

**ЗЕМЕЛЬНЕ ПРАВО; АГРАРНЕ ПРАВО; ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО;
ПРИРОДОРЕСУРСНЕ ПРАВО**

УДК 349.6: 347.51

У. В. Антонюк

кандидат юридичних наук,
завідувач кафедри трудового,
екологічного,
земельного та аграрного права
Івано-Франківського факультету
Національного університету
«Одеська юридична академія»

**ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ШКОДУ,
ЗАВДАНУ ДОВКІЛЛЮ У ПРОЦЕСІ ДІЯЛЬНОСТІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

На початку третього тисячоліття однією із глобальних проблем сучасності є охорона навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки. Власне, в Україні ці екологічні проблеми теж є надзвичайно актуальними та потребують нагального розв'язання. З огляду на це, Конституція України (ст. 50) [1] закріплює право кожного на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням цього права шкоди. Водночас, у ст. 60 Основного Закону України, передбачено обов'язок кожного не заподіювати шкоду природі і відшкодовувати завдані їй збитки [1]. Ці конституційні положення свідчать про те, що екологічні права – невід'ємні, невідчужувані і перебувають у тісному зв'язку з природними правами особи та потребують ефективного, дієвого захисту, зокрема, у формі відшкодування шкоди, заподіяної їх порушенням. Тому метою даного дослідження є з'ясування змісту та сутності відшкодування шкоди, завданої довкіллю у процесі експлуатації об'єктів залізничного транспорту, оскільки залізничний транспорт відповідно до екологічної стратегії України [2] чинить значний негативний вплив на довкілля, який

нерідко призводить до заподіяння екологічної шкоди.

Загально-теоретичні засади щодо відшкодування шкоди, завданої довкіллю, неодноразово досліджувались у наукових працях вітчизняних юристів-екологів, зокрема, В.І. Андрейцева, А.В. Анісімової, Г.І. Балюк, В.Д. Басая, А.Г. Бобкової, Ю.О. Вовка, А.П. Гетьмана, І.І. Каракаша, В.В. Костицького, С.М. Кравченко, М.В. Краснової, Н.Р. Малишевої, Л.П. Решетник, М. О. Фролова, Ю.С. Шемшученка, М.В. Шульги тощо. Значний вплив на становлення наукових основ компенсації екологічної шкоди також мають і наукові розробки російських учених у галузі екологічного права: С.О. Боголюбова, М.М. Брінчука, М. І. Васильєвої, О.Л. Дубовик, Є.М. Жевлакова, В. І. Івакіна, Б.В. Єрофеева, І.О. Краснової та інших.

Інститут відшкодування шкоди за своїми сутнісними характеристиками належить до галузі цивільного права і є складовою цивільно-правової деліктної відповідальності, відомої ще римському приватному праву. Але, коли йдеться про відшкодування шкоди, заподіяної у процесі вчинення екологічного правопорушення, то це обумовлює необхідність застосування спеціальних норм екологічного законодавства у комплексі з загальними положеннями цивільного законодавства. Як стверджує В.Д. Басай, це впливає з особливостей екологічного правопорушення, зокрема, складу екологічної шкоди, внаслідок чого норми цивільного законодавства застосовуються субсидіарно до спеціальних норм матеріальної (таксової) відповідальності [3, с. 8-9].

У юридичній літературі останніх років все більшої ваги набуває позиція щодо застосування саме екологічної, а не цивільної, відповідальності за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу [4], або ж еколого-цивільної відповідальності як міжгалузевого інституту [5, с. 18]. Тим більше, що дані положення обґрунтовуються відповідним посиланням на міжнародно-правові документи прийняті Європейською спільнотою у галузі охорони природи, зокрема, йдеться про Директиву Європейського парламенту та Ради ЄС “Про екологічну відповідальність щодо запобігання та ліквідації наслідків

завданої навколишньому середовищу шкоди” 2004/35/ ЄС від 21 квітня 2004 року [6]. Звичайно, врахування позитивного зарубіжного досвіду в умовах адаптації законодавства України до європейських стандартів є необхідним і важливим кроком. Але все ж таки з аналізу природи і місця відносин щодо відшкодування шкоди, заподіяної навколишньому природному середовищу, у системі відносин юридичної відповідальності можна дійти висновку, що це складний соціально-правовий інститут, який є поєднанням заходів цивільно-правової відповідальності та санкцій позитивної відповідальності [7, с. 15]. Тому, досліджуючи особливості відшкодування шкоди заподіяної навколишньому природному середовищу чи окремому природному об’єкту, розглядати їх слід, на наш погляд, у контексті саме цивільно-правової відповідальності. Аналізуючи поняття і специфіку відшкодування екологічної шкоди у процесі діяльності залізничного транспорту, теж будемо виходити з загальних положень цивільної відповідальності, але, підтримуючи позицію закріплену у Директиві ЄС, вважаємо, що використання терміну “екологічна відповідальність” є прийнятним за умови вироблення у чинному законодавстві України відповідних положень у формі закону чи підзаконного акту, де б були врегульовані її особливості.

