



РАМОЧНАЯ КОНВЕНЦИЯ ВОЗ
ПО БОРЬБЕ ПРОТИВ ТАБАКА

**Конференция Сторон
Рамочной конвенции ВОЗ по борьбе
против табака**

Четвертая сессия
Пунта-дель-Эсте, Уругвай, 15–20 ноября 2010 г.
Пункт 5.9 предварительной повестки дня

**FCTC/COP/4/13
24 сентября 2010 г.**

Осуществление Статьи 19 Конвенции: "Ответственность"

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Настоящий документ подготовлен в связи с рассмотрением Конференцией Сторон пункта 5.9 предварительной повестки дня об ответственности. Документ содержит краткое описание осуществления Сторонами Статьи 19 Рамочной конвенции ВОЗ по борьбе против табака (РКБТ), которое составлено на основе их докладов, представленных в соответствии со Статьей 21 РКБТ ВОЗ, а также опыта в других соответствующих областях, например, в частности, в области окружающей среды.
2. Статья 19 РКБТ ВОЗ не устанавливает режима ответственности, однако предусматривает, что Стороны рассматривают возможность принятия законодательных мер или развития существующего законодательства для решения, при необходимости, вопросов уголовной и гражданской ответственности, включая в соответствующих случаях компенсацию. Стороны также сотрудничают в обмене информацией по таким различным вопросам, как действующее законодательство, правила и соответствующая судебная практика, и оказывают друг другу помощь в осуществлении процессуальных действий, касающихся ответственности, в соответствующих случаях и по взаимному согласию.
3. Статья 19.5 предусматривает, что Конференция Сторон "может рассмотреть, по возможности, на ранней стадии с учетом работы, проводимой в соответствующих международных форумах, вопросы, связанные с ответственностью, включая надлежащие международные подходы к этим вопросам и надлежащие средства по оказанию поддержки Сторонам, по их просьбе, в их законодательной и иной деятельности в соответствии с настоящей Статьей".
4. Важно также отметить, что в ходе переговоров по РКБТ ВОЗ последняя созвала в апреле 2001 г. группу экспертов по правовым вопросам для рассмотрения характера и сферы применения возможных положений Конвенции об ответственности и компенсации. В числе основных тем и вопросов в ходе этой консультации были рассмотрены возможная сфера применения и осуществимость режима ответственности,

применимость режимов ответственности, учрежденных другими международными конвенциями (включая принцип "загрязнитель платит"), опыт судебных процессов, связанных с табаком, а также средства для осуществления мер предупреждения и компенсации. Доклад группы экспертов¹ был представлен Межправительственному органу по переговорам для содействия в проведении переговоров по Конвенции.

Опыт Сторон

5. Доклады Сторон об осуществлении Конвенции позволяют проанализировать опыт Сторон и выявить тенденции в осуществлении Статьи 19.

6. Из 135 Сторон, представивших на сегодняшний день свои доклады об осуществлении Конвенции, 46 Сторон (34%) сообщили об осуществлении мер, относящихся к уголовной и гражданской ответственности, в том числе в соответствующих случаях компенсации, в целях борьбы против табака. Восемьдесят одна Сторона (60%) ответила на этот вопрос "нет", и восемь Сторон (6%) не дали на него ответа.

7. Вопросник, принятый Конференцией Сторон на ее третьей сессии (Дурбан, Южная Африка, 17-22 ноября 2008 г.) в связи со вторыми (пятилетними) докладами Сторон, включал два дополнительных вопроса, позволяющих Сторонам сообщить об исках об ответственности, предъявленных с целью наращивания борьбы против табака в пределах их юрисдикции. На вопрос, не возбуждалось ли кем-либо в их юрисдикции уголовное и/или гражданское дело об ответственности, в том числе, в соответствующих случаях, о компенсации, против какой-либо табачной фирмы в связи с неблагоприятными последствиями для здоровья, вызванными употреблением табака, из 30 Сторон, представивших вторые (пятилетние доклады) об осуществлении Конвенции, девять ответили "да", 20 ответили "нет", и одна Сторона не дала ответа на этот вопрос. Сторонам также было предложено сообщить, не приняты ли ими какие-либо законодательные, исполнительные, административные и/или иные меры против табачной промышленности на предмет полной или частичной компенсации медицинских, социальных и иных соответствующих издержек, связанных с употреблением табака в их юрисдикциях. Из 30 Сторон, представивших вторые доклады, только три Стороны дали утвердительные ответы, и 27 Сторон ответили "нет".

