



В. В. Міщук\*

## ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЯДЕРНУ ШКОДУ, ЗАВДАНУ ПІД ЧАС МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯДЕРНОГО МАТЕРІАЛУ

Важливе значення для формування єдиного, гармонізованого на національному і міжнародному рівнях правового режиму відшкодування ядерної шкоди є вирішення проблем відповідальності за ядерну шкоду, завдану під час міжнародних перевезень ядерного матеріалу. Актуальність даного питання обумовлюється наявністю певних прогалин в регулюванні міжнародних перевезень ядерного матеріалу, що на практиці призводить до виникнення ситуацій правової невизначеності щодо вибору норм права для вирішення спорів про відшкодування ядерної шкоди. Зазначена проблема досліджувалась переважно зарубіжними вченими: О. Брауном, А. Гюйя, Дж. Міллером, У. Магнусом, Н. Пельцер, П. Рейнерсом, Н. Хорбах та ін. У вітчизняній літературі відсутні (за виключенням окремих публікацій Ю. М. Крупки<sup>1</sup>) спеціальні дослідження проблем цивільної відповідальності за ядерну шкоду, завдану під час міжнародних перевезень ядерного матеріалу. У зв'язку з цим слід зазначити, що для України, через територію якої здійснюється чимало перевезень ядерного матеріалу, вивчення цього питання набуває особливого значення. Наведеним зумовлена мета даної статті, яка полягає в дослідженні дискусійних аспектів правового регулювання ядерних перевезень, виробленні пропозицій щодо його вдосконалення.

За час використання ядерної енергії в мирних цілях світовій ядерній спільноті не вдалося створити єдиний, всеохоплюючий правовий режим регулювання відносин, пов'язаних з ядерними інцидентами (в тому числі під час транскордонних перевезень ядерного матеріалу). Напрацьовано і укладено чимало міжнародних договорів щодо ядерної відповідальності, які у багатьох моментах не узгоджуються один з одним, що ускладнює їх практичне застосування. Особливі проблеми виникають у зв'язку з ядерними перевезеннями, які часто мають транскордонний характер, що у разі ядерного інциденту може призвести до необхідності застосування кількох договорів про ядерну відповідальність. На сьогодні існує дев'ять таких міжнародних договорів, які перетинаються один з одним. Це — Паризька конвенція про відповідальність перед третьою стороною у сфері ядерної енергії 1960 р., Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1963 р., Брюссельська конвенція — додаткова до Паризької конвенції 1963 р., Спільний протокол про застосування Паризької і Віденської конвенцій 1988 р., Протокол 1997 р. про внесення змін до Віденської конвенції, Конвенція про додаткову компенсацію за ядерну шкоду 1997 р., Конвенція про цивільну відповідальність у сфері морських перевезень ядерних матеріалів 1971 р., а також Протоколи 2004 р. про внесення змін до Паризької конвенції і Брюссельської конвенції.

Навіть побіжний аналіз стану правового забезпечення в цій галузі ядерної діяльності дозволяє дати негативну відповідь на питання щодо достатності правового забезпечення відшкодування ядерної шкоди, завданої під час міжнародних ядерних перевезень. Якщо в межах національних кордонів держав, які мають розвинуте законодавство про ядерну відповідальність, і навіть у міждержавних відносинах держав-учасниць однієї з міжнародних конвенцій про ядерну відповідальність, правові режими відповідальності при перевезенні ядерного матеріалу є достатньо розробленими, то цього не можна сказати про ядерні перевезення, які перетинають міжнародні кордони. У цьому випадку виникає багато складних і не вирішених досі питань щодо відповідальності за ядерну шкоду (особливо у разі перевезення у відкритому морі).

© Міщук В. В., 2008

\* доцент кафедри правого забезпечення діяльності водного транспорту Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

<sup>1</sup> Крупка Юрій. Правове регулювання цивільної відповідальності за ядерну шкоду, заподіяну під час міжнародних перевезень ядерного матеріалу (міжнародно-правовий аспект) // Юридична Україна. — 2005. — № 9. — С. 69-73.



Кількість і характер можливих взаємозв'язків між країнами-учасницями зазначених вище конвенцій є дуже складними. Так, Паризька конвенція налічує 16 можливих комбінацій. До цього можна додати 16 можливих комбінацій, передбачених Віденською конвенцією. Крім того, можливі комбінації зв'язків між країнами, які не є членами Віденської чи Паризької конвенцій та інше. Наприклад, країна-учасниця Паризької конвенції може бути також членом Спільного протоколу, Конвенції про цивільну відповідальність у сфері морських перевезень ядерних матеріалів і Брюссельської додаткової конвенції. І визначити у цьому випадку зміст і значення усіх можливих комбінацій навряд чи є можливим<sup>2</sup>.

