субъект обязан быть застрахован на сумму, не меньшую чем минимальная сумма финансового обеспечения, указанная в Приложении II.

Д) Процессуальные нормы

В соответствии с Протоколом иск о возмещении может быть предъявлен в судебные органы государства-участника Протокола, где произошла аварии или был нанесен ущерб, или ответчик постоянно проживает, или если ответчиком является компания или другое юридическое лицо, в судебные органы государства, где находится главный офис, законная штаб-квартира или центральный административный орган этого юридического лица (параграф 1 статьи 13). Однако стороны в судебном процессе могут по обоюдному согласию обратиться в арбитражный суд в соответствии с «Диспозитивными нормами Постоянной палаты третейского суда» для разрешения споров, касающихся природных ресурсов и/или окружающей среды. Следует отметить, что Протокол содержит статью о прекращении действия Протокола в пользу норм Европейского Сообщества. Таким образом, государства-члены ЕС руководствуются во взаимоотношениях не нормами Протокола, а нормами ЕС в вопросах юрисдикции, признания и исполнения судебных решений. Урегулирование споров между государствами-участниками Протокола может осуществляться как путем переговоров, так и любым другим согласованным государствами-участниками способом. В момент подписания, ратификации, присоединения и т.д. государство-участник Протокола может заявить, что по отношению к любому другому государству-участнику Протокола, которое берет на себя такое же обязательство, оно обязуется обращаться с такими спорами либо в Международный суд ООН, либо в арбитражный суд в порядке, предусмотренном в Приложении II Протокола.

Протокол и Директива об экологической ответственности Европейского Союза

Директива 2004/35, подробно представленная в части II.A.4 настоящего документа, частично совпадает с Протоколом, хотя предметный охват *rationae materiae* этих двух документов различается. Оба документа регулируют вопросы, связанные с нанесением ущерба окружающей среде. При этом в Директиве эти вопросы интерпретируются в самом общем плане, в то время как в Протоколе – в терминах профилактических и оздоровительных мероприятий. В Директиве не рассматривается только трансграничный ущерб, причиняемый промышленными авариями, в то время как в Протоколе такой ущерб рассматривается. Директива предусматривает не только

возмещение, но и предотвращение ущерба, и в этом смысле она более широко охватывает проблему экологического ущерба по сравнению с Протоколом. В отличие от Протокола в Директиве не рассматриваются другие виды ущерба. В параграфе 14 Преамбулы Директивы прямо указывается, что Директива не регулирует такие вопросы, как телесные повреждения, ущерб, причиненный личному имуществу, а также любой вид экономических убытков, и не влияет на какие-либо права, касающиеся этих видов ущерба. Таким образом, физическим и юридическим лицам, добивающимся возмещения «традиционных» видов ущерба, целесообразно обращаться только к Протоколу. Как Директива, так и Протокол предусматривают финансовую ответственность оператора за причиненный ущерб и, таким образом, исходят из принципа «платит загрязнитель». При этом в Директиве введено новое понятие публичной ответственности, согласно которому субъект обязуется выполнить необходимые реабилитационные мероприятия, а государственные органы могут взыскать с него стоимость расходов на реабилитационные мероприятия, которые они выполнили сами. Таким образом, оператор не несет ответственности перед лицами, которым был причинен ущерб, как это имеет место в случае установления гражданско-правовой ответственности. В параграфе 3 статьи 3 Директивы прямо указывается, что стороны – частные лица не имеют права регресса по отношению к оператору, причинившему ущерб. Механизмы, предусмотренные Протоколом и Директивой, могут мирно сосуществовать, поскольку они регулируют разные виды исков против оператора. Первый механизм является классическим примером применения режима гражданско-правовой ответственности, а второй устанавливает нормы публичного права в сфере отношений между государственными органами и операторами. В параграфе 12 Преамбулы Директивы указывается, что государства-члены должны иметь возможность оставаться участниками международных соглашений, касающихся гражданско-правовой ответственности, в то время как другие государства-члены не должны лишаться возможности стать участниками этих соглашений⁶⁹.

С. Специальные режимы

1. Режим компенсации за загрязнение моря нефтью⁷⁰

Вследствие крушения танкера «Торри Каньон»⁷¹ у южной оконечности Великобритании в 1969 году под эгидой Международной морской организации (ИМО) был разработан режим с целью предоставить компенсацию за ущерб, вызванный разливом нефти из танкеров. Рамки данного режима изначально были заложены Международной конвенцией по гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 1969 года (Конвенция по гражданской ответственности от 1969 г.) и Международной конвенцией о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью от 1971 года (Конвенция о создании фонда от 1971 года). Эти конвенции вошли в силу в 1975 и 1978 годах. После аварии с танкером «Амоко Кадиз»⁷² в 1978г. Стало ясно, что эти две конвенции не могут в должной мере удовлетворить потребности в компенсации, и по этой причине в 1984 году были

⁶⁹ Фани Дискалатоулу-Ливада, Александрос Коллионоулос: КИЕВСКИЙ ПРОТОКОЛ О ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ВЫЗВАННОГО ТРАНСГРАНИЧНЫМ ВОЗДЕЙСТВИЕМ ПРОМЫШЛЕННЫХ АВАРИЙ НА ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ВОДЫ: ДОСТИЖЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ.

⁷⁰ <http://www.iopcfund.org/history.htm>

⁷¹ Инцидент имел место в 1967 году и 100 000 тонн нефти-сырца попали в море у побережья Бретани.

⁷² Авария с «Амоко Кадиз» произошла в 1978 году и 230 000 тонн нефти-сырца попали в море у берегов Бретани.

приняты два протокола с целью предоставить большие суммы компенсации и увеличить сферу применения с условием, что США их ратифицируют. Однако после аварии нефтеналивного судна «Эксон Вальдез» у берегов Аляски в 1989г. США приняли Закон о нефтяном загрязнении в 1990 году, который предусматривал свой собственный режим компенсации, и протоколы 1984 года не вошли в силу. Тогда были подготовлены новые протоколы и приняты в 1992 году под эгидой ИМО, внося изменения в Конвенции 1969 и 1971 годов. Пересмотренные Конвенции, которые известны под названием Конвенция о гражданской ответственности от 1992 года и Конвенция о фонде от 1992 года, вошли в силу 30 мая 1996 года. На 1 марта 2007 г. 115 стран ратифицировали Конвенцию о гражданской ответственности от 1992 года и 99 стран ратифицировали Конвенцию о фонде от 1992 года.⁷³

Так как все больше стран отказывались от Конвенций 1969 и 1971 годов и ратифицировали Конвенции 1992 г, старый режим утратил свое значение. Конвенция о фонде от 1971г. утратила силу 24 мая 2002г., когда число ее подписантов упало ниже 25. Фонд от 1971г, таким образом, находится в процессе прекращения операций, но он продолжит свою работу до тех пор, пока не будут осуществлены все расчеты по незавершенным искам по авариям, произошедшим до 24 мая 2002 г.⁷⁴ Достаточность Конвенций от 1992 года была снова поставлена под вопрос после аварий с танкерами «Находка» (1997г.), «Эрика» (1999г.) и «Престиж» (2002г.), что привело к переоценке режима и принятию Протокола о создании вспомогательного фонда в 2003г. К настоящему времени 20 государств ратифицировали Протокол. Вспомогательный фонд предоставляет дополнительную компенсацию на более высокие суммы, чем предусматривалось Конвенцией о фонде об ущербе от загрязнения от 1992г., в тех странах, которые присоединились к Протоколу. В результате общие наличествующие суммы для компенсаций отдельного случая ущерба от загрязнения в странах, ставших членами Вспомогательного фонда, составили 750 миллионов SDR (US\$1 130 миллионов), включая суммы, выплачиваемые в рамках Конвенции о гражданской ответственности от 1992г., и Конвенции о фонде от 1992 г. - 203 миллионов SDR (US\$306 миллионов).⁷⁵

Конвенции от 1969 и 1971 гг. дали определение «ущерба от загрязнения» как убыток или ущерб, вызванные загрязнением. Определение «ущерба от загрязнения» в Конвенциях от 1992 года и в Протоколе о вспомогательном фонде сформулировано практически к тех же словам, как и в ранних Конвенциях, с добавлением фразы для разъяснения, что компенсация ущерба, нанесенного окружающей среде, в отличие от потери прибыли в результате такого ущерба, ограничена расходами на покрытие разумных мер по проведению восстановительных работ в прошлом или в будущем. Ущерб от загрязнения» включает стоимость превентивных мер в разумных пределах, то есть мер по предотвращению или минимизации ущерба от загрязнения.⁷⁶

По этому режиму ответственность за ущерб от загрязнения, вызванного утечкой стойкой нефти с танкера, канализируется зарегистрированному владельцу, исключая

⁷³ См. приложение.

⁷⁴ Со времени своего образования в октябре 1978г. Фонд от 1971 г. до 31 декабря 2005г. Принимал участие в выплате по искам в результате 100 аварий. Общая сумма выплаченных Фондом от 1971 года компенсаций составила £329 миллионов (US\$631 миллионов); Отчет о деятельности международного фонда компенсации убытков в результате нефтяного загрязнения от 2005 года

⁷⁵ Международный режим компенсации убытков от нефтяного загрязнения, Объяснительная записка подготовлена Секретариатом Международного фонда компенсации убытков от нефтяного загрязнения, *март 2007г.*

⁷⁶ Отчет о деятельности Международного фонда компенсации убытков от нефтяного загрязнения в 2005г.

другие стороны, а именно фрахтовщика, управляющего или оператора судна. Ответственность является строгой, что означает, что владелец может избежать ответственности только по очень ограниченному количеству причин, но она является лимитированной по сумме. Обязательство владельца должно быть обеспечено страховкой или другим финансовым обеспечением, которое дает возможность истцам обратиться с иском непосредственно к страховщику или другому лицу, предоставляющему финансовое обеспечение. Это обязательство, однако, применимо только в отношении судов, перевозящих более 2000 тонн нефти как груза.⁷⁷ Если компенсация в рамках Конвенции о гражданской ответственности от 1992 года оказывается недостаточной, Фонд от 1992 года предоставляет дополнительную компенсацию.⁷⁸ В рамках данного режима компенсация ущерба выплачивается на территории, включая территориальные воды и исключительную экономическую зону (ЕЭЗ) государства-стороны конвенции.⁷⁹ В соответствии с Конвенцией о гражданской ответственности от 1992 года, владелец судна обладает лимитом ответственности в размере 3 миллионов SDR для судна водоизмещением до 5000 тонн, ответственность увеличивается на 420 SDR за каждую дополнительную тонну и достигает максимума в размере 59.7 миллионов SDR для судов водоизмещением 140000 тонн или более.⁸⁰ Дальнейшие суммы компенсации выплачиваются в рамках Конвенции о фонде от 1992 года до максимально установленной суммы, включая суммы, выплаченные владельцем судна, в размере 135 миллионов SDR.⁸¹ Неспособность осуществить быструю и адекватную выплату компенсации считается существенной недоработкой системы, потому что она была разработана именно с целью своевременных платежей по искам.⁸²

В результате опыта, накопленного после крупных аварий в 90-е годы, ряд государств пришли к выводу, что ограничения ответственности и компенсаций по Конвенции о гражданской ответственности от 1992 года и Конвенции о фонде от 1992 года являются недостаточными. По этой причине 1 ноября 2003 года пределы ответственности и компенсаций по Конвенции о гражданской ответственности от 1992 года и Конвенции о фонде от 1992 года увеличились на 50.37%, в результате по каждому инциденту могла быть выплачена сумма в размере £164 миллионов (US\$308.5 миллионов). Пересмотренные в сторону увеличения лимиты ответственности судовладельцев в настоящее время следующие:

- Для судна водоизмещением не более 5000 единиц брутто тонажа 4 510 000 специальных прав заимствования (£4 миллионов) (US\$7 миллионов);
- Для судна водоизмещением от 5000 до 140000 единиц тонажа 4 510 000 специальных прав заимствования (£4 миллионов) (US\$7 миллионов) плюс 631 SDR (£509) (US\$959) за каждую дополнительную единицу тоннажа; и
- Для судна водоизмещением от 140000 единиц тонажа и более 89 770 000 SDR (£72.5 миллиона) (US\$136 миллионов).⁸³

Изменение Конвенции о фонде 1992 года увеличило общую сумму в рамках Конвенций 1992 года для аварий, произошедших после 1 ноября 2003 г., до 203 миллионов SDR (£164 миллиона) (US\$308.5 миллионов).⁸⁴

⁷⁷ См. статью VII, 1, 1992 Конвенции о гражданской ответственности.