8. Несколько Сторон представили подробные сведения об осуществлении ими Статьи 19 Конвенции. Канада и Япония сообщили о включении ответственности в свои национальные законы и также представили их тексты. Канада, кроме того, представила обширный перечень законов провинций (которые варьируются между провинциями) относительно компенсации за ущерб здоровью, причиненный табачной промышленностью. Пять Сторон (Финляндия, Япония, Маршалловы Острова,

¹ См. также документ A/FCTC/INB2/5 Rev. 1 (*Обновленная информация Секретариата по консультациям ВОЗ относительно возможных положений об ответственности и компенсации для рамочной конвенции по борьбе против табака*).

Норвегия и Панама) направили информацию о судебных делах, которые ведутся в целях получения компенсации за ущерб для здоровья, вызванный употреблением табака.

9. Хотя несколько Сторон сообщили об индивидуальном прогрессе, на глобальном уровне Статья 19 является одной из немногих статей Конвенции, в отношении которых заметный прогресс на протяжении двух циклов отчетности (двухлетние и пятилетние доклады) не прослеживается.

Ответственность в международном праве в области окружающей среды

10. Международные договоры, касающиеся ответственности, были разработаны в ответ на чрезвычайные экологические ситуации, имеющие международное значение, особенно те, которые имели место с 1960-х годов, например крупномасштабные разливы нефти в результате аварий танкеров в море, аварий на ядерных установках и инцидентов трансграничного сброса опасных отходов. Кроме того, предпринимаются усилия по решению проблемы ответственности в других областях, связанных с потенциально опасными видами деятельности, установками или веществами. Эти договоры охватывают такие области, как опасные отходы, загрязнение морской среды, ядерная безопасность и транспорт. В этих действующих международных договорах сделан конкретный упор на гражданскую ответственность.

11. В целом получила признание ответственность государств за обеспечение того, чтобы деятельность, осуществляемая под их юрисдикцией или контролем, не причиняла вреда окружающей среде других государств или районов за пределами национальной юрисдикции, как это подчеркивается в Декларации Конференции Организации Объединенных Наций по проблемам окружающей среды человека (Стокгольмской декларации) 1972 г. и Декларации Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию 1992 года. Эта ответственность сочетается с суверенным правом государств разрабатывать собственные ресурсы в соответствии с их собственной политикой в области окружающей среды и развития согласно Уставу Организации Объединенных Наций и принципам международного права.

12. В отношении развития национального и международного права в области ответственности Декларация Рио-де-Жанейро также провозглашает, что "государства должны разрабатывать национальные законы, касающиеся ответственности и компенсации жертвам загрязнения и другого экологического ущерба" и что "государства оперативным и более решительным образом сотрудничают также в целях дальнейшей разработки международного права, касающегося ответственности и компенсации за негативные последствия экологического ущерба, причиняемого деятельностью, которая ведется под их юрисдикцией или контролем, районам, находящимся за пределами их юрисдикции". Что касается второго, то об этом также идет речь в Стокгольмской декларации, которая провозглашает, что "государства сотрудничают в целях дальнейшего развития международного права, касающегося ответственности и компенсации жертвам за загрязнение и за другие виды ущерба,

причиненные в результате деятельности в пределах их юрисдикции, или контроля за окружающей средой в районах, находящихся за пределами действия их юрисдикции".

13. Следует также отметить, что Совет управляющих Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде недавно принял руководящие принципы по разработке национального законодательства в области ответственности, ответным мерам и компенсации за ущерб, причиненный действиями, представляющими опасность для окружающей среды¹. Цель этих руководящих принципов, затрагивающих такие вопросы, как ответные меры, ответственность, освобождение от ответственности, иски на получение компенсации и финансовые лимиты, – обеспечить государствам руководящие принципы в отношении внутренних правил об ответственности, ответных мерах и компенсации.

14. По просьбе Секретариата Конвенции Отдел экологического права и природоохранных конвенций Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде подготовил подробную записку о регулировании в международном праве ответственности в области окружающей среды, которая содержится в Приложении.

ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ СТОРОН

15. Конференции Сторон предлагается принять настоящий доклад к сведению и сформулировать дальнейший руководящие указания.

¹ Решение SS.XI/5, часть В, Совета управляющих Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде от 26 февраля 2010 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ОКРУЖАЮЩЕЙ
СРЕДЫ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ**

1. Настоящее Приложение¹ содержит краткий обзор режимов ответственности, содержащихся в существующих международно-правовых документах, в частности в международных договорах в области окружающей среды.

Общая тенденция и принципы решения вопросов ответственности в международных договорах по окружающей среде

2. Международные договоры, касающиеся ответственности, были разработаны в ответ на чрезвычайные экологические ситуации, имеющие международное значение, особенно происходившие с 1960-х годов, например крупномасштабные разливы нефти в результате аварий танкеров в море, аварии на ядерных установках и случаи трансграничного сброса опасных отходов. Таким образом, международные договоры в области окружающей среды по вопросам ответственности, как правило, разрабатываются в целях охвата этих областей. Кроме того, предпринимаются усилия по решению проблемы ответственности в других областях, связанных с потенциально опасными видами деятельности или установками или деятельностью в связи с потенциально опасными веществами (например их транспортировкой).

3. На региональном уровне в Европе был принят международный договор, посвященный вопросам гражданской ответственности в связи с экологическим ущербом. В рамках протокола по охране окружающей среды к Договору по Антарктике было принято приложение об ответственности, возникающей в результате чрезвычайных экологических ситуаций. Ряд конвенций и протоколов по региональным морям также содержат положения об ответственности, позволяющие их Сторонам принимать соответствующие меры.

4. В этих действующих международных договорах упор конкретно делается на гражданскую ответственность.

5. В целом получила признание ответственность государств за обеспечение того, чтобы деятельность, осуществляемая под их юрисдикцией или контролем, не причиняла вреда окружающей среде других государств или районов за пределами национальной юрисдикции, как это подчеркивается в Принципе 21 Декларации Конференции Организации Объединенных Наций по проблемам окружающей среды человека (Стокгольмской декларации) 1972 г. и в Принципе 2 Декларации Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию 1992 года. Эта ответственность сочетается с суверенным правом государств разрабатывать собственные ресурсы в соответствии с

¹ Это Приложение любезно подготовлено Отделом экологического права и природоохранных конвенций Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде по просьбе Секретариата Конвенции.

их собственной политикой в области окружающей среды и развития согласно Уставу Организации Объединенных Наций и принципам международного права, как это также провозглашается вышеуказанными принципами.

6. В отношении развития национального и международного права в области ответственности, Принцип 13 Декларации Рио-де-Жанейро также провозглашает, что "государства должны разрабатывать национальные законы, касающиеся ответственности и компенсации жертвам загрязнения и другого экологического ущерба" и что "государства оперативным и более решительным образом сотрудничают также в целях дальнейшей разработки международного права, касающегося ответственности и компенсации за негативные последствия экологического ущерба, причиняемого деятельностью, которая ведется под их юрисдикцией или контролем, районам, находящимся за пределами их юрисдикции". Что касается второго, то об этом также идет речь в Принципе 22 Стокгольмской декларации, которая провозглашает, что "государства сотрудничают в целях дальнейшего развития международного права, касающегося ответственности и компенсации жертвам за загрязнение и за другие виды ущерба, причиненные в результате деятельности в пределах их юрисдикции, или контроля за окружающей средой в районах, находящихся за пределами действия их юрисдикции".