Отже, відшкодування шкоди навколишньому природному середовищу у процесі діяльності залізничного транспорту є складовою інституту відшкодування екологічної шкоди та відповідно до ст. 50 Конституції України [1], гарантією захисту екологічних прав громадян.

Сутнісною ознакою даного виду відшкодування з поміж інших видів є характер і види екологічної шкоди, заподіяної в процесі діяльності залізничного транспорту. При цьому, слід відмітити, що питання щодо екологічної шкоди є неоднозначним, і навіть, дискусійним, в теорії права не лише України [8, с. 146], але і Російської Федерації [9, с. 26], Франції [10, с. 53] тощо. Основні колізії пов’язуються із визначенням змісту поняття “екологічна шкода”. Так, І.О. Краснова визначає екологічну шкоду як матеріальну шкоду, яка спричиняється державі, юридичним або фізичним особам в результаті умисного чи необережного порушення правових екологічних вимог у формі втрати чи пошкодження здоров’я людей, природних об’єктів, деградації навколишнього середовища [9, с.

26]. Інші учені характеризують екологічну шкоду як негативні зміни навколишнього середовища в результаті її забруднення, що має наслідком деградацію природних екологічних систем і виснаження природних ресурсів [7, с. 15]. М. В. Краснова, характеризуючи поняття екологічної шкоди з позицій соціальної екології, при цьому зазначає про її досить широке розуміння: 1) як шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки для навколишнього природного середовища; 2) як шкоду, заподіяну здоров'ю громадян і їх майну внаслідок несприятливого впливу на довкілля, яка викликана господарською чи іншою діяльністю; 3) як економічні і соціальні втрати суспільства й окремих осіб унаслідок порушення сталості навколишнього середовища у результаті господарської діяльності тощо [4, с. 5].

Світовою європейською спільнотою також не вироблено цілісних положень щодо поняття екологічної шкоди. Зокрема, Директива ЄС від 21 квітня 2004 року розглядає екологічну шкоду як таку, що заподіяна тим чи іншим природним ресурсам (біологічним видам, природним ареалам, водним ресурсам, землям, ґрунтам), залишаючи поза увагою шкоду, заподіяну життю і здоров'ю людини [6]. У деякій мірі це свідчить про односторонній підхід Директиви щодо розуміння шкоди і тому вченими він розглядається недостатньо обґрунтованим [8, с. 148].

Таким чином, екологічну шкоду можна визначити як детерміновані господарською чи іншою антропогенною діяльністю кількісні та якісні негативні відновлювальні, важко відновлювальні та невідновлювальні зміни навколишнього природного середовища, які мають наслідком такі ж негативні зміни у житті та здоров'ї людей, характеризуються складними часовими і просторовими проявами та передбачають застосування попереджувальних заходів. Вважаємо за необхідне визначення екологічної шкоди закріпити у Законі України “Про охорону навколишнього природного середовища”.

Дані характеристики екологічної шкоди повною мірою можна застосувати і для характеристики екологічної шкоди у процесі діяльності залізничного транспорту, але вони є загальними і не відображають специфіки даного виду шкоди.

Відмінною рисою екологічної шкоди у сфері залізничного транспорту є джерело її заподіяння, тобто транспортний засіб залізничного транспорту, а точніше – діяльність об'єктів залізничного транспорту, яка відповідно до ст. 1187 Цивільного Кодексу України [11] розглядається як джерело підвищеної небезпеки, що являє собою діяльність, пов'язану з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб. При цьому у ст. 1187 Цивільного Кодексу України не міститься вичерпного переліку видів джерел підвищеної небезпеки. Але в цій якості транспортні засоби виступають лише під час експлуатації, якщо ж транспортний засіб знаходиться в стані спокою, то спричинена ним шкода не може розглядатися як така, що заподіяна джерелом підвищеної небезпеки [12, с. 19].