⁷⁸ См. статью 2 1992 Конвенции о фонде, которая описывает цели Конвенции, и статью 4, которая описывает обстоятельства, при которых Фонд от 1992г выплатит компенсации.

⁷⁹ См статьи II и 3 Конвенции о гражданской ответственности от 1992г. и Конвенции о фонде от 1992г.

⁸⁰ Статья V, Конвенции о гражданской ответственности от 1992г.

⁸¹ Статья 4.4., Конвенции о фонде от 1992г.

⁸² Альфред Попп, Изменения в ответственности и компенсации, *Post Prestige Brisbane*, 1-3 октября 2003г.

⁸³ <http://en.iopcfund.org/news.htm>

⁸⁴ Со времени создания фонда в мае 1996 г. произошло 29 инцидента, где он принимал участие или может принимать в будущем. Общая сумма компенсаций, выплаченная Фондом 1992 года, составляет £172 миллиона

Фонды ИОРС выплачивают компенсацию в тех случаях, когда понесшие ущерб от загрязнения не могут получить полную компенсацию от судовладельца или его страховщика в рамках применимой Конвенции о гражданской ответственности, в следующих случаях:

- Убыток превышает пределы ответственности судовладельца в рамках применимой Конвенции о гражданской ответственности;
- Владелец суда освобождается от ответственности в рамках применимой Конвенции о гражданской ответственности по той причине, что ущерб был нанесен серьезным природным катаклизмом или был полностью вызван действием или бездействием третьей стороны с намерением нанести вред, или в результате небрежного отношения государственных властей в поддержании световых сигналов или прочих навигационных средств;
- Судовладелец не имеет финансовых возможностей полностью выполнить свои обязательства в рамках применимой Конвенции о гражданской ответственности, и страховка недостаточна для уплаты компенсационных исков.⁸⁵

Дальнейшее развитие вопроса нефтяного загрязнения моря вызвало в жизни принятие 23 марта 2001 г. Конвенция по гражданской ответственности за убытки, возникшие в результате загрязнения жидким бункерным топливом. Конвенция была принята, чтобы обеспечить адекватную, быструю и эффективную компенсацию лицам, пострадавшим от разливов нефти, которая перевозилась в качестве топлива в бункерах судов. Она применима к убыткам, вызванным на территории, то есть она применима к территориальным водам и исключительным экономическим зонам государств-сторон. Она войдет в силу через 12 месяцев после даты, на которую 18 стран, включая 5 стран, каждая из которых имеет суда общим водоизмещением не менее 1 миллиона брутто тоннажа, подписали ее безоговорочно для ратификации, принятия или одобрения или внесли ее на ратификацию, одобрение, принятие или присоединение. Это Конвенция пока не вошла в силу по причине недостаточного количества ратифицировавших ее стран.⁸⁶

2. Конвенции об ответственности за ядерный ущерб

Конвенции от ответственности за ядерный ущерб обязанность компенсации за причиненный ущерб возлагают на оператора ядерной установки. Таким образом, они освобождают все остальные стороны, участвующие в процессе выработки ядерной энергии, от выплаты компенсации. В 1957 году под эгидой Экономической комиссии ООН для Европы (ОЕЕС) начались переговоры, в которых приняли участие, кроме прочих, поставщики из США и европейские страховые агентства. Парижская конвенция об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии (1960 г.) накладывает на оператора исключительную ответственность независимо от наличия

(US\$295 миллионов) к декабрю 2005г.; Отчет о деятельности Международного фонда компенсации убытков от нефтяного загрязнения в 2005г.

⁸⁵ Отчет о деятельности Международного фонда компенсации убытков от нефтяного загрязнения в 2005г.

⁸⁶ Обязательство и компенсация в контексте параграфа 2 статьи 14 Конвенции о биологическом разнообразии, Последние события в разработке отраслевых международных и региональных юридических инструментов и разработки в частном международном праве. UNEP/CBD/EG-L&R/INF/1, 19 сентября 2005г., Монреаль, 12-14 октября 2005г.

вины. Оператор при этом должен быть застрахован. И поскольку рынок страхования был недостаточно развитым, Конвенция установила чрезвычайно низкий финансовый потолок: 15 миллионов ам. долларов, а в некоторых случаях всего лишь 5 миллионов ам. долларов. В целях развития атомной энергии они предпочли перенести львиную долю расходов в связи с возможной аварией на потенциальных потерпевших или на страну их проживания. Под давлением поставщиков США в 1963 году страны Западной Европы в рамках Брюссельской дополнительной конвенции (Венская конвенция по гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 года) согласились ввести еще два уровня компенсации. Исчерпав финансируемые частными лицами фонды, предоставляемые Парижской конвенцией, страна, выдавшая лицензию на причинившую ущерб ядерную установку, берет на себя ограниченную субсидиарную ответственность на втором уровне. Третий уровень ответственности – общий фонд, организованный по принципу страхования, финансируется совместно всеми государствами-участниками.

В отличие от режима ответственности за нефтяное загрязнение, в случае ответственности за ядерный ущерб преследовалась цель не расширения ответственности, а ее ограничения - и в отношении ответственных лиц, и в отношении самой суммы. Индивидуальная ответственность оператора дополняется, хотя и в скрытой форме, международной ответственностью выдавшего лицензию государства, несмотря на то, что конвенция тщательно избегает предъявления прямых претензий к этому государству. Страны отказались принять эти обязательства, для того чтобы не затруднять развитие новых технологий.⁸⁷

Парижская конвенция имеет своей целью обеспечить достаточную и соразмерную компенсацию для пострадавших в результате ядерного инцидента, под которым понимается последовательное ядерное заражение, а не нормальный или управляемый выброс радиации. Она охватывала ядерные установки для утилизации ядерных материалов на предшествующей закрытию стадии и ядерные установки в процессе вывода из эксплуатации, но не включала в понятие реактора так называемые «субкритические конструкции» и малые количества материалов вне ядерной установки, а также другие типы ядерных веществ, как, например, вторично переработанный уран. Она обычно применяется в случае ядерных инцидентов с ядерными установками или при перевозке радиоактивных материалов и в отношении ущерба, нанесенного индивидуальным гражданам или их имуществу на территории страны-участницы, включая территориальные воды, если национальное законодательство страны-участницы, на территории которой находится ядерная установка несущего ответственность оператора, не предусматривает иначе согласно статье 2.⁸⁸ Венская конвенция отличается от Парижской в том, что она применяется в случаях ядерного ущерба на территории страны-участницы и на или над морем за пределами территориальных вод вне зависимости от того, где произошел инцидент, но не применяется в случаях ядерного ущерба на территории страны, не являющейся участницей конвенции. Кроме этого, определение ядерной установки не может быть

⁸⁷ Thomas Gehring-Markus Jachtenfuchs: Ответственность за трансграничный экологический ущерб – по направлению к режиму общей ответственности? EJIL, Vol. 4 1993

⁸⁸ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СВЯЗИ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ВОДЫ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОМЫШЛЕННЫХ АВАРИЙ, Приложение */ СУЩЕСТВУЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ИНСТРУМЕНТЫ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ПРИМЕНЕНИИ К АВАРИЯМ С ВОЗДЕЙСТВИЕМ НА ВОДНЫЕ РЕСУРСЫ: покрытие и возможные пробелы, MP.WAT/2001/1/Add.2, CP.TEIA/2001/1/Add.2

изменено, т.е. нельзя добавлять или исключать какие-либо ядерные конструкции, ядерное топливо или ядерные вещества из тех понятий, которые охватывает Конвенция.

Попытки дополнить Венскую конвенцию не увенчались успехом, поскольку Протокол 1997 года с поправками к Венской конвенции 1963 года так и не вступил в силу из-за недостаточного количества ратификаций.

3. Конвенция о международной ответственности за ущерб, причинённый космическими объектами

Первым договором о регулировании космического пространства стал Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, принятый в 1966 году (Treaty of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space). Этот договор обязует государства осуществлять наблюдение и контроль за любой деятельностью, начатой с их территории, и налагает на них ответственность за любой ущерб в результате этой деятельности. Параллельно с переговорами о Договоре проходило обсуждение Конвенции об ответственности. В результате этих переговоров в 1972 году была создана Конвенция о международной ответственности за ущерб, причинённый космическими объектами (Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects), которая параллельно с обычным международным правом определяет механизм возмещения. Возмещение ущерба может осуществляться только между государствами; на страховые компании, несущие ответственность индивидуальные лица, национальные суды и индивидуальных потерпевших этот режим не распространяется. Однако экономические аспекты возмещения не являлись важным вопросом при создании этой Конвенции.⁸⁹

Конвенция определяет безусловную ответственность осуществившего запуск государства за ущерб, нанесенный космическими объектами, включая компоненты космического объекта, а также пусковой платформы, и их компонентов, находящихся на поверхности земли и на находящемся в полете космическом корабле. Понятие ущерба включает смерть человека, травму, телесные повреждения или другой ущерб здоровью человека; ущерб/ утрату государственного имущества или ущерб/утрату имущества юридических или физических лиц или имущества международных межправительственных организаций. В случае любого другого ущерба, причиненного в других местах, применяется понятие ответственности при наличии вины. Конвенция не распространяется на ущерб, причиненный космическим объектом совершающего запуск государства (а) гражданам этого государства; (b) иностранным гражданам в период их участия в обслуживании этого космического объекта с момента его запуска и на всех стадиях до его приземления, или же в тот период, когда граждане, будучи приглашенными совершающим запуск государством, находятся в непосредственной близости от запланированного места запуска или посадки этого объекта.⁹⁰

⁸⁹ Thomas Gehring-Markus Jachtenfuchs: Ответственность за трансграничный экологический ущерб – по направлению к режиму общей ответственности? EJIL, Vol. 4 1993

⁹⁰ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СВЯЗИ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ВОДЫ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОМЫШЛЕННЫХ АВАРИЙ, Приложение */ СУЩЕСТВУЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ИНСТРУМЕНТЫ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ПРИМЕНЕНИИ К АВАРИЯМ С ВОЗДЕЙСТВИЕМ

Правило неограниченной международной ответственности, согласно Конвенции о международной ответственности за ущерб, причинённый космическими объектами, объясняется политическими соображениями, а не причинами экономического или экологического характера. При переносе финансового бремени возмещения ущерба вследствие инцидента с космическим объектом регулятивные интересы стран-участниц играли второстепенную роль. Страны-участницы, имеющие возможность заниматься исследованиями космического пространства, были больше заинтересованы в политическом эффекте, чем в режиме ответственности за нанесенный ущерб.⁹¹

4. Транспортные конвенции

Существует два договора об ответственности за ущерб, нанесенный при транспортировке опасных грузов: Конвенция Европейской экономической комиссии ООН (UNECE) о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, 1989 г. (CRTD), созданная при поддержке Европейской экономической комиссии ООН (UN/ECE), 1996 г. и глобальная Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ, 1996 год (International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea), созданная при поддержке Международной морской организации (ИМО). Ни одна из них не действует на сегодняшний день, и вряд ли они когда-либо вступят в силу.⁹²

D. Суть и эффективность различных режимов ответственности

В свете вышеперечисленных международных инструментов мы можем сделать вывод о том, что обычное международное право позволяет считать государство ответственным за совершаемые в его юрисдикции действия, если они наносят вред окружающей среде другого государства. Государство несет ответственность за причиненный другому государству экологический ущерб. Но для этого государство, потерпевшее ущерб, должно подать иск в международный трибунал против государства, причинившего вред. Как мы видели в вышеперечисленных примерах, в случаях трансграничного загрязнения это происходит чрезвычайно редко.