Опасные отходы

7. **Базельский протокол об ответственности и компенсации за ущерб, причиненный в результате трансграничной перевозки опасных отходов и их удаления**¹, был принят в 1999 г. в качестве протокола к Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением. Базельский протокол устанавливает всеобъемлющий режим возложения ответственности в случае какой-либо аварии, затрагивающей опасные отходы, а также надлежащей и оперативной компенсации за ущерб, причиненный в результате их трансграничной перевозки, включая инциденты, имеющие место в результате незаконного оборота таких материалов. Ущерб, определяемый в протоколе, включает традиционный ущерб (лишение жизни, телесное повреждение или повреждение имущества), экономический ущерб и затраты на меры по восстановлению и предупреждению (ущерба окружающей среде). Ответственность является строгой, и лицо, которое представляет уведомление, или экспортер несет ответственность за ущерб до того момента, пока лицо, отвечающее за удаление, не вступит во владение отходами. Виновная ответственность может быть возложена за умышленные халатные или небрежные действия или бездействие. Действие Протокола распространяется на территории, находящиеся под национальной юрисдикцией Сторон, включая любые поверхности земли, морские акватории или воздушное пространство, в пределах которых Сторона осуществляет административную и регулируемую ответственность в соответствии с международным правом в отношении защиты здоровья человека или окружающей среды. Его действие распространяется лишь на ущерб, причиненный в районе, находящемся под национальной юрисдикцией Стороны, в результате аварии, как она

¹ На момент подготовки этой записки Протокол не вступил в силу.

определена в Протоколе, а также на районы за пределами национальной юрисдикции и на государства транзита, не являющиеся Договаривающимися Сторонами, при том условии, что эти государства предоставляют взаимные льготы на основе международных соглашений.

Загрязнение морской среды

8. **Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью** была принята в 1969 г., и в нее были внесены поправки с помощью протоколов в 1976 г. и в 1992 году. Она была принята под эгидой Международной морской организации (ИМО) после катастрофы в 1967 г. с "Торри кэньон", повлекшей разлив нефти, в качестве режима, призванного гарантировать выплату судовладельцами компенсации за ущерб, причиненный загрязнением нефтью. Цель этой Конвенции – не только обеспечить надлежащую компенсацию лицам, понесшим ущерб в результате загрязнения нефтью, но и стандартизировать международные правила и процедуры решения вопросов ответственности и адекватной компенсации в таких областях. Конвенция возлагает ответственность за такой ущерб на собственника судна, на котором произошла утечка или слив нефти, вызвавшие загрязнение. Протокол 1992 г. расширил сферу действия конвенции, включив в нее ущерб от загрязнения в исключительных экономических зонах. Протокол 1992 г. также дополнительно ограничил ответственность расходами, понесенными в связи с разумными мерами по восстановлению окружающей среды.

9. **Конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью** была принята в 1971 г., и в нее были внесены поправки с помощью протоколов 1976 г. и 1992 года. Она была принята под эгидой ИМО для обеспечения адекватной компенсации лицам, понесшим ущерб в результате загрязнения нефтью, вызванного ее сливом судами, в тех случаях, когда компенсация в соответствии с Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. является недостаточной или не может быть получена.

10. **Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна** была принята в 1977 г. с целью обеспечить адекватную компенсацию жертвам ущерба от загрязнения в результате деятельности в открытом море путем принятия единообразных правил и процедур решения вопросов ответственности и предоставления такой компенсации. Оператор несет ответственность за ущерб, исходящий с установки, и ответственность продолжает действовать в течение пяти лет после оставления установки.

11. **Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ**¹ была принята в 1996 г. в целях регулирования компенсации жертвам аварий, происходящих при

¹ На момент подготовки этой записки Конвенция не вступила в силу.

транспортировке опасных и вредных веществ. Ущерб, как он определяется в Конвенции, включает лишение жизни, телесное повреждение, потерю или ущерб имуществу вне судна, потери или ущерб в результате загрязнения окружающей среды и расходы на превентивные меры. Действие Конвенции не распространяется на ущерб, вызванный радиоактивными веществами или причиненный боевым кораблям или иным судам, принадлежащим государству и используемым в некоммерческих целях. В соответствии с Конвенцией, судовладелец несет строгую ответственность за ущерб и обязан иметь страховку и свидетельства о страховании.

12. **Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом** ("загрязнение бункерным топливом") была принята в 2001 году¹. Ее цель – обеспечить достаточную, оперативную и эффективную выплату компенсации лицам, понесшим ущерб в результате разлива нефтепродуктов, перевозимых в качестве топлива в судовых бункерах. Ее действие распространяется на ущерб, причиненный на территории Договаривающейся Стороны, включая территориальное море и исключительные экономические зоны.