Шкода, заподіяна джерелом підвищеної небезпеки, трансформуючись у сферу екологічних правовідносин, набуває певних специфічних рис і розглядається як шкода, що спричинена джерелом підвищеної екологічної небезпеки. На жаль, у сучасних умовах немає єдиного підходу у визначенні ознак, за якими певні суб'єкти господарювання чи види діяльності, які вони здійснюють, можна було б віднести до джерел підвищеної екологічної небезпеки. Юридичне розуміння об'єкта підвищеної небезпеки подано у ст. 1 Закону України “Про об'єкти підвищеної небезпеки” від 18 січня 2001 року: це об'єкт, на якому використовуються, виготовляються, переробляються, зберігаються або транспортуються одна або кілька небезпечних речовин чи категорій речовин у кількості, що дорівнює або перевищує нормативно встановлені порогові маси, а також інші об'єкти як такі, що відповідно до закону є реальною загрозою виникнення надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру [13]. Тобто, на рівні вище зазначеного Закону мова йде лише про об'єкти підвищеної небезпеки без вказівки на їх діяльність, хоча і в преамбулі його зазначено, що він визначає правові, економічні, соціальні, організаційні основи діяльності, пов'язаної з об'єктами підвищеної небезпеки. Постанова Кабінету Міністрів України “Про перелік видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну

небезпеку” від 27 липня 1995 року № 554 також оперує поняттями об’єкт і діяльність підвищеної екологічної небезпеки, але не розмежовує їх зміст [14].

Таким чином, ми вважаємо, що об’єкт підвищеної небезпеки і діяльність даних об’єктів – це не тотожні категорії. І саме діяльність об’єктів підвищеної екологічної небезпеки виступає джерелом заподіяння екологічної шкоди. Що ж стосується безпосередньо діяльності об’єктів залізничного транспорту, то відповідно до видів діяльності зазначених у постанові Кабінету Міністрів України “Про перелік видів діяльності та об’єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку” [14] вона не розглядається як така, що становить підвищену екологічну небезпеку. З даною позицією певною мірою не варто погоджуватись, оскільки експлуатація об’єктів залізничного транспорту на яких, наприклад, транспортуються небезпечні речовини по своїй суті становить підвищену екологічну небезпеку і не лише тому, що на ній перевозяться небезпечні речовини, а й тому, що об’єкти залізничного транспорту, по-перше, неможливо повністю проконтролювати зі сторони людини, по-друге, вони повинні відповідати вимогам екологічної безпеки, а це свідчить про наявність у них шкідливих властивостей щодо впливу на довкілля, по-третє, ймовірність заподіяння шкоди. Підтвердженням існування екологічної небезпеки при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом є надзвичайна ситуація, яка трапилась 17 липня 2007 року у Львівській області, Бузькому районі, на перегоні Красне-Ожидів, де зійшли з колії і перекинулись 15 вагонів з жовтим фосфором, в результаті чого було вилито 300 тонн смертельно небезпечної речовини [15, с. 1]. Тому вважаємо за необхідне, щоб у чинному законодавстві було визначено види екологічно небезпечної діяльності з огляду на ступінь їх небезпеки, і тоді до їх групи можна включити і діяльність залізничного транспорту в частині перевезення небезпечних вантажів даним видом транспорту.

Отже, діяльність і експлуатація об’єктів залізничного транспорту, виступаючи джерелом підвищеної небезпеки, водночас, може розглядатись і як джерело екологічної небезпеки. З огляду на це,

відшкодування екологічної шкоди, заподіяної даним джерелом небезпеки, характеризується загальними та спеціальними правилами і умовами її застосування. Загальні правила щодо відшкодування екологічної шкоди: це наявність шкоди, протиправність діяльності, пов'язаної з підвищеною небезпекою, причинний зв'язок між джерелом небезпеки і шкодою. Спеціальні підстави, визначені в ст. 69 Закону України “Про охорону навколишнього природного середовища” [16]. Аналіз цих підстав доводить, що для відшкодування шкоди, заподіяної даними джерелами небезпеки вина заподіювача шкоди не виступає обов'язковою ознакою, тобто діє принцип відповідальності без вини або так званої “суворої відповідальності”. І, як стверджують дослідники у галузі транспортного права, принцип відповідальності без вини виступає особливістю цивільно-правової відповідальності у сфері транспортної діяльності [17, с. 139]. Слід відмітити, що принцип “суворої відповідальності” за шкоду, заподіяну особливими джерелами підвищеної небезпеки широко використовується у США, Англії, Німеччині тощо. [18, с. 13]. Зважаючи на те, що диспозиція частини третьої ст. 69 Закону недостатньо чітко визначає поняття зазначеного принципу, вважаємо за необхідне доповнити її таким змістом: “особи, що володіють джерелами підвищеної екологічної небезпеки, зобов'язані компенсувати заподіяну шкоду громадянам та юридичним особам незалежно від їх вини, окрім випадків, якщо не доведуть, що шкода виникла внаслідок стихійних природних явищ чи навмисних дій потерпілих”.