Правовые споры обычно решаются между частными лицами, а в случае с иностранными операторами процедура регулируется международным частным правом. Вопрос о *»Неудобном рассмотрении дела«* или *»Удобном рассмотрении дела«*

НА ВОДНЫЕ РЕСУРСЫ: покрытие и возможные пробелы, MP.WAT/2001/1/Add.2, CP.TEIA/2001/1/Add.2

⁹¹ Thomas Gehring-Markus Jachtenfuchs: Ответственность за трансграничный экологический ущерб – по направлению к режиму общей ответственности? EJIL, Vol. 4 1993

⁹² Катарина Куммер Пейри: Международная гражданская ответственность за причинение экологического ущерба: Извлеченные уроки

регулируется национальным законодательством того государства, где было возбуждено дело, если этот вопрос не является предметом двусторонних или многосторонних соглашений.

Общие нормы дополняются многосторонними соглашениями в некоторых видах ущерба: от ядерной энергии; утечки нефти с судна; вреда, причиненного при транспортировке опасных материалов или трансграничной перевозке отходов. В перечисленных областях рамки соответствующих конвенций ограничены. (Ядерная энергия: ущерб в результате работы ядерной станции, транспортировка радиоактивных материалов, сюда относится и радиация от ядерной станции; в области космоса: ущерб, наносимый космическими объектами; нефтяное загрязнение морской среды: ущерб, причиненный в результате утечки нефти при перевозке ее нефтеналивными суднами; перевозка отходов: ущерб, причиненный при трансграничной перевозке опасных или других отходов и их утилизации, но конвенция предусматривает только те случаи, когда отходы пересекают границу.)

В этих специальных случаях ответственность ложится на оператора, а ответственность остальных сторон зависит от степени их вины. Специальные режимы предполагают ограниченную ответственность, либо так называемый «потолок ответственности» (ядерная энергия, нефтяные загрязнения морской среды) или/и требуют обязательной страховки (нефтяные загрязнения морской среды, протокол отходов, протокол аварий). Иски могут подавать индивидуальные граждане или государство, которому был нанесен ущерб (за исключением деятельности в космосе, когда только государство может подать иск о возмещении убытков).

Важно отметить, что только режим ответственности за нефтяные загрязнения и в какой-то мере режим ответственности за радиоактивный ущерб хорошо функционируют. Одной из причин этого успеха, возможно, является то, что они созданы на существующей промышленной системе, при поддержке данного сектора, относятся к одному веществу, а виды деятельности и количество операторов в этих областях ограничено.

И напротив, недавно принятые новые инструменты, такие, как Конвенция Лугано, Базельский протокол и Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (CRTD Convention), столкнулись с проблемами при ратификации и не вступили в силу.

IV. Проблемы с режимами общей ответственности

В ходе исследований⁹³ выяснились следующие проблемы, явившиеся препятствием при ратификации:

⁹³ Cf. UN/ECE Documents TRANS/WP.15/2001/17 and Add.1-8 (February 2001): В продолжение к Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (CRTD) – Замечание Секретариата, Cf. UN/ECE Documents MP.WAT/2001/1 (26 марта 2001г.), 2001/2 (1мая 2001г.), and 2001/2/Add.1 (18 июня 2001г.): Обязательства и ответственность в отношении загрязнения воды в результате промышленных аварий.

- Для малого и среднего размера предприятий высокие границы финансовой ответственности и высокие пороги обязательной страховки являются непосильным грузом; в результате растут цены на продукцию;
- Трудно получить страховое обеспечение в соответствии с положениями договора о гражданской ответственности;
- Различия между международным договором и национальным законодательством о гражданской ответственности не позволяют государствам выполнять договор без основательного пересмотра своего национального законодательства. Отличия национального законодательства стран-участниц от международных режимов включают масштаб покрываемого ущерба (например, включение экологического ущерба); определение опасных видов деятельности и, следовательно, рамки покрываемых видов деятельности; сроки подачи иска, требования и финансовый порог обязательной страховки, а также финансовые границы ответственности;
- Договор не может заручиться поддержкой достаточного количества государств; отдельное государство не желает брать на себя обязательства по договору из-за опасений попасть в невыгодное положение в области торговли, пока минимальное количество государств не сделают этого.⁹⁴

В связи с ратификацией **Конвенции Лугано** были выделены следующие проблемы:

- Конвенция не ограничивается трансграничным ущербом. Она также охватывает ущерб, причиненный на территории страны-участницы;
- При сравнении режима Конвенции с режимами экологической ответственности стран-членов Совета Европы создается впечатление, что в некоторых отношениях Конвенция охватывает больше вопросов, чем большинство стран-участниц (а именно, в том, что она прямо покрывает экологический ущерб как таковой);
- Рамки опасных видов деятельности в Конвенции шире, чем в ряде стран-участниц, режимы которых более ограничены;
- Эти страны-участницы и большинство представителей индустрии считают, что рамки Конвенции слишком широкие, что не хватает юридической однозначности и что определения Конвенции, особенно в случае экологического ущерба, слишком туманные.⁹⁵

В связи с **Базельским протоколом** были подняты следующие вопросы:

- Слишком мало стран региона предприняли первые шаги для ратификации протокола. Большинство стран не предприняло никаких действий;

⁹⁴ Катарина Куммер Пейри: Международная гражданская ответственность за причинение экологического ущерба: Извлеченные уроки

⁹⁵ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СВЯЗИ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ВОДЫ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОМЫШЛЕННЫХ АВАРИЙ, Приложение */ СУЩЕСТВУЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ИНСТРУМЕНТЫ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ПРИМЕНЕНИИ К АВАРИЯМ С ВОЗДЕЙСТВИЕМ НА ВОДНЫЕ РЕСУРСЫ: покрытие и возможные пробелы, МР.WAT/2001/1/Add.2, СР.ТЕΙΑ/2001/1/Annex III.

- В большинстве стран процесс ратификации международных договоров происходит по инициативе соответствующего министерства, то есть министерства защиты окружающей среды; потом следуют консультации с другими заинтересованными министерствами, как, например, министерствами внутренних дел, юстиции, финансов, экономики, а также других соответствующих организаций и заинтересованных сторон. В большинстве стран парламент принимает окончательное решение о ратификации. А в некоторых странах этот процесс должен завершиться подписью президента. Однако есть такие страны, где одного решения правительства достаточно для ратификации некоторых многосторонних договоров;
- В большинстве стран региона международные договоры подлежат исполнению после завершения процесса ратификации. Однако в некоторых странах требуются дополнительные действия для исполнения договоров на национальном уровне, как, например, публикация его в официальном бюллетене. Есть в регионе такие страны, где необходимо перенести права и обязательства международного договора в национальное законодательство.

Участвующие страны подчеркнули следующие трудности, препятствующие подписанию Базельского протокола:

- Недостаточная координация и сотрудничество на национальном уровне;
- Недостаток финансовых и человеческих ресурсов в тех учреждениях, которые участвуют в процессе ратификации;
- Экономические вопросы, поскольку применение Базельского протокола может привести к повышению расходов, включая страховые премии, а это, следовательно, возлагает серьезное финансовое бремя на плечи производителей, экспортеров и заинтересованных сторон;
- Как уже упоминалось, дополнительное финансовое бремя, вызванное применением Базельского протокола, может ослабить конкурентоспособность соответствующей отрасли индустрии;
- Возможности страхования на рынке ограничены;
- Нежелание страховых компаний увеличить объем существующей страховой защиты, включив в него новые области ответственности, например, экологический ущерб или чистый экономический ущерб;
- Также упоминалось, что выполнение Базельского протокола может сократить экспорт опасных отходов и/или способствовать росту контрабанды отходов;
- Для стран-членов Европейского Союза возможным препятствием для ратификации Базельского протокола является потенциальное различие между Базельским протоколом и законодательством Евросоюза по перевозке отходов, ответственности за экологический ущерб, взаимному признанию и исполнению судебных решений. Для разрешения вышеупомянутых проблем эти страны рассчитывают получить от Европейской комиссии разъяснение и юридическую консультацию;
- Некоторые страны выдвинули предложение, чтобы рамки, установленные в Приложении В Базельского протокола были пересмотрены.

Ниже приводятся положительные и отрицательные аспекты ратификации Базельского протокола:

Положительные аспекты:

- Ясно определена финансовая ответственность за ущерб, нанесенный в результате трансграничных перевозок;
- Установлены обязательства по компенсации нанесенного экологического ущерба;
- Уменьшится объем трансграничных перевозок опасных отходов;

Отрицательные аспекты:

- Возможно, придется менять национальное законодательство;
- Стоимость перевозок возрастет, что окажет негативное влияние, в первую очередь на деятельность малого и среднего размера предприятий;
- Страховые компании еще не готовы предоставить новое страховое обеспечение и компенсацию за экологический ущерб.⁹⁶

Извлеченные уроки

- В тех областях, где много видов деятельности, множество операторов и речь идет о сложных веществах, труднее обсуждать конкретный режим ответственности и, соответственно, труднее его применять.
- При установлении единых финансовых границ и порогов для страхования невозможно в достаточной степени принять во внимание экономическое положение разных стран. То, что приемлемо для одной страны, может оказаться чрезмерным финансовым бременем для другой. Важно отметить, что в контексте европейских конвенций вопрос о чрезмерном финансовом бремени обычно поднимался странами Восточной Европы с переходной экономикой.
- Список проблем, предоставленный различными странами, показал, что комплексность вопроса о гражданской ответственности и фундаментальная разница между различными национальными системами не позволяет международному режиму о гражданской ответственности учесть все особенности национального законодательства. Появившиеся вследствие этого различия не позволят стране соблюдать международный режим. Вытекающая отсюда проблема заключается в том, что некоторые страны имеют общее законодательство об ответственности в применении к различным видам деятельности, а не специальные положения для каждого вида деятельности, и они не смогут согласовать свой общий режим ответственности с международными правилами по каждому отдельному виду деятельности.
- Предыдущий опыт показывает, что многие государства вообще неохотно присоединяются к международным режимам гражданской ответственности. Это наиболее характерно для стран, располагающих подробным национальным режимом гражданской ответственности, потому что они не хотят вносить в него коренные изменения. Попытки согласовать различные национальные системы превращались в продолжительные и бурные споры, которые обходились в большие суммы.
- В то же время те страны, которые не имеют никакого национального законодательства о гражданской ответственности за причиненный экологический ущерб, обычно настаивают на применении международного режима в надежде на то, что это компенсирует отсутствие их собственного

⁹⁶ Региональный семинар по продвижению ратификации Базельского протокола по ответственности и компенсации убытков, возникших в результате трансграничного передвижения опасных отходов и их переработки, Варшава, Польша, 18-20 января 2006 года, Отчет о семинаре.