Паризька конвенція і Брюссельська додаткова конвенція встановлюють режим ядерної відповідальності для більшості західноєвропейських країн (крім Австрії і Швейцарії). Віденська конвенція за своїм призначенням є глобальною системою, проте досі ратифікована не усіма країнами, які використовують ядерну енергію. Спільний протокол, який має об'єднати Паризьку і Віденську конвенції, ще не досяг своєї мети — створити глобальний договір. Наприклад, Німеччина, Франція і Велика Британія ще не ратифікували Спільний протокол, а тому не перебувають у договірних відносинах з жодною із країн-членів Віденської конвенції.

Більше того, країни, які володіють більшістю діючих у світі ядерних установок (США, Японія, Канада, Республіка Корея, Швейцарія, Китай та інші), досі не приєдналися до жодної конвенції про відповідальність за ядерну шкоду. Це означає, що ядерні перевезення між ними не врегульовані яким-небудь договором. Протокол 1997 р. і Конвенція про додаткову компенсацію були розроблені для того, щоб розширити сферу міжнародних договірних відносин, однак процес їх ратифікації відбувається надто повільно.

Віденська і Паризька конвенції містять цілу низку положень, які стосуються ядерних перевезень як між країнами-учасницями конвенцій, так і у межах території цих країн. П. 1 ст. II Віденської конвенції передбачено, що оператор ядерної установи є відповідальним за ядерну шкоду, пов'язану з ядерним матеріалом, що надійшов на ядерну установку або був направлений з цієї установки, якщо інше не передбачено письмовим контрактом. Віденською конвенцією далі передбачено, що оператор не несе відповідальності за ядерну шкоду, завдану транспортному засобу, на якому цей ядерний матеріал знаходився під час ядерного інциденту<sup>3</sup>.

Паризька конвенція також містить положення щодо перевезення ядерного матеріалу, проте вони дещо відрізняються від положень, передбачених Віденською конвенцією. Відповідальність покладається на оператора ядерної установки, який направляє ядерні речовини, і переходить до оператора, який одержує вантаж згідно з чітко висловленими умовами письмового договору, або, за відсутності таких умов, цей оператор бере на себе відповідальність за перевезення<sup>4</sup>. У випадку перевезення від операторів чи до них у державах, які не є членами Конвенції, застосовуються спеціальні положення для забезпечення того, щоб оператор, стосовно якого режим Паризької конвенції застосовується, був відповідальним. У принципі, територіальна дія Паризької конвенції обмежена випадками ядерних інцидентів, які виникають на території держав-учасниць, якщо інше не передбачено законодавством країни, що відповідає за ядерну установку. Таке право односторонньо розширювати сферу дії Конвенції не передбачено ні Брюссельською додатковою конвенцією, ні Віденською конвенцією. Координаційний комітет Організації економічного співробітництва і розвитку рекомендував, щоб держави-учасниці розширили сферу дії Паризької конвенції через національне законодавство на шкоду, завдану в державі-учасниці або у відкритому морі на борту судна, зареєстрованого на території держави-учасниці (навіть якщо ядерний інцидент, який спричинив шкоду, відбувся в державі, яка не є учасницею Конвенції) і на шкоду, завдану у відкритому морі, де відбувся ядерний інцидент.

Складна природа і наслідки взаємодії існуючих міжнародних договорів у галузі ядерної відповідальності може бути показана на прикладі взаємозв'язків між Паризькою конвенцією, Віденською конвенцією, Брюссельською додатковою конвенцією і Спільним протоколом.

<sup>2</sup> Omer F. Brown, Nathalie L. J. T. Horbach. Liability for International Nuclear Transport: An Overview // International Symposium on the Reform of Civil Nuclear Liability, Workshop Proceedings. — Budapest (Hungary), 31 May — 3 June 1999. — P. 237-261.

<sup>3</sup> Ядерне законодавство: Збірник нормативно-правових актів / За ред. Ю. С. Шемшученка. У 2-х томах. — К.: Видавничий Дім "Ін Юре". — 1999. — Том 2. — С. 144-146.

<sup>4</sup> Там само. — С. 155-156.