Отже, з огляду на вище зазначене можна виділити наступні спеціальні особливості екологічної шкоди, заподіяної у процесі діяльності об'єктів залізничного транспорту як джерел підвищеної небезпеки: джерело заподіяння шкоди – експлуатація рухомого складу залізничного транспорту; умови відшкодування шкоди – спричинена шкода відшкодовується незалежно від вини заподіювача шкоди; суб'єкти відшкодування шкоди – підприємства і установи залізничного транспорту, які на законних підставах володіють об'єктами рухомого складу даного виду транспорту; характер спричиненої шкоди – зміни кількісного і якісного стану природних об'єктів (атмосферне повітря, водні об'єкти, лісові, земельні ресурси), негативний вплив на життя і

здоров'я людей; взаємозв'язок заподіяної шкоди з забезпеченням діяльності залізничного транспорту щодо перевезення вантажів і пасажирів.

На практиці основні труднощі при розгляді справ щодо відшкодування екологічної шкоди, заподіяної джерелами підвищеної небезпеки, пов'язані зі способами їх відшкодування. За загальними правилами, визначеними в ст. 1192 Цивільного Кодексу України, до способів відшкодування шкоди належать відшкодування її в натурі або ж відшкодування завданих збитків у повному обсязі [11]. Звісно, реальна компенсація заподіяної шкоди, наприклад майну особи, у формі поверненні речі того ж роду і такої ж вартості, або ж у її ремонті, чи відновленні її попереднього стану, є логічним і доцільним способом відшкодування. Але коли мова йде про відновлення стану природного середовища чи природного ресурсу, даний спосіб є умовним, і в деякій мірі неможливим. Саме грошова компенсація завданих збитків виступає основним способом відшкодування екологічної шкоди. При цьому і в момент відшкодування шкоди неможливо також підрахувати всі реальні збитки, оскільки одні з них ще не настали, інші не отримали достатнього виразу тощо.

У чинному законодавстві України поки що відсутня комплексна Методика щодо розрахунку шкоди, заподіяної екологічними правопорушеннями, яка, наприклад, існує у Російській Федерації, де визначено загальний порядок і умови визначення розмірів стягнень за спричинену екологічну шкоду [9, с. 32]. Доцільно було б розробити дану Методику і для обчислення екологічної шкоди в Україні.

Що ж стосується визначення розмірів шкоди, завданої довкіллю чи окремим його елементам у процесі діяльності залізничного транспорту, вважаємо за необхідне, враховуючи зарубіжний досвід США, створити систему цивільних штрафів за дані правопорушення у поєднанні з накладенням додаткових обмежень на правопорушників у формі обмеження, призупинення, зупинення чи припинення даної діяльності [19, с. 11]. Власне, у тих випадках коли характер і розмір заподіяної екологічної шкоди у процесі діяльності залізничного транспорту можна

визначити на підставі регламентованих у законі такс і методик по відношенні до окремих природних ресурсів, це видається обґрунтованим і необхідним, у всіх інших випадках, на основі аналізу технологічних характеристик стану об'єктів залізничного транспорту і ймовірних наслідків їх впливу на навколишнє природне середовище вважаємо за потрібне створити систему нормованих штрафів за дані види екологічних правопорушень і закріпити їх у окремій Методиці, розробленій спільно органами Мінприроди України за погодженням з Головнім управлінням безпеки руху і екології Укрзалізниці.

Таким чином, відшкодування екологічної шкоди, заподіяної джерелами підвищеної небезпеки у процесі діяльності залізничного транспорту, – це складний процес, який настає як наслідок вчиненого екологічного правопорушення незалежно від вини заподіювача шкоди і забезпечується у судовому порядку у формі накладення на особу правопорушника за вчинене обов'язку компенсувати заподіяні збитки як довіллю в цілому, його окремим природним елементам, так і життю та здоров'ю людей.