законодательства. Но они забывают о том, что международный режим гражданской ответственности должен лишь унифицировать положения национального законодательства по отдельным вопросам. Он является дополнением к национальному законодательству, и не может его заменить. Международный режим гражданской ответственности оговаривает определенный круг важных вопросов, оставляя остальные на усмотрение национального законодательства. Следовательно, те страны, которые его не имеют, не смогут в полной мере воспользоваться международным режимом гражданской ответственности.⁹⁷

Какие факторы способствуют потенциальному успеху режима гражданской ответственности?

Международный режим гражданской ответственности станет эффективным инструментом для возмещения экологического ущерба, если будут выполнены следующие условия:

- Известные и четко идентифицируемые риски и виды ущерба
- Ограниченное количество операторов, видов деятельности и веществ
- Поддержка соответствующих секторов индустрии, их привлечение к процессу с первых этапов переговоров (включая и сектор страхования)
- Наличие у стран-участниц национальных режимов гражданской ответственности с аналогичными положениями, для того чтобы можно было ввести унифицирующие правила международного режима, избежав фундаментальных изменений.⁹⁸

⁹⁷ Катарина Куммер Пейри: Международная гражданская ответственность за причинение экологического ущерба: Извлеченные уроки

⁹⁸ Катарина Куммер Пейри: Международная гражданская ответственность за причинение экологического ущерба: Извлеченные уроки

ПРИЛОЖЕНИЯ

Глоссарий основных понятий⁹⁹

(Глоссарий был подготовлен в 2004 году в связи с Картахенским протоколом).

Ответственность (Liability) – это обязательство со стороны лица (как определено ниже) в соответствии с применимым законодательством предоставить компенсацию ущерба, возникшего в результате действий, за которые данное лицо считается ответственным.

Момент возникновения ответственности

1. Признание ущерба в соответствии с применимым законодательством; И
2. Ответственность за данный ущерб возлагается на определенное лицо, так как
 - (a) Ущерб был нанесен действием или бездействием со стороны лица в результате вины или по неосторожности (см. ниже «ответственность, наступающая при наличии вины» (fault based liability)); ИЛИ
 - (b) Ущерб понесен в результате крайне опасных действий со стороны лица (см. «объективная ответственность» (strict liability)); ИЛИ
 - (c) Лицо признало обязательно компенсировать ущерб в соответствии с контрактными обязательствами.

Ущерб (Damage) – это вред, за нанесение которого налагается ответственность. В различных юридических документах он определяется по-разному, в зависимости от типа правовой системы и цели инструмента. Точное определение ущерба важно для установления видов вреда, за которые лицо может нести ответственность; некоторые виды вреда (например, душевная привязанность истца к поврежденному предмету) не признаются законом в качестве ущерба. Определение ущерба обычно включает в себя указание пороговой величины (например, «значительный ущерб»), которая влечет за собой возникновение ответственности.

- Ущерб биологическому разнообразию (**Biodiversity damage**) еще не нашел точного определения на международном уровне, но его можно описать в рамках более широкого понятия «экологического ущерба». Ущерб биологическому разнообразию отличается от традиционного понятия ущерба, и эти понятия не следует смешивать.
- Традиционное понятие ущерба (**Traditional damage**) означает вред, причиненный личности, утрату или повреждение имущества и нанесение вреда экономическим интересам, включая потерю или уменьшение прибыли. Такой ущерб иногда называют «традиционным» или «частным».

⁹⁹ Подготовлено д-ром Katharina Kummer Peiry, проф. Lucas Bergkamp, Laura van der Meer, Rachel G. Lattimore и Stanley H. Abramson- авторами «Сборника экспертных статей по вопросам ответственности и возмещения вреда и живые измененные организмы: вклад в процесс по статье 27 по Картахенскому протоколу по биоразнообразию», февраль 2004 г. (COMPILATION OF EXPERT PAPERS CONCERNING Liability and Redress and Living Modified Organisms: A contribution to the Article 27 process under the Cartagena Protocol on Biosafety).

Возмещение вреда (Redress) представляет собой возмещение или удовлетворение, которое лицо, несущее ответственность за нанесение вреда, должно предоставить пострадавшему от вреда. Возмещение может заключаться в «устранении» вреда (восстановлении), если это возможно, или в денежном выражении.

ТИПЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Государственная ответственность (State liability) означает, что страна несет ответственность перед другой страной за нанесенный ущерб в соответствии с применимыми правилами международного права. Это называется также «ответственностью государства» (state responsibility).

Гражданская ответственность (Civil liability) означает ответственность (как определено выше) лица по гражданскому праву, то есть закона, определяющего отношения между двумя сторонами - частными лицами. Она также называется «частной ответственностью» (private liability).

Общая ответственность за экологический ущерб (General environmental liability) – это ответственность, которая применима не к конкретной потенциально опасной для окружающей среды деятельности, но к любому виду деятельности, который привел к ущербу для окружающей среды, не делая различия между конкретными видами деятельности. В соответствии с таким подходом в любом случае можно получить компенсацию за ущерб окружающей среде, независимо от деятельности, которая его вызвала.

Ответственность производителя (Product liability) - обязательство производителя, бренд-менеджера, дистрибутора, импортера, розничной сети или другого поставщика продуктов компенсировать вред, причиненный личности покупателя, или повреждение имущества (традиционный ущерб), возникшие в результате использования продукта.

СТАНДАРТЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Ответственность при наличии вины (Fault-based liability) – наложение ответственности по причине виновности лица, то есть оно действовало в противоречии с требованиями закона о соблюдении осторожности (duty of care) (в форме статутной, нормативно-правовой или обычной нормы).

Момент возникновения ответственности при наличии вины

1. У лица есть обязанность соблюдать осторожность; И
2. Данное лицо нарушает эту обязанность либо намеренно, либо по неосторожности; И
3. Был нанесен реальный ущерб, который признается таковым в соответствии с применимым законодательством; И
4. Имеется причинно-следственная связь (причинная обусловленность) между действием или бездействием и вызванным в результате ущербом.
 - **Обязанность соблюдать осторожность (Duty of care)** означает правовое обязательство лица, обладающего контрольными функциями над соответствующими видами деятельности (осуществляющего реальный контроль либо имеющего контроль в результате прав, полученных по закону, например, права собственности) действовать наилучшим или разумным образом для предотвращения ущерба.

- **Причинная обусловленность (Causation)** подразумевает правовое требование продемонстрировать, что действие или бездействие связано с ущербом таким образом, как это требуется по применимому законодательству. Иногда это называется «причинной связью» (causal link). Делается различие между непосредственной причиной (cause-in-fact) и причиной в соответствии с законом (cause-in-law). Непосредственная причина является необходимым, но недостаточным условием для судебного дела, для которого предполагается анализ непосредственных причин для определения того, какие из них являются релевантными в соответствии с применимым законодательством.
- **Неосторожность (Negligence)** означает неисполнение обязанности соблюдать осторожность.

Объективная ответственность (Strict liability) означает наложение ответственности независимо от наличия вины (известная также как ответственность «без вины» - “no-fault” liability). Этот тип ответственности применим избирательно только в отдельных случаях, например, для опасных видов деятельности, таких как морская транспортировка нефти. Обычными элементами системы объективной ответственности являются обстоятельства, освобождающие от ответственности, и ограничения (по срокам и суммам).

Безусловная ответственность (Absolute liability) означает наложение ответственности независимо от наличия вины и без обстоятельств, освобождающих от ответственности. Такой тип ответственности встречается крайне редко.

ВОЗМЕЩЕНИЕ ВРЕДА

Судебный приказ (Injunction) означает требование суда действовать или воздержаться от действия.

Восстановление (Restoration) означает возврат к ситуации, какой она была до нанесения вреда («устранение вреда»). Это один из типов возмещения вреда, которое ответственное лицо может предоставить пострадавшему от вреда. Однако в зависимости от типа вреда восстановление не всегда представляется возможным.

Компенсация (Compensation) – это предоставление денежного эквивалента нанесенного вреда. В некоторых юридических системах используется компенсация, если восстановление невозможно. Обычно суд определяет стоимость поврежденных товаров или нарушенных прав на основании их рыночной стоимости, и таким образом, сумму требуемой компенсации.

ПРОЧИЕ ВАЖНЫЕ ПОНЯТИЯ

Арбитраж или третейское разбирательство (Arbitration) является средством разрешения конфликтов, которое представляет собой альтернативу судебного разбирательства. В соответствии с процедурой арбитража стороны конфликта назначают нескольких арбитров. Арбитры принимают решение по данному делу, и стороны соглашаются действовать в соответствии с таким постановлением.

Посредничество (Mediation) является неформальным средством разрешения конфликта через нейтральное лицо, которое помогает в проведении переговоров между сторонами конфликта.

Процессуальная правоспособность (Standing) определяет правила в отношении того, у кого есть юридическое право подать иск в суд.

Срок давности (Limitations period) относится к временному периоду, во время которого разрешается подавать иск.

Предел ответственности (Liability ceilings) – это максимальная сумма, которую должно заплатить лицо в отношении любого иска (исков) на протяжении определенного периода, в отношении любого события. Предел ответственности делает юридическую систему предсказуемой, позволяя избежать такой ситуации, когда система ответственности становится препятствием на пути инноваций и развития и является важным при страховании.

I. Положение с ратификацией по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер

The Convention entered into force on 6 October 1996. It has 35 Parties.

Country/regional economic integration organization	Date of signature	Date of ratification, acceptance, approval or accession
Albania	18-Mar-1992	5-Jan-1994
Andorra		
Armenia		
Austria	18-Mar-1992	25-Jul-1996
Azerbaijan		3-Aug-2000
Belarus		29-May-2003
Belgium	18-Mar-1992	8-Nov-2000
Bosnia and Herzegovina		
Bulgaria	18-Mar-1992	28-Oct-2003
Canada		
Croatia		8-Jul-1996
Cyprus		
Czech Republic		12-Jun-2000
Denmark	18-Mar-1992	28-May-1997
Estonia	18-Mar-1992	16-Jun-1995
Finland	18-Mar-1992	21-Feb-1996
France	18-Mar-1992	30-Jun-1998
Georgia		
Germany	18-Mar-1992	30-Jan-1995
Greece	18-Mar-1992	6-Sep-1996
Hungary	18-Mar-1992	2-Sep-1994
Iceland		
Ireland		
Israel		
Italy	18-Mar-1992	23-May-1996
Kazakhstan		11-Jan-2001
Kyrgyzstan		
Latvia	18-Mar-1992	10-Dec-1996
Liechtenstein		19-Nov-1997
Lithuania	18-Mar-1992	28-Apr-2000
Luxembourg	20-May-1992	7-Jun-1994
Malta		
Moldova		4-Jan-1994

Monaco		
Montenegro		
Netherlands	18-Mar-1992	14-Mar-1995
Norway	18-Sep-1992	1-Apr-1993
Poland	18-Mar-1992	15-Mar-2000
Portugal	9-Jun-1992	9-Dec-1994
Romania	18-Mar-1992	31-May-1995
Russian Federation	18-Mar-1992	2-Nov-1993
San Marino		
Serbia		
Slovakia		7-Jul-1999
Slovenia		13-Apr-1999
Spain	18-Mar-1992	16-Feb-2000
Sweden	18-Mar-1992	5-Aug-1993
Switzerland	18-Mar-1992	23-May-1995
Tajikistan		
The Former Yugoslav Republic of Macedonia		
Turkey		
Turkmenistan		
Ukraine		8-Oct-1999
United Kingdom	18-Mar-1992	
United States		
Uzbekistan		
European Community	18-Mar-1992	14-Sep-1995

II. Стороны Конвенции по трансграничному воздействию промышленных аварий

The Convention was adopted in Helsinki on 17 March 1992 and entered into force on 19 April 2000.