Стосовно перевезень ядерного матеріалу можуть виникнути ситуації, за яких застосування Спільного протоколу призведе до того, що Брюссельська додаткова конвенція не застосовуватиметься і, внаслідок цього, позови іноземних потерпілих не будуть задоволені. Ст.ст. III і IV Спільного протоколу, які стосуються перевезень, передбачають, що:

— щодо ядерного інциденту застосовуються Віденська конвенція або Паризька конвенція за умови виключення дії другої конвенції (ст. III.1);

— у випадку виникнення поза ядерною установкою ядерного інциденту, пов'язаного з ядерним матеріалом, що знаходиться в перевезенні, застосовується та Конвенція, учасницею якої є держава, на території якої розташована ядерна установка, оператор якої несе відповідальність згідно із ст. II.1 б) і с) Віденської конвенції або ст. 4 а) і б) Паризької конвенції (ст. III.3);

— положення Віденської конвенції (ст. I-XV) і положення Паризької конвенції (ст. 1-14) застосовуються відносно Договірних сторін цього Протоколу, які є учасницями Паризької конвенції, таким самим чином, як і до учасниць Віденської конвенції (ст. IV)<sup>5</sup>.

Отже, у разі виникнення ядерного інциденту на ядерній установці дія Брюссельської додаткової конвенції не буде зазнавати впливу Спільного протоколу, оскільки завжди буде застосовуватися Конвенція, учасницею якої є країна, на території якої розташована ядерна установка. Разом з тим, у випадку перевезення ядерних речовин може виникнути ситуація, за якої дія Спільного протоколу призведе до того, що Брюссельська додаткова конвенція не застосовуватиметься.

Спільний протокол, який за своїм цільовим призначенням має сприяти зміцненню міжнародного режиму цивільної відповідальності за ядерну шкоду, за деяких умов може відігравати контрпродуктивну функцію, позбавляючи потенційних потерпілих від ядерного інциденту можливості одержати додаткове відшкодування. Така ситуація може виникнути у Бельгії, Німеччині, Франції, Іспанії і Великій Британії, оскільки ці країни ратифікували Брюссельську додаткову конвенцію, але ще не ратифікували Спільний протокол. Для Греції, Португалії і Туреччини ратифікація Спільного протоколу не мала б таких наслідків, оскільки вони не є членами Брюссельської додаткової конвенції. Данія, Італія, Нідерланди, Норвегія, Фінляндія і Швеція є єдиними країнами-учасницями Паризької конвенції, які ратифікували Спільний протокол, будучи членами Брюссельської додаткової конвенції. Отже, серед країн-учасниць Паризької конвенції немає таких, які були б учасницями Спільного протоколу не будучи одночасно учасницями Брюссельської додаткової конвенції. З країн-учасниць Віденської конвенції, наприклад, Камерун, Чилі, Єгипет, Болгарія, Хорватія, Чеська республіка, Естонія, Угорщина, Латвія, Литва, Польща, Румунія, Словачька республіка, Словенія та Україна є учасницями Спільного протоколу. Проте це не дозволяє їм користуватися перевагами Брюссельської додаткової конвенції у разі, коли, наприклад, західноєвропейські компанії (представники країн-учасниць Паризької конвенції) запроваджували б нові технології на ядерних установках країн Східної Європи і виник ядерний інцидент. Для цього необхідно, як було показано вище, бути членом Паризької конвенції і ратифікувати Брюссельську конвенцію, що підтверджує доцільність і своєчасність прийняття Конвенції про додаткову компенсацію за ядерну шкоду, яка дозволяє зняти існуючі сьогодні протиріччя і перешкоди, надаючи можливість доступу до додаткових компенсаційних фондів незалежно від інших договорів про ядерну відповідальність.

Аналіз договірно-правової практики регулювання перевезень ядерного матеріалу показує, що конвенції про ядерну відповідальність охоплюють обмежену кількість перевезень. При цьому можуть виникати проблеми узгодженості з конвенціями в галузі транспортування небезпечних речовин.

Прогалини, що мають місце в регулюванні міжнародних перевезень ядерного матеріалу нормами ядерних конвенцій, можуть бути заповнені нормами міжнародного приватного права, які стосуються цивільних правопорушень. Проте і тут є свої проблеми, пов'язані як з відсутністю спеціальних норм цивільного права, призначених для вирішення конфліктів, пов'язаних із завданням ядерної шкоди під час міжнародних перевезень ядерного матеріалу, так і документів міжнародно-правового характеру, які б уніфікували суперечливі норми щодо міжнародних правопорушень. Отже, в кожному окремому випадку

<sup>5</sup> Там само. — С. 179.