Ядерная безопасность

13. Всеобъемлющий режим ответственности в отношении ядерных установок был учрежден с помощью **Конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии** ("Парижской конвенции"), которая была заключена под эгидой Организации экономического сотрудничества и развития в 1960 г., и **Конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб** ("Венской конвенции"), которая была заключена под эгидой Международного агентства по атомной энергии в 1963 году. Их **Совместный протокол относительно применения Венской и Парижской конвенций** ("Совместный протокол") был принят в 1988 году. Цель Парижской конвенции – обеспечить достаточную и справедливую компенсацию лицам, понесшим ущерб в результате "ядерных инцидентов", которая охватывает случаи постепенного радиоактивного загрязнения, но не обычные или контролируемые выбросы радиации. Конвенция устанавливает режим абсолютной ответственности оператора ядерной установки за ущерб, в том числе смерть человека и ущерб или потерю собственности помимо самой ядерной установки, и в 1963 г. она была дополнена **Конвенцией, дополняющей Парижскую конвенцию 1960 г.** ("Брюссельской дополняющей конвенцией"). После вступления в силу Совместного протокола большинство элементов Парижской конвенции были приведены в соответствие с Венской конвенцией. Последняя обеспечивает финансовую защиту от ущерба, являющегося результатом мирного использования ядерной энергии. Венская конвенция необычна в том отношении, что согласно ее определению, "лица" включают как индивидов, так и государства. К ядерному ущербу отнесены смерть, телесное повреждение и ущерб имуществу. В соответствии с Венской конвенцией, оператор ядерной установки несет абсолютную ответственность за ущерб, причиненный в результате ядерного инцидента, и обязан иметь страховку. Совместный протокол

¹ На момент подготовки этой записки Конвенция не вступила в силу.

установил связь между Венской конвенцией и Парижской конвенцией, объединив их в рамках единого расширенного режима ответственности.

14. **Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов** была принята в 1971 г. в целях устранения затруднений и конфликтов, возникающих в случае одновременного применения в отношении ядерного ущерба некоторых морских конвенций, касающихся ответственности судовладельцев. Лицо, которое в ином случае ответственно за ущерб, причиненный в результате ядерного инцидента, освобождается от ответственности, если оператор ядерной установки также несет ответственность за такой ущерб в соответствии с Парижской конвенцией или Венской конвенцией или национальным законом с аналогичным объемом защиты.

15. **Протокол о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 г. о гражданской ответственности за ядерный ущерб** ("Венский протокол"), принятый в 1997 г., расширяет возможные пределы ответственности оператора и географическую сферу применения Венской конвенции, включив в нее территорию государств, не являющихся Договаривающимися Сторонами, установленные морские зоны и исключительные экономические зоны. Он предусматривает юрисдикцию прибрежных государств в отношении действий, влекущих ядерный ущерб во время транспортировки. Он также продлевает срок, в течение которого могут предъявляться претензии в случае смерти и телесного повреждения, применительно к Венской конвенции.

16. **Конвенция о дополнительном возмещении за ядерный ущерб**¹, принятая в 1997 г., устанавливает общемировой режим ответственности в порядке дополнения и усиления мер, предусмотренных Венской конвенцией и Парижской конвенцией, в целях увеличения суммы компенсации за ядерный ущерб. Компенсация в случае ядерного ущерба за каждый ядерный инцидент подлежит страхованию из финансовых средств, предоставляемых соответствующими Договаривающимися Сторонами, включая государственные средства, предоставляемые в соответствии с формулой внесения взносов, предусмотренной Конвенцией. Определена процедура дополнительного финансирования, включающая уведомление о ядерном ущербе, требования о выделении государственных средств, перечень всех ядерных установок, права регресса и перечисление и распределение средств.

Транспорт

17. **Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом**¹, была принята в 1989 году. Целью этой Конвенции является поощрение безопасных в техническом отношении методов перевозки опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом путем

¹ На момент подготовки этой записки Конвенция не вступила в силу.

установления единообразных правил ответственности и обеспечения адекватной и скорейшей компенсации в случаях нанесения ущерба. Под действие Конвенции подпадают инциденты, происходящие в Государствах-участниках, и причиняемый в них ущерб. Она охватывает иски, не предусмотренные договорами на перевозку товаров, однако она не применяется к ситуациям, когда опасные грузы погружены на какое-либо транспортное средство, которое перевозится морским самоходным судном, морским несамоходным судном или воздушным транспортом. Положения Конвенции об ответственности включают вопросы доказательства, способов определения причин нанесения ущерба и распределения ответственности. Государства-участники принимают национальное законодательство в целях введения Конвенции в действие. Конвенция также устанавливает сроки исковой давности и процедуры предъявления исков, а также правомочность судебных решений.