NORWAY	10 April 1993
REPUBLIC OF MOLDOVA	4 January 1994
ALBANIA	5 January 1994
RUSSIAN FEDERATION	1 February 1994
HUNGARY	2 June 1994
LUXEMBOURG	8 August 1994
BULGARIA	12 May 1995
ARMENIA	21 February 1997
SPAIN	16 May 1997
GREECE	24 February 1998
EUROPEAN COMMUNITY	24 April 1998
GERMANY	9 September 1998
SWITZERLAND	21 May 1999
AUSTRIA	4 August 1999
FINLAND	13 September 1999
SWEDEN	22 September 1999
CROATIA	20 January 2000
ESTONIA	17 May 2000
CZECH REPUBLIC	12 June 2000
LITHUANIA	2 November 2000
KAZAKHSTAN	11 January 2001
DENMARK	28 March 2001
MONACO	28 August 2001
SLOVENIA	13 May 2002
ITALY	2 July 2002
UNITED KINGDOM	5 August 2002
ROMANIA	22 May 2003
BELARUS	25 June 2003
POLAND	8 September 2003
SLOVAKIA	9 September 2003
FRANCE	3 October 2003
AZERBAIJAN	16 June 2004
LATVIA	29 June 2004
CYPRUS	31 August 2005
BELGIUM	6 April 2006
PORTUGAL	2 November 2006

III. Положение с ратификацией Протокола по гражданской ответственности

The Protocol has been signed by 24 countries and ratified by 1. It will enter into force with 16 ratifications.

Country/regional economic integration organization	Date of signature	Date of ratification, acceptance, approval or accession
Albania		
Andorra		
Armenia	21-May-2003	
Austria	30-Dec-2003	
Azerbaijan		
Belarus		
Belgium	21-May-2003	
Bosnia and Herzegovina	21-May-2003	
Bulgaria	21-May-2003	
Canada		
Croatia		
Cyprus	21-May-2003	
Czech Republic		
Denmark	21-May-2003	
Estonia	21-May-2003	
Finland	21-May-2003	
France		
Georgia	21-May-2003	
Germany		
Greece	21-May-2003	
Hungary	21-May-2003	25-Jun-2004
Iceland		
Ireland		
Israel		
Italy		
Kazakhstan		
Kyrgyzstan		
Latvia	21-May-2003	
Liechtenstein		
Lithuania	21-May-2003	
Luxembourg	21-May-2003	
Malta		
Moldova	21-May-2003	

Monaco	21-May-2003	
Montenegro		
Netherlands		
Norway	21-May-2003	
Poland	13-June-2003	
Portugal	21-May-2003	
Romania	21-May-2003	
Russian Federation		
San Marino		
Serbia		
Slovakia		
Slovenia		
Spain		
Sweden	21-May-2003	
Switzerland		
Tajikistan		
The Former Yugoslav Republic of Macedonia		
Turkey		
Turkmenistan		
Ukraine	21-May-2003	
United Kingdom	21-May-2003	
United States		
Uzbekistan		
European Community		

IV. Положение с ратификацией Протокола по ответственности и компенсации убытков, возникших в результате трансграничного передвижения опасных отходов и их переработки

Total number of Signatories: 13

Total number of Parties: 7

The Protocol has not yet entered into force. Entry into force is pending on the ratification by 20 Parties

<i>Participant</i>	<i>Signature</i>	<i>Date *</i>
Botswana		17.06.04 (a)
Chile	08.12.00	
Colombia	22.11.00	
Costa Rica	27.04.00	
Democratic Republic of the Congo		23.03.05 (a)
Denmark	05.12.00	
Ethiopia		08.10.03 (a)
Finland	06.12.00	
France	08.12.00	
Ghana		09.06.05 (a)
Hungary	05.12.00	
Liberia		16.09.05 (a)
Luxembourg	28.08.00	
Monaco	17.03.00	
Sweden	01.12.00	
Switzerland	09.03.00	
Syrian Arab Republic		05.10.04 (a)
The Former Yugoslav Republic of Macedonia	03.04.00	
Togo		02.07.04 (a)
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	07.12.00	

* (a) Accession; (A) Acceptance; (AA) Approval; (c) Formal confirmation; Ratification; (d) Succession

V. Положение с ратификацией Конвенции по гражданской ответственности за ущерб, нанесенный в результате деятельности, опасной для окружающей среды

Opening for signature

Place: Lugano
Date : 21/6/1993

Entry into force

Conditions: 3 Ratifications.
Date : //

Status as of: 24/3/2007

States	Signature	Ratification	Entry into force	Notes	R.	D.	A.	T.	C.	O.
Albania										
Andorra										
Armenia										
Austria										
Azerbaijan										
Belgium										
Bosnia and Herzegovina										
Bulgaria										
Croatia										
Cyprus	21/6/1993									
Czech Republic										
Denmark										
Estonia										
Finland	21/6/1993									
France										
Georgia										
Germany										
Greece	21/6/1993									
Hungary										
Iceland	21/6/1993									
Ireland										
Italy	21/6/1993									
Latvia										
Liechtenstein	21/6/1993									
Lithuania										
Luxembourg	22/6/1993									
Malta										
Moldova										
Monaco										
Netherlands	21/6/1993									
Norway										
Poland										

Portugal	6/3/1997				X						
Romania											
Russia											
San Marino											
Serbia											
Slovakia											
Slovenia											
Spain											
Sweden											
Switzerland											
the former Yugoslav Republic of Macedonia											
Turkey											
Ukraine											
United Kingdom											

Non-member States of the Council of Europe

States	Signature	Ratification	Entry into force	Notes	R.	D.	A.	T.	C.	O.
Holy See										

International Organisations

Organisations	Signature	Ratification	Entry into force	Notes	R.	D.	A.	T.	C.	O.
European Community										

Total number of signatures not followed by ratifications:	9
Total number of ratifications/accessions:	

Notes: a: Accession - s: Signature without reservation as to ratification - su: Succession - r: Signature "ad referendum".
R.: Reservations - D.: Declarations - A.: Authorities - T.: Territorial Application - C.: Communication - O.: Objection.

VI. Государства-стороны Конвенции по гражданской ответственности от 1992 года и Конвенции о фонде от 1992 года As at 1 March 2007

Albania
Algeria
Angola
Antigua and Barbuda
Argentina
Australia
Bahamas
Bahrain
Barbados
Belgium
Belize
Brunei Darussalam
Bulgaria
Cambodia
Cameroon
Canada
Cape Verde
China (Hong Kong Special Administrative Region)
Colombia
Comoros
Congo
Croatia
Cyprus
Denmark
Djibouti
Dominica
Dominican Republic
Estonia
Fiji
Finland
France
Gabon
Georgia
Germany
Ghana
Greece
Grenada
Guinea
Iceland
India
Ireland
Israel
Italy
Jamaica
Japan
Kenya
Latvia
Liberia
Lithuania
Luxembourg
Madagascar
Malaysia
Maldives

Malta
Marshall Islands
Mauritius
Mexico
Monaco
Morocco
Mozambique
Namibia
Netherlands
New Zealand
Nigeria
Norway
Oman
Panama
Papua New Guinea
Philippines
Poland
Portugal
Qatar
Republic of Korea
Russian Federation
Saint Kitts and Nevis
Saint Lucia
Saint Vincent and the
Grenadines
Samoa
Seychelles
Sierra Leone
Singapore
Slovenia
South Africa
Spain
Sri Lanka
Sweden
Switzerland
Tonga
Trinidad and Tobago
Tunisia
Turkey
Tuvalu
United Arab Emirates
United Kingdom
United Republic of Tanzania
Uruguay
Vanuatu
Venezuela

VII. Аварии, число погибших в результате которых превышает 25 человек (с 1971 года)¹⁰⁰

Year	Location	Products Involved	Type of Accident	Fatalities
1971	Czechowice, Poland	Oil	Explosion	33
1971	English Channel	Petrochemicals	Ship collision	29
1973	Czechoslovakia	Gas	Explosion	47
1974	Flixborough, UK	Cyclohexane	Explosion	28
1976	Lapua, Finland	Gunpowder	Explosion	43
1978	San Carlos, Spain	Propylene	Fireball (road transport)	216
1979	Bantry Bay, Ireland	Oil, gas	Explosion (marine transport)	50
1979	Warsaw, Poland	Gas	Explosion	49
1979	Novosibirsk, USSR	Chemicals	Unknown	300
1980	Ortuella, Spain	Propane	Explosion	51
1980	Rome, Italy	Oil	Ship collision	25
1980	Danaciobasi, Turkey	Butane	Unknown	107
1982	Todi, Italy	Gas	Explosion	34
1983	Istanbul, Turkey	Unknown	Explosion	42
1984	Romania	Chemicals	Unknown	100
1985	Algeciras, Spain	Oil	Transshipment	33
1986	Chernobyl, USSR	Nuclear	Reactor explosion	31
1988	Arzamas, USSR	Explosives	Explosion (rail transport)	73
1988	North Sea, UK	Oil, gas	Fire	167
1989	Acha Ufa, USSR	Gas	Explosion (pipeline)	575
1991	Livorno, Italy	Naphtha	Transport accident	141
1992	Corlu, Turkey	Methane	Explosion	32
1998	Donetsk, Ukraine	Methane	Explosion (mine)	63
1999	Zasyadko, Ukraine	Methane	Explosion (mine)	50

¹⁰⁰ Sources: UNEP (2002a, 2002b), BBC (2002a) in KIEV ASSESSMENT: DRAFT CHAPTER ON TECHNOLOGICAL AND NATURAL HAZARDS Submitted by the European Environment Agency (EEA), CEP/AC.10/2002/31, 20 September 2002

2000	Donetsk, Ukraine	Methane	Explosion (mine)	81
2001	Donetsk, Ukraine	Coal dust/methane	Explosion (mine)	36
2001	Toulouse, France	Ammonium nitrate	Explosion	31
2002	Donetsk, Ukraine	Methane	Explosion (mine)	35

VIII. Хронология крупнейших прорывов хвостовых дамб (с 1988 года)¹⁰¹

Date	Location	Parent company	Ore type	Type of Incident	Release	Impacts
Nov. 6, 2006	Nchanga, Chingola, Zambia	Konkola Copper Mines Plc (KCM) (51% Vedanta Resources plc)	copper	failure of tailings slurry pipeline from Nchanga tailings leaching plant to Muntimpa tailings dumps	?	Release of highly acidic tailings into Kafue river; high concentrations of copper, manganese, cobalt in river water; drinking water supply of downstream communities shut down
April 30, 2006	near Miliang, Zhen'an County, Shangluo, Shaanxi Province, China	Zhen'an County Gold Mining Co. Ltd.	gold	tailings dam failure during sixth upraising of dam	?	The landslide buried about 40 rooms of nine households, leaving 17 residents missing. Five injured people were taken to hospital. More than 130 local residents have been evacuated. Toxic potassium cyanide was released into the Huashui river, contaminating it approx. 5 km downstream.
April 14, 2005	Bangs Lake, Jackson County, Mississippi, USA	Mississippi Phosphates Corp.	phosphate	phosphogypsum stack failure, because the company was trying to increase the capacity of the pond at a faster rate than normal, according to Officials with the Mississippi Department of Environmental Quality (the company has blamed the spill on unusually heavy rainfall, though)	approx. 17 million gallons of acidic liquid (64,350 m3)	liquid poured into adjacent marsh lands, causing vegetation to die
2004, Nov. 30	Pinchi Lake, British Columbia, Canada	Teck Cominco Ltd.	mercury	tailings dam (100-metres long and 12-metres high) collapses during reclamation work	6,000 to 8,000 m3 of rock, dirt and waste water	tailings spilled into 5,500 ha Pinchi Lake
2004, Sep. 5	Riverview, Florida, USA	Cargill Crop Nutrition	phosphate	a dike at the top of a 100-foot-high gypsum stack holding 150-million gallons of polluted water broke after waves driven by Hurricane Frances bashed the dike's southwest corner	60 million gallons (227,000 m3) of acidic liquid	liquid spilled into Archie Creek that leads to Hillsborough Bay