ядерних інцидентів під час перевезення ядерного матеріалу виникатиме питання вибору норм права для вирішення конфліктної ситуації<sup>6</sup>.

Проблема вибору норм права набуватиме особливої гостроти у разі ядерних інцидентів з участю країн, які не є учасниками конвенцій про відповідальність за ядерну шкоду. Країни, які володіють більшістю діючих у світі ядерних установок (США, Японія, Китай та ін.), не є учасниками жодної конвенції про цивільну відповідальність за ядерну шкоду. Отже, перевезення ядерного матеріалу між ними або на їх території не регулюються цими конвенціями і підпадають під дію інших міжнародних договорів (наприклад, Конвенції по морському праву 1982 р.) або національного законодавства.

Безперечним феноменом у групі країн, що розглядаються, є США, які, незважаючи на те, що мають 105 ядерних установок (чверть усіх діючих у світі), досі не виявляють намірів стати членом якої-небудь міжнародної конвенції про ядерну відповідальність. Певною мірою це пояснюється наявністю в США Закону Прайса-Андерсона, що передбачає унікальну систему фінансового забезпечення відшкодування ядерної шкоди (приватне страхування і фінансові гарантії Уряду США), яка поширюється на ядерні інциденти (в тому числі під час перевезення ядерного матеріалу), що виникли в США і спричинили шкоду як у межах Сполучених Штатів, так і поза їх межами. Система фінансового покриття відповідальності за ядерну шкоду, передбачена Законом Прайса-Андерсона, відрізняється від систем фінансового забезпечення, встановлених міжнародними конвенціями і національним законодавством інших країн. Оригінальність цієї системи полягає у застосуванні принципу економічного каналізування (зосередження), за яким до відповідальності можуть бути притягнені поряд з оператором також і інші причетні до експлуатації установки особи (будівельники, постачальники та ін.). Разом з тим, фінансові гарантії відшкодування ядерної шкоди має забезпечити тільки оператор<sup>7</sup>. На відміну від цього, міжнародні ядерні конвенції закріплюють принцип правового каналізування, який передбачає виключну відповідальність оператора ядерної установки<sup>8</sup>.

Окремо слід зупинитися на правовій ситуації, що склалась у Австрії, яка не належить до ядерних держав (на її території розташовано лише три невеликих дослідних реактори) і водночас не ратифікувала ні Паризької конвенції, ні Віденської конвенції. 7 жовтня 1998 р. у Австрії було прийнято новий Закон про відповідальність перед третьою стороною за ядерну шкоду (набрав чинності з 1 січня 1999 р.)<sup>9</sup>. Закон містить ряд положень, які суперечать фундаментальним принципам цивільної відповідальності за ядерну шкоду, виробленим світовим співтовариством. Йдеться, наприклад, про відміну зосередження відповідальності на операторі установки; юрисдикція судів вже не визначається місцем, де було завдано шкоду. Отже, в Австрії позови можуть бути подані проти постачальників і навіть перевізників. Так, Закон містить положення, за яким перевізник ядерного матеріалу несе відповідальність за шкоду, завдану особі або майну внаслідок інциденту, що виник під час перевезення, якщо він не доведе, що не знав і не міг знати, що прийнятий ним до перевезення вантаж був ядерним матеріалом. Закон не встановив межі відповідальності і передбачає право регресу проти конструктора засобу транспорту, якщо буде доведена його вина (навіть у формі недбалості) у виникненні інциденту. Обов'язкові страхові вимоги застосовуються до видів шкоди, пов'язаної з перевезенням ядерного матеріалу в Австрії. Це має бути забезпечено страховиком, який одержав ліцензію на здійснення страхової діяльності в Австрії, при цьому можливості австрійського ринку страхування не враховуються.

Сукупна дія зазначених та інших положень австрійського Закону фактично робить перевезення ядерного матеріалу через територію Австрії справою невигідною і ризикованою. Це торкається і сусідніх країн (наприклад, Чеської Республіки, Словаччини і Болгарії), оскільки перевезення ядерного матеріалу до цих країн заздалегідь вимагатиме твердих гарантій забезпечення відповідальності оператора, який одержує вантаж (і навпаки, направляє його), обходячи при цьому загальні правила Паризької і Віденської конвенцій

<sup>6</sup> Крупка Ю. Вказ. праця. — С. 70.