Региональные договоры

18. Общим инструментом в области гражданской ответственности за экологический ущерб, хотя и принятым на региональном уровне, является **Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, нанесенный в результате деятельности опасной для окружающей среды** ("Конвенция Лугано")¹. Конвенция призвана обеспечить достаточную компенсацию за ущерб в результате опасной для окружающей среды деятельности и также предусматривает средства предупреждения и восстановления. Ее действие распространяется только на опасные действия, связанные, например, с опасными веществами, указанными в Приложении I, генетически измененными организмами, микроорганизмами и отходами. Она охватывает все виды ущерба, включая смерть, телесные повреждения, ущерб собственности, потери или ущерб в результате ухудшения качества окружающей среды и расходы на меры предупреждения (как традиционного ущерба, так и экологического ущерба), когда они вызваны опасной деятельностью. Конвенция применяется независимо от того, происходит ли инцидент на или вне территории одной из Сторон, однако она не распространяется на ущерб в результате перевозок или в связи с радиоактивными веществами. Расширение территориальной сферы действия Конвенции осуществляется на основе правил взаимности.

19. Другим важным инструментом в области международной гражданской ответственности за экологический ущерб на региональном уровне является **Протокол о гражданской ответственности и компенсации за ущерб, причиненный трансграничным воздействием промышленных аварий на трансграничные воды, к Конвенции 1992 г. по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер и к Конвенции 1992 г. о трансграничном воздействии промышленных аварий** ("Протокол о гражданской ответственности")². Протокол о гражданской ответственности наделяет индивидов, затронутых трансграничным воздействием промышленных аварий на международных водотоках (например,

¹ Конвенция была принята в 1993 г. Комитетом министров Европейского совета.

² На момент подготовки этой записки Протокол, принятый в 2003 г. на Конференции на уровне министров по теме "Окружающая среда для Европы" в Киеве, Украина, не вступил в силу.

рыбаков или операторов гидротехнических сооружений ниже по течению), правом истребования адекватной и незамедлительной компенсации. В соответствии с Протоколом, компании будут нести ответственность за аварии на промышленных установках, в том числе на хвостовых дамбах, а также в ходе транспортировки по трубопроводам. Ущерб, охватываемый Протоколом, включает телесное повреждение, повреждение имущества и утрату доходов. Протокол также охватывает затраты на меры по восстановлению и на меры реагирования. Протокол содержит недискриминационное положение, в соответствии с которым для жертв трансграничного воздействия не может быть установлен менее благоприятный режим, чем для жертв страны, в которой произошла авария.

20. Помимо вышеуказанного, в 2005 г. было принято Приложение VI об ответственности, возникающей в результате чрезвычайных экологических ситуаций, к Протоколу об охране окружающей среды к Договору об Антарктике. Ряд конвенций и протоколов по региональным морям также содержат положения, регулирующие вопросы ответственности.

Прочее

21. Необходимость решения вопросов ответственности также предусмотрена в ряде международных экологических договоров в других областях, например в **Картахенском протоколе по биобезопасности к Конвенции о биологическом разнообразии**. В Статье 27 Картахенского протокола (Ответственность и возмещение) указано, что Конференция Сторон, выступающая в качестве Совещания Сторон (КС-СС), инициирует процесс разработки международных правил и процедур в области ответственности и возмещения за ущерб предпочтительно в пределах четырех лет. Соответственно, на своей первой сессии КС-СС сформировала рабочую группу открытого состава из экспертов по правовым и техническим вопросам для разработки вариантов таких правил. Ее результаты были представлены четвертой сессии КС-СС. На момент подготовки этой записки ожидалось, что пятая сессия КС-СС (Нагоя, Япония, 11-15 октября 2010 г.) рассмотрит итоги переговоров Группы друзей сопредседателей, учрежденной на предыдущей сессии¹, и предпримет соответствующие шаги.

= = =

¹ См. документ UNEP/CBD/BS/COP-MOP/5/11.