¹⁰¹ <http://www.mineralresourcesforum.org/incidents/index.htm>

2004, May 22	Partizansk, Primorski Krai, Russia	Dalenergo	coal ash	A ring dike, enclosing an area of roughly 1 km ² and holding roughly 20 million cubic meters of coal ash, broke. The break left a hole roughly 50 meter wide in the dam.	approximately 160,000 cubic meters of ash	The ash flowed through a drainage canal into a tributary to the Partizanskaya River which empties in to Nahodka Bay in Primorski Krai (east of Vladivostok). For details download Sept. 2004 report (PDF) by Paul Robinson, SRIC
2004, March 20	Malvésí, Aude, France	Comurhex (Cogéma/Ar eva)	decantation and evaporation pond of uranium conversion plant	dam failure after heavy rain in preceding year (view details)	30,000 cubic metres of liquid and slurries	release led to elevated nitrate concentrations of up to 170 mg/L in the canal of Tauran for several weeks
2003, Oct. 3	Cerro Negro, Petorca prov., Quinta region, Chile	Cia Minera Cerro Negro	copper	tailings dam failure	50,000 tonnes of tailings	tailings flowed 20 kilometers downstream the río La Ligua
2002, Aug. 27 / Sep. 11	San Marcelino, Zambales, Philippines	Dizon Copper Silver Mines, Inc.		overflow and spillway failure of two abandoned tailings dams after heavy rain (view details)	?	Aug. 27: some tailings spilled into Mapanuepe Lake and eventually into the Sto. Tomas River Sep. 11: low lying villages flooded with mine waste; 250 families evacuated; nobody reported hurt so far
2001, Jun. 22	Sebastião das Águas Claras, Nova Lima district, Minas Gerais, Brazil	Mineração Rio Verde Ltda	iron	mine waste dam failure (view details)	?	tailings wave traveled at least 6 km, killing at least two mine workers, three more workers are missing
2000, Oct. 18	Nandan county, Guangxi province, China	?	?	tailings dam failure	?	at least 15 people killed, 100 missing; more than 100 houses destroyed
2000, Oct. 11	Inez, Martin County, Kentucky, USA	Martin County Coal Corporation (100% A.T. Massey Coal Company, Inc. , Richmond, VA (100% Fluor Corp.))	coal	tailings dam failure from collapse of an underground mine beneath the slurry impoundment (view details)	250 million gallons (950,000 m ³) of coal waste slurry released into local streams	About 75 miles (120 km) of rivers and streams turned an iridescent black, causing a fish kill along the Tug Fork of the Big Sandy River and some of its tributaries. Towns along the Tug were forced to turn off their drinking water intakes.
2000, Sep. 8	Aitik mine, Gällivare, Sweden	Boliden Ltd.	copper	tailings dam failure from insufficient perviousness of filter drain (view details)	release of 2.5 million m ³ of liquid into an adjacent settling pond, subsequent release of 1.5 million m ³ of water (carrying some residual slurry) from	

					the settling pond into the environment	
2000, Mar. 10	Borsa, Romania	Remin S.A.		tailings dam failure after heavy rain	22,000 t of heavy-metal contaminated tailings	contamination of the Vaser stream, tributary of the Tisza River. View Romanian Govt. report UNEP report (527k PDF)
2000, Jan. 30	Baia Mare, Romania	Aurul S.A. (Esmeralda Exploration , Australia (50%), Remin S.A. (44.8%))	gold recovery from old tailings	tailings dam crest failure after overflow caused from heavy rain and melting snow (view details)	100,000 m ³ of cyanide-contaminated liquid	contamination of the Somes/Szamos stream, tributary of the Tisza River, killing tonnes of fish and poisoning the drinking water of more than 2 million people in Hungary
1999, Apr. 26	Placer, Surigao del Norte, Philippines	Manila Mining Corp. (MMC)	gold	tailings spill from damaged concrete pipe	700,000 tonnes of cyanide tailings	17 homes buried, 51 hectares of riceland swamped
1998, Dec. 31	Huelva, Spain	Fertiberia , Foret	phosphate	dam failure during storm (view details)	50,000 m ³ of acidic and toxic water	
1998, Apr. 25	Los Frailes, Aznalcóllar, Spain	Boliden Ltd. , Canada	zinc, lead, copper, silver	dam failure from foundation failure (view details)	4-5 million m ³ of toxic water and slurry	thousands of hectares of farmland covered with slurry
1997, Dec. 7	Mulberry Phosphate, Polk County, Florida, USA	Mulberry Phosphates, Inc.	phosphate	phosphogypsum stack failure	200,000 m ³ of phosphogypsum process water	biota in the Alafia River eliminated
1997, Oct. 22	Pinto Valley, Arizona, USA	BHP Copper	copper	tailings dam slope failure	230,000 m ³ of tailings and mine rock	tailings flow covers 16 hectares
1996, Nov. 12	Amatista, Nazca, Peru	?	?	liquefaction failure of upstream-type tailings dam during earthquake	more than 300,000 m ³ of tailings	flow runout of about 600 meters, spill into river, croplands contaminated
1996, Aug. 29	El Porco, Bolivia	Comsur (62%), Rio Tinto (33%)	zinc, lead, silver	dam failure	400,000 tonnes	300 km of Pilcomayo river contaminated
1996, Mar. 24	Marcopper, Marinduque Island, Philippines	Placer Dome Inc. , Canada (40%)	copper	Loss of tailings from storage pit through old drainage tunnel	1.6 million m ³	Evacuation of 1200 residents, 18 km of river channel filled with tailings, US\$ 80 million damage
1995, Dec.	Golden Cross, New Zealand	Coeur d'Alène , Idaho, USA	gold	Dam movement of dam containing 3 million tonnes of tailings (continuing) (view details)	Nil (so far)	Nil (so far)
1995, Sep. 2	Placer, Surigao del Norte, Philippines	Manila Mining Corp.	gold	Dam foundation failure	50,000 m ³	12 people killed, coastal pollution
1995, Aug.	Omai, Guyana	Cambior Inc. , Canada	gold	tailings dam failure from internal dam	4.2 million m ³ of cyanide	80 km of Essequibo River declared environmental disaster

19		(65%), Golden Star Resources Inc., Colorado, USA (30%)		erosion (preliminary report on technical causation)	slurry	zone (view details)
1994, Nov. 19	Hopewell Mine, Hillsborough County, Florida, USA	IMC-Agrico	phosphate	dam failure	Nearly 1.9 million m3 of water from a clay settling pond	spill into nearby wetlands and the Alafia River, Keyville flooded
1994, Oct. 2	Payne Creek Mine, Polk County, Florida, USA	IMC-Agrico	phosphate	dam failure	6.8 million m3 of water from a clay settling pond	majority of spill contained on adjacent mining area; 500,000 m3 released into Hickey Branch, a tributary of Payne Creek
1994, Oct.	Fort Meade, Florida, USA	Cargill	phosphate	?	76,000 m3 of water	spill into Peace River near Fort Meade
1994, June	IMC-Agrico, Florida, USA	IMC-Agrico	phosphate	Sinkhole opens in phosphogypsum stake	?	Release of gypsum and water into groundwater
1994, Feb. 22	Harmony, Merriespruit, South Africa	Harmony Gold Mines	gold	Dam wall breach following heavy rain	600,000 m3	tailings traveled 4 km downstream, 17 people killed, extensive damage to residential township
1994, Feb. 14	Olympic Dam , Roxby Downs, South Australia	WMC Ltd.	copper, uranium	leakage of tailings dam during 2 years or more	release of up to 5 million m3 of contaminated water into subsoil	?
1993, Oct.	Gibsonton, Florida, USA	Cargill	phosphate	?	?	Fish killed when acidic water spilled into Archie Creek
1993	Marsa, Peru	Marsa Mining Corp.	gold	dam failure from overtopping	?	6 people killed
1992, Mar. 1	Maritsa Istok 1, near Stara Zagora, Bulgaria	?	ash/cinder	dam failure from inundation of the beach	500,000 m3	?
1992, Jan.	No.2 tailings pond, Padcal, Luzon, Philippines	Philex Mining Corp.	copper	Collapse of dam wall (foundation failure)	80 million tonnes	?
1991, Aug. 23	Sullivan mine, Kimberley, British Columbia, Canada	Cominco Ltd	lead/zinc	dam failure (liquefaction in old tailings foundation during construction of incremental raise)	75,000 m3	the slided material was contained in an adjacent pond
1989, Aug. 25	Stancil, Perryville, Maryland, USA	?	sand and gravel	dam failure during capping of the tailings after heavy rain	38,000 m3	tailings flowside covered 5000 m2
1988, Apr	Jinduicheng, Shaanxi	?	molybdenum	breach of dam wall to rise too high)	700,000 m3	approx. 20 people killed

30	province, China					
----	-----------------	--	--	--	--	--

IX. Аварии на трубопроводах¹⁰²

Date	Location	Type of Incident	Size of Release / Impacts	Company (Country)
16 Oct. 2001	Gold mine in Tarkwa in the Wassa West District of Ghana	Pipe failure	900 m ³ - fish kill	Gold Fields Limited (South Africa)
1998	Gold mine in USA	Pipe failure	Several tonnes	Unknown

Бельгия

- 2004: A major natural gas pipeline exploded in Ghislenghien, Belgium near Ath (thirty kilometres southwest of Brussels), killing at least 23 people and leaving 122 wounded, some critically on July 30, 2004.

Нигерия

- 1998: At Jesse, Nigeria in the Niger Delta in Nigeria, a petroleum pipeline exploded killing about 1200 villagers, some of whom were scavenging gasoline. The worst of several similar incidents in this country. (October 17, 1998)
- 2006: An oil pipeline ruptured outside Lagos, Nigeria. More than 150 people may have been killed.^[1] (May 12, 2006)
- 2006: A vandalised oil pipeline exploded in Lagos, Nigeria. Up to 500 people may have been killed.^[2] (December 26, 2006)

Россия

- 1989: Sparks from two passing trains detonated gas leaking from an LPG pipeline near Ufa, Russia. Up to 645 people were reported killed on June 4, 1989.

США

- 1965: Gas Transmission Pipeline. North of Natchitoches, LA. Tennessee Gas Pipeline Company explodes from stress corrosion cracking, killing 17 people. This accident lead to then President Johnson to call for the formation of a national pipeline safety agency. (March 4, 1965)
- 1968: Ruptured LPG Pipeline. Near Yutan, Nebraska. Repair crews responded to a pipeline rupture, thought vapors were dispersed, but ignited the vapor cloud by driving into it. 5 Repairmen were killed. (December 5, 1968)
- 1969: Low Pressure Natural Gas Distribution System, Gary, Indiana. (June 3, 1969)
- 1969: High Pressure Natural Gas Pipeline, near Houston, Texas, September 9, 1969.