<sup>7</sup> Nuclear Legislation. Third Party Liability, Paris, OECD — NEA, 1990.

<sup>8</sup> Ядерне законодавство: Збірник нормативно-правових актів / За ред. Ю. С. Шемшученка. У 2-х томах. — К.: Видавничий Дім "Ін Юре". — 1999. — Том 2. — С. 145.

<sup>9</sup> Hinteregger M. The New Austrian Act on Third Party Liability for Nuclear Damage // Nuclear Law Bulletin. — 1998. — № 62. — P. 33.



і покладаючи ризик відповідальності на плечі країн, які мають обмежені можливості для забезпечення необмежених (за австрійським Законом) за розміром сум відшкодування.

Навіть за межами Австрії страхування перевезення ядерних вантажів є справою дуже складною. Більшість ядерних страхових пулів Заходу здійснюють страхування перевезення ядерного матеріалу на підставі полісу страхування відповідальності оператора ядерної установки. Каналізування відповідальності на оператора усуває необхідність окремого фінансового покриття відповідальності постачальників (осторонь від загальної практики стоїть страховий пул США — Американські ядерні страховики (*American Nuclear Insurers*), який забезпечує покриття ядерної відповідальності американських постачальників, що працюють за межами США).

Оскільки у міжнародній практиці перевезень ядерного матеріалу не було жодного ядерного інциденту, було б цікавим, з точки зору вивчення механізму інциденту і його наслідків, процедури судочинства, розглянути випадки аварій, які мали місце під час транспортування інших, неядерних матеріалів. Показовим у цьому відношенні є аварія, яка трапилась з супертанкером "*Amoco Cadiz*". У 1978 р. дане судно, що експлуатувалось нафтовою компанією США і було зареєстроване у Ліберії, сіло на мілину, що спричинило витікання великої кількості нафти, яка забруднила узбережжя французької провінції Бретань. Французькі урядові органи і приватні особи подали позови до США з вимогами відшкодувати втрати, завдані нафтовим забрудненням. Компетентний суд США вирішив застосувати американське законодавство, незважаючи на той факт, що шкода виникла на території Франції і що Франція і Ліберія (країни-учасниці Конвенції про цивільну відповідальність у сфері морських перевезень ядерних матеріалів) були членами Конвенції 1969 р. про цивільну відповідальність за шкоду, завдану внаслідок забруднення вуглеводнем, яка дозволяла застосувати законодавство Франції. Судовий процес тривав 14 років і закінчився у 1992 р. Суд признав до сплати позивачам US \$ 206 млн., у той час як Конвенцією передбачено ліміт у розмірі US \$ 14,6 млн. Якби США були учасницею цієї Конвенції, американський суд був би зв'язаний її зобов'язуючими нормами. В даній ситуації суд вийшов за межі вимог Конвенції 1969 р., вважаючи, що розмір відповідальності, передбачений Конвенцією, є нереальним і неадекватним розміру збитків, завданих внаслідок забруднення нафтою. Отже, з огляду на можливі варіанти вирішення цієї справи, позивачі вчинили раціонально, звернувшись не до суду Франції, а до суду США. Враховуючи те, що розміри шкоди, яка може бути завдана внаслідок інциденту під час перевезення ядерного матеріалу, можуть бути значно більшими, ніж у випадку нафтового забруднення, а також те, що розміри відповідальності за ядерну шкоду, завдану під час таких перевезень, є значно вищими за ті, що передбачені Конвенцією 1969 р., неважко передбачити, що суми відшкодування можуть бути значно більшими, ніж у справі "*Amoco Cadiz*".

Підсумовуючи викладене, можна дійти висновку, що створення ефективно діючого правового режиму відповідальності за ядерну шкоду, завдану під час перевезення ядерного матеріалу, має відбуватися в єдиному руслі формування універсального міжнародного режиму цивільної відповідальності за ядерну шкоду. Затягування процесу створення такого режиму не відповідає інтересам як ядерних, так і неядерних держав. Здається, що кардинальних змін на краще у цьому процесі слід очікувати, коли всі ядерні держави ратифікують міжнародні ядерні конвенції і таким чином покажуть приклад країнам, які не виробляють ядерну енергію.

*Стаття рекомендована до друку кафедрою правого забезпечення діяльності  
водного транспорту Київської державної академії водного транспорту  
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного  
(протокол № 8 від 24 березня 2008 року)*