¹⁰² http://www.mineralresourcesforum.org/incidents/cn_accidents.htm

- 1970: Colonial Pipeline Company, Petroleum Products Pipeline, Jacksonville, Maryland, (September 3, 1970).
- 1970: Propane Gas Pipeline rupture. Phillips Pipeline Company propane gas explosion, Franklin County, Missouri. Leak lead to propane cloud explosion with a force of several tons of TNT. (December 9, 1970)
- 1972: Rupture of Propane Pipeline, near Butler, Alabama. A backhoe being used to clean out a road side ditch hit a high pressure propane pipeline. A while after the line was ruptured, a car drove into the vapor cloud, igniting it, and killing 4 people. (June 20, 1972)
- 1973: Natural Gas Liquids Pipeline rupture. Austin, Texas A Natural Gas Liquids (NGL) pipeline ruptured due to an improper weld. 6 people killed. (February 22, 1973)
- 1975: NGL Pipeline rupture. An NGL pipeline ruptured due to previous mechanical damage at Devers, Texas. 4 killed in vapor cloud fire. (May 12, 1975)
- 1976: LPG Pipeline rupture. An LPG line ruptured near Romulus, Michigan, due to previous mechanical damage to the pipeline and overpressurization from operator error at a storage facility. 9 people were injured in the vapor cloud fire. (August 2, 1975)
- 1977 LPG Pipeline rupture. A LPG pipeline ruptured near Ruff Creek, Pennsylvania from stress corrosion cracking. The resulting propane vapor cloud ignited when a truck driven into the cloud stalled, then created a spark when it was restarted. (July 20, 1977)
- 1978 LPG Pipeline rupture. An LPG pipeline at Donnellson, Iowa ruptured from past mechanical damage and improped lower for road improvements. The vapor cloud ignited several minutes after the rupture. 3 people were killed. (August 4, 1978)
- 1989 Pipeline failure after the San Bernardino train disaster.
- 1994 Texas Eastern Transmission Corporation Natural Gas Pipeline Explosion and Fire Edison, New Jersey on March 23, 1994.
- 1997 Pipeline Rupture and Fire, Indianapolis, Indiana, July 21, 1997.
- 1998 Natural Gas Explosion and Fire, South Riding, Virginia, July 7, 1998.
- 1998 Natural Gas Pipeline Rupture and Subsequent Explosion, St. Cloud, Minnesota, December 11, 1998.
- 1999 Natural Gas Explosion and Fire at a gas pressure station, Wytheville, Virginia, destroying a home and motorcycle store.^[3] (January 3, 1999)
- 1999 Natural Gas Service Line and Rupture and Subsequent Explosion and Fire, Bridgeport, Alabama, January 22, 1999
- 1999 A pipeline in a Bellingham, Washington park leaked gasoline, vapor from leak exploded and killed 2 children and an 18 year old young man on June 10, 1999.
- 2000 Hazardous Liquid Pipe Failure and Leak, Explorer Pipeline Company, Greenville, Texas, March 9, 2000.
- 2000 Natural Gas Pipeline Rupture and Fire Near Carlsbad, New Mexico This Explosion Killed 12 Members Of The Same Family. Cause was due to severe internal corrosion of the pipeline. (August 19, 2000)
- 2000 Rupture of Piney Point Oil Pipeline and Release of Fuel Oil Near Chalk Point, Maryland, April 7, 2000.
- 2002 Rupture of Enbridge Pipeline and Release of Crude Oil near Cohasset, Minnesota, July 4, 2002.
- 2003 Excavation Damage to Natural Gas Distribution Line Resulting in Explosion and Fire, Wilmington, Delaware, July 2, 2003.

Retrieved from "http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_pipeline_accidents"

X. Аварии при транспортировке¹⁰³

Date	Location	Type of Incident	Size of Release / Impacts	Company (Country)
01 Nov. 2001	Luo River in Henan province in China	Lorry accident	11 tonnes of Sodium Cyanide - impacting fish kill	Unknown
29 Sep. 2000	Shanxi, China	Truck accident	5.2 tonnes of Sodium Cyanide - no direct cyanide effects found	Unknown
21 Mar. 2000	<u>Tolukuma gold mine in Papua New Guinea</u>	Helicopter accident	1 tonne of Sodium Cyanide	Dome Resources N.L. (Australia)
20 May 1998	<u>Balykchy Marshalling Yard to Kumtor mine site in Kyrgyzstan</u>	Truck accident	1,800 kg Sodium Cyanide - no direct cyanide effects found	Cameco (Canada)

¹⁰³ http://www.mineralresourcesforum.org/incidents/cn_accidents.htm

XI. Крупнейшие разливы нефти с 1967 года¹⁰⁴

Position	Shipname	Year	Location	Spill Size (tonnes)
1	Atlantic Empress	1979	Off Tobago, West Indies	287,000
2	ABT Summer	1991	700 nautical miles off Angola	260,000
3	<u>Castillo de Bellver</u>	1983	Off Saldanha Bay, South Africa	252,000
4	<u>Amoco Cadiz</u>	1978	Off Brittany, France	223,000
5	Haven	1991	Genoa, Italy	144,000
6	Odyssey	1988	700 nautical miles off Nova Scotia, Canada	132,000
7	<u>Torrey Canyon</u>	1967	Scilly Isles, UK	119,000
8	Sea Star	1972	Gulf of Oman	115,000
9	Irenes Serenade	1980	Navarino Bay, Greece	100,000
10	Urquiola	1976	La Coruna, Spain	100,000
11	Hawaiian Patriot	1977	300 nautical miles off Honolulu	95,000
12	Independenta	1979	Bosphorus, Turkey	95,000
13	Jakob Maersk	1975	Oporto, Portugal	88,000
14	<u>Braer</u>	1993	Shetland Islands, UK	85,000
15	Khark 5	1989	120 nautical miles off Atlantic coast of Morocco	80,000
16	Aegean Sea	1992	La Coruna, Spain	74,000
17	<u>Sea Empress</u>	1996	Milford Haven, UK	72,000
18	Katina P	1992	Off Maputo, Mozambique	72,000
19	Nova	1985	Off Kharg Island, Gulf of Iran	70,000
20	<u>Prestige</u>	2002	Off the Spanish coast	63,000
35	<u>Exxon Valdez</u>	1989	Prince William Sound, Alaska, USA	37,000

¹⁰⁴ <http://www.itopf.com/stats.html>

XII. Причины разливов нефти, 1974-2006 гг.¹⁰⁵

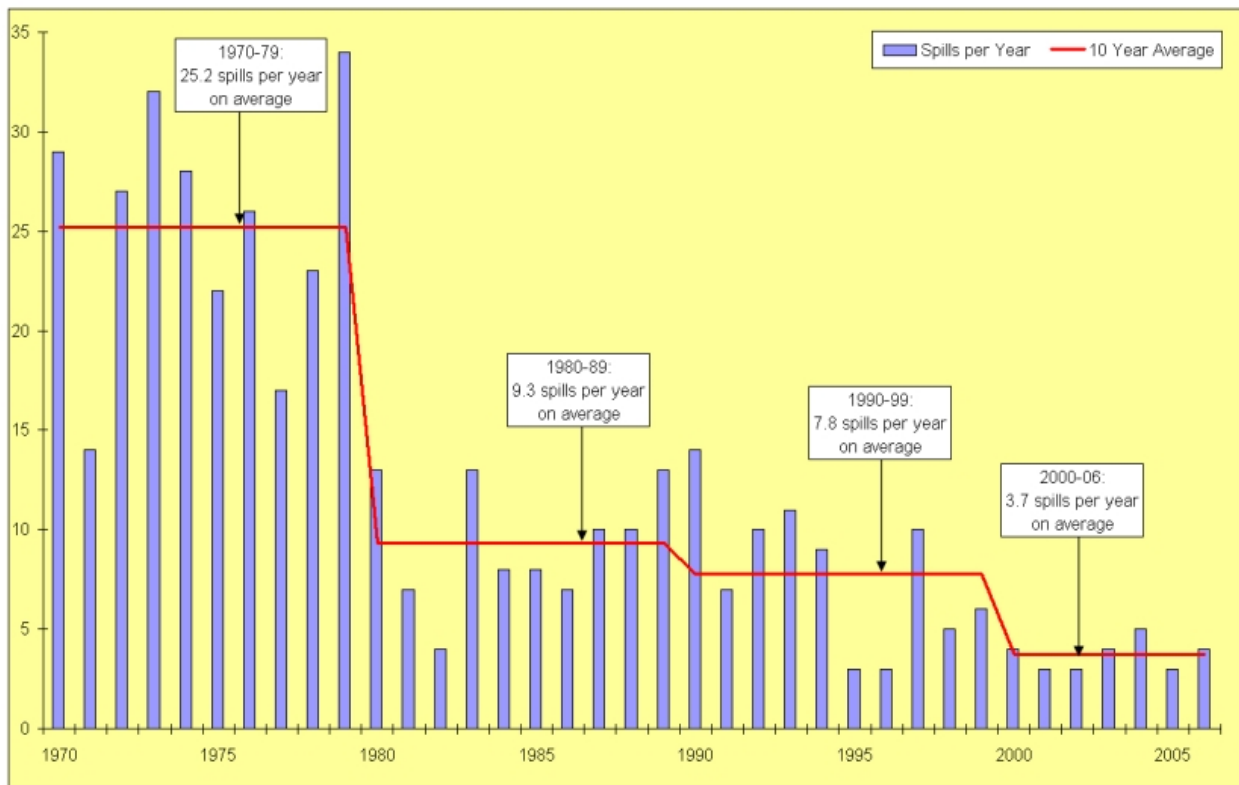
	< 7 tonnes	7-700 tonnes	> 700 tonnes	Total
OPERATIONS				
Loading/discharging	2821	332	30	3183
Bunkering	548	26	0	574
Other operations	1178	56	1	1235
ACCIDENTS				
Collisions	173	296	97	566
Groundings	235	222	118	575
Hull failures	576	90	43	709
Fires & explosions	88	15	30	133
Other/Unknown	2181	148	24	2353
TOTAL	7800	1185	343	9328

Causes of Spills

- most spills from tankers result from routine operations such as loading, discharging and bunkering which normally occur in ports or at oil terminals;
- the majority of these operational spills are small, with some 91% involving quantities of less than 7 tonnes;
- accidental causes such as collisions and groundings generally give rise to much larger spills, with at least 84% of incidents involving quantities in excess of 700 tonnes being attributed to such factors.

¹⁰⁵ <http://www.itopf.com/stats.html>

XII. Число разливов, превышающее 700 тонн¹⁰⁶



¹⁰⁶ <http://www.itopf.com/stats.html>

XIII. СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

Международные соглашения

- 1960 г. Парижская конвенция об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии
- 1963 г. Венская конвенция по гражданской ответственности за ядерный ущерб
- 1969 г. Международная конвенция по гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью
- 1971 г. Международная конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью
- 1989 г. Конвенция Европейской экономической комиссии ООН (UNECE) о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ)
- 1989 г. Конвенция по контролю за трансграничным передвижением опасных отходов и их переработке
- 1992 г. Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер
- 1992 г. Конвенция по трансграничному воздействию промышленных аварий
- 1992 г. Международная конвенция по гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью
- 1992 г. Международная конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью.
- 1993 г. Конвенция по гражданской ответственности за ущерб, нанесенный в результате деятельности, опасной для окружающей среды
- 1996 г. Международная конвенция ИМО об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ
- 1999 г. Базельский протокол по ответственности и компенсации убытков, возникших в результате трансграничного передвижения опасных отходов и их переработки
- 2001 г. Конвенция по гражданской ответственности за убытки, возникшие в результате загрязнения жидким бункерным топливом
- 2003 г. Киевский протокол о гражданской ответственности и компенсации за ущерб, причиненный трансграничным воздействием промышленных аварий на трансграничные воды
- 2004 г. Протокол о намерениях в отношении плана управления бассейном реки Тиса для устойчивого развития региона

Европейское законодательство

Вторичное законодательство

- Резолюция Европейского Парламента по коммуникации Комиссии о безопасном проведении горнодобывающих работ: после недавних аварий в шахтах СОМ(2000) 664 - С5-0013/2001 - 2001/2005(COS))
- Директива Евросовета **96/61/ЕС** от 24 сентября 1996 г. в отношении интеграции предотвращения и контроля за загрязнениями

- Директива **2000/60/ЕС** Европейского парламента и Совета от 23 октября 2000 г., устанавливающая рамки деятельности Европейского Сообщества в области политики водных ресурсов
- Положение (ЕС) No **1726/2003** Европейского Парламента и Совета от 22 июля 2003 г., вносящее поправки в Положение (ЕС) No 417/2002 по ускорению ввода в эксплуатацию нефтяных танкеров с двойным корпусом или схожей конструкции для танкеров с одинарным корпусом
- Директива **2003/105/ЕС** Европейского Парламента и Совета от 16 декабря 2003 г., вносящая поправки в Директиву Евросовета 96/82/ЕС по контролю за угрозами возникновения крупных промышленных аварий, связанных с использованием опасных веществ
- Положение (ЕС) No **725/2004** Европейского Парламента и Совета от 31 марта 2004 г. о повышении безопасности судов и портов
- Положение (ЕС) No **724/2004** Европейского Парламента и Совета от 31 марта 2004 г., вносящее изменение в Положение (ЕС) No 1406/2002 по образованию Европейского агентства по вопросам безопасности на море
- Директива **2004/35/ЕС** Европейского Парламента и Совета от 21 апреля 2004 г. об экологической ответственности в отношении предотвращения и компенсации ущерба окружающей среде
- Директива **2006/21/ЕС** Европейского Парламента и Совета от 15 марта 2006 г. по управлению отходами добывающей промышленности и внесению поправок в Директиву 2004/35/ЕС.

Предложения

- **СОМ(2000) 66** 9 февраля 2000 г. Правительственный доклад об экологической ответственности
- **СОМ(2000) 664** Коммуникация Комиссии о безопасном проведении горнодобывающих работ: после недавних аварий в шахтах
- **СОМ(2001) 624** Предложение по Директиве Европейского Парламента и Совета, вносящее изменения в Директиву Совета 96/82/ЕС от 9 декабря 1996 г. по контролю за угрозами возникновения крупных промышленных аварий, связанных с использованием опасных веществ
- **СОМ(2002) 17** Предложение по Директиве Европейского Парламента и Совета по экологической ответственности в отношении предотвращения и компенсации ущерба окружающей среде
- **СОМ(2003) 263** Предложение по Решению Совета по подписанию от лица Европейского Сообщества Протокола о гражданской ответственности и компенсации ущерба, вызванного трансграничным воздействием промышленных аварий на трансграничные водотоки
- **СОМ(2003) 319** 2003/0107 (COD) Предложение по Директиве Европейского Парламента и Совета по управлению отходами добывающей промышленности
- **СОМ(2005) 462** Коммуникация Еврокомиссии Совету и Европейскому Парламенту - Результаты проверки законодательных предложений, находящихся на рассмотрении законодательных органов
- **СОМ (2007) 51** Предложение по Директиве Европейского Парламента и Совета по защите окружающей среды путем уголовного преследования
- **Проект документа BREF** по управлению рудными отходами и пустыми породами в горнодобывающей промышленности.

Прочие документы и презентации

- Tibor Farago-Zsuzsanna Kocsis-Kupper: Трансграничное загрязнение водных ресурсов в результате аварии: принципы и условия многосторонних юридических документов, Венгерское представительство WWF, государственный комиссионер по рекам Тиса и Самош, 2000 г.
- «Руководство по безопасности и хорошая практика для трубопроводов» ООН/ЕСЕ (ЕСЕ/СР. ТЕІА/2006/11; ЕСЕ/МР. WAT/2006/8)
- Финансовые лимиты – Межправительственная рабочая группа по гражданской ответственности. (www.unece.org/env/documents/2003/wat/ac.3/mp.wat.ac.3.2003.wp.25.e.pdf)
- Оценка Киева: проект главы по технологическим и природным угрозам, поданный Европейским агентством по защите окружающей среды (ЕЕА), СЕР/АС.10/2002/31, 20 сентября 2002 г.
- Неясности с цианидами: наблюдения о химии, токсичности и анализе цианидов и водах горнорудной промышленности. Robert Moran, Ph.D., Редактор Susan Brackett в Mineral Policy Center: *Protecting Communities and the Environment*, 1998
- Robert C. Bigelow and Geoffrey S. Plumlee (U.S. Geological Survey), «Рудники Саммитвиль, их воздействие на воды ниже по течению», без даты. Alta Vista online, World Wide Web, 10 июня, 1996. in Jennifer Gavin (July, 1996) TED study cases
- Jennifer Gavin, Саммитвильские рудники остаются одними из самых дорогостоящих во всех Соединенных Штатах» The Denver Post June 25, 1995 p. A16. in Jennifer Gavin (July, 1996) TED study cases
- Исследования ERMITE, Adeline Kroll (IPTS-JRC), Gerrit Betlem, Edward Brans, Kate Getliffe, Flore Groen (Univ. of Exeter, UK), Luis Santamaría, Marta Lucas and Begoña López (NIOO, NL): Экологическое регулирование рудничных вод в Евросоюзе D4: Экологическая ответственность и законодательство по горнодобывающей промышленности в Европе, ноябрь 2002 г.
- Интеграционный план действий по реставрации бассейна реки Гуадиамар, Junta de Andalucía, июль 1999 г.
- Экологическая реставрация бассейна реки Гуадиамара, подвергшейся воздействию аварии на шахте в Aznalcollar в Испании. Презентация Junta de Andalucía на Симпозиуме информационных дней CEDRE: Экологическое воздействие случайного загрязнения вод, Океанографический институт Парижа, 17 октября 2002 г.
- ЕЕА, Экологический отчет No 35: составление карты воздействия недавних природных катаклизмов и технологических инцидентов в Европе
- Исследование Bankwatch от мая 2002г. «Золотые горы: кумторские золотые месторождения в Киргизской республике»
- Разлив цианида в Баиа Маре, Румыния оценочная миссия UNEP / ОСНА (Управление ООН по координации гуманитарных вопросов), март 2000 г.
- Отчет международной сводной группы об оценке аварии на Баиа Маре, декабрь 2000 г.
- 2005/0222 отчет о положении ОСНА No. 3: Выброс химикатов Китай- Россия
- Программа ООН по окружающей среде, отчет о миссии, Выброс в реку Сонгхуа в Китае, декабрь 2005 г.
- Отчеты ILC: Международная ответственность в случае убытков в результате трансграничного вреда в результате опасной деятельности
- 4. P. 23. 771/2001 137. Решение венгерского столичного суда от 8 мая 2006 г.

- L. Berkamp Ответственность и компенсация: существующие юридические решения в случае традиционного ущерба
- L. van der Meer «Режимы экологической ответственности: типы и лучшая практика».
- S. Stec, A. Antypas, T. Jansen, E. Gulacsy: Трансграничное управление и выброс с Бая Маре, *Review of Central and East European Law*, 2001 г.
- Отчет о применении заключений и рекомендаций семинара по предотвращению химических аварий и ограничении их воздействия на трансграничные воды, ECE/CP.TEIA/2006/10, ECE/MP.WAT/2006/9, 9 ноября 2006 г.
- Обязательства и ответственность в отношении загрязнения воды в результате промышленных аварий, MP.WAT/2001/1/Add.1, CP.TEIA/2001/1/Add.1
- Обязательства и ответственность в отношении загрязнения воды в результате промышленных аварий, Дополнение к существующим международным юридическим инструментам по гражданской ответственности, применимые в случае аварий с воздействием на водные ресурсы: покрытие и возможные пробелы, MP.WAT/2001/1/Add.2, CP.TEIA/2001/1/Add.2
- Отчет о применении заключений и рекомендаций семинара по предотвращению химических аварий и ограничении их воздействия на трансграничные воды, ECE/CP.TEIA/2006/10, ECE/MP.WAT/2006/9, 9 ноября 2006 г.
- Haroldo Machado Filho: В поиске адекватных средств применения международных экологических соглашений: процедуры и механизмы соответствия
- Kristian Bolin: Собственники средств и систем репараций по очень крупным авариям
- Корпоративные преступления: необходимость в международном инструменте по корпоративной ответственности и подотчетности. Greenpeace International, июнь 2002г.
- Wang Xi, Yang Huaguo, Fu Lu: Решения по вопросу компенсации в случае трансграничных аварий, случай загрязнения реки Сонгхуа
- Принципы управления прямыми иностранными инвестициями в опасные виды деятельности, подано Региональным экологическим центром для Центральной и Восточной Европы через специальную рабочую группу руководителей должностных лиц, Киев. CONF/2003/INF/18
- Katharina Kummer Peiry: Международная гражданская ответственность за экологический ущерб: извлеченные уроки
- Отчет о работе международных фондов по компенсации нефтяных загрязнений в 2005 г.
- Компенсации при разливе нефти: руководство по международным конвенциям по ответственности и компенсации за ущерб в результате нефтяного загрязнения, Международная ассоциация нефтяной промышленности по консервации окружающей среды – Международная ассоциация владельцев танкеров по борьбе с загрязнениями, 2004 г.
- Международный режим компенсации при ущербе от нефтяного загрязнения. Объяснительная записка. The International Regime for compensation for oil pollution damage, подготовленная секретариатом Международного фонда компенсаций последствий нефтяных загрязнений, март 2007 г
- Thomas Gehring-Markus Jachtenfuchs: Ответственность за трансграничный экологический ущерб – по направлению к режиму общей ответственности? EJIL, Vol. 4 1993

- Ответственность и компенсация в контексте параграфа 2 статьи 14 Конвенции по биологическому разнообразию, последние сообщения о разработке промышленных международных и региональных юридических инструментов и разработках в частном международном праве. UNEP/CBD/EG-L&R/INF/1, 19 сентября 2005г., Монреаль, 12-14 октябрь 2005г.
- Zsuzsanna Kocsis-Kupper: Развитие европейского и международного экологического права вследствие загрязнения цианидами реки Тиса, по-венгерски, в Európai Jog, 2002 г.
- Phani Dascalopoulou-Livada- Alexandros Kolliopoulos: Киевский протокол по гражданской ответственности и компенсации за ущерб, вызванный трансграничным воздействием промышленных аварий на трансграничные воды - достижения и перспективы.

Homepage

- <http://www.unece.org>
- <http://en.ce.cn>
- <http://ec.europa.eu/prelex>
- <http://eippcb.jrc.es>
- <http://europa.eu/scadplus/>
- <http://www.epa.gov>
- <http://www.wise-uranium.org>
- <http://www.mine.mn>
- <http://www.ens-newswire.com>
- <http://www.irc.nl>
- <http://www.jamestown.org>
- <http://www.asianews.it>
- <http://www.iopcfund.org>
- <http://www.uneptie.org>
- <http://www.bankwatch.org>
- <http://www.itopf.com>
- <http://www.mineralresourcesforum.org>
- <http://www.usdoj.gov>
- <http://www.basel.int>
- <http://conventions.coe.int>