Література

1. Конституція України від 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року: закон України від 21 грудня 2010 року // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 26. – Ст. 218.
3. Басай В. Д. Відшкодування шкоди, заподіяної екологічними правопорушеннями: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.06 “Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право” / В. Д. Басай. – Львів, 1996. – 24 с.
4. Краснова М.В. Проблеми компенсації шкоди за екологічним законодавством України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук спец. 12.00.06 / М.В. Краснова. – К, 2010. – 34 с.
5. Криволапова Л. В. Правовое обеспечение возмещения вреда, причиненного экологическими правонарушениями: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.06 “Земельное право; аграрное право; экологическое право; природоресурсное право” / Л. В. Криволапова. – Саратов, 2001. – 24 с.
6. Official journal of the European Union. – 2004. 30/04. L 143/56-143/74/.
7. Решетник Л. П. Відшкодування шкоди, заподіяної порушенням екологічних

прав громадян: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.06 "Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право" / Л. П. Решетник. – Харків, 2005. – 20 с.

8. Краснова М. Екологічна відповідальність за шкоду заподіяну навколишньому природному середовищу, у контексті адаптації законодавства України до законодавства ЄС / М. Краснова // *Право України*. – 2007. – № 3. – С. 146-151.

9. Краснова И. О. Правовое регулирование возмещения экологического вреда / И. О. Краснова // *Экологическое право*. – 2005. – № 4. – С. 26-33.

10. Ястребкова О. А. Проблемы экологического ущерба во французском праве / О. А. Ястребкова // *Экологическое право*. – 2004. – № 5. – С. 53-55.

11. Цивільний Кодекс України. – Х.: Одиссей, 2003. – 480 с.

12. Могилянський Л. Г. Возмещение ущерба при столкновении автотранспорта / Л. Г. Могилянський. – М.: Юрид. лит., 1987. – 112 с.

13. Про об'єкти підвищеної небезпеки: закон України від 18 січня 2001 року № 2245-3 // *Голос України*. – 2001. – 6 березня.

14. Про перелік видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку: постанова Кабінету Міністрів України від 27 липня 1995 року № 554 // *Урядовий кур'єр*. – 1995. – 13 серпня. – С. 8.

15. На львівську землю вилито 300 тонн смертельно небезпечної речовини // *Голос України*. – 2007. – 18 липня.

16. Про охорону навколишнього природного середовища: закон України від 25 червня 1991 року № 1264-ХІІ // *Відомості Верховної Ради України*. – 1991. – № 41. – Ст. 546.

17. Транспортне право України: навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілашевич; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.

18. Пендяга Г. Особливості регулювання цивільно-правової відповідальності в окремих системах права / Г. Пендяга // *Підприємництво, господарство і право*. – 2006. – № 10. – С. 11-15.

19. Тустановська І. В. Застосування права в галузі охорони довкілля в Україні та США (порівняльний аналіз): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.06 "Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право" / І. В. Тустановська. – Львів, 1998. – 16 с.

Анотація

Антонюк У. В. Цивільно-правова відповідальність за шкоду, завдану довкіллю у процесі діяльності залізничного транспорту в Україні. – Стаття.

У даній статті здійснено аналіз правового регулювання відшкодування шкоди, завданої довкіллю у процесі експлуатації об'єктів залізничного транспорту і

зроблено висновок про застосування, як загальних цивільно-правових, так і спеціальних еколого-правових підходів щодо компенсації екологічної шкоди у сфері залізничного транспорту.

Ключові слова: екологічна шкода, екологічна безпека, залізничний транспорт, охорона довкілля.

Аннотація

Антонюк У. В. Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный окружающей среде в процессе деятельности железнодорожного транспорта в Украине. – Статья.

В данной статье проведен анализ правового регулирования возмещения вреда, причиненного окружающей среде в процессе эксплуатации объектов железнодорожного транспорта и сделан вывод о применении, как общих гражданско-правовых, так и специальных эколого-правовых подходов к компенсации экологического ущерба в сфере железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: экологический вред, экологическая безопасность, железнодорожный транспорт, охрана окружающей среды.

Summary

Antoniuk U. V. Civil liability for damage to the environment in the process of rail transport in Ukraine. – Article.

This article analyzes the legal regulation of compensation for damage caused to the environment during the operation of the railway and concluded that the use as general civil and special environmental and legal approaches to compensate for environmental damage in the rail sector.

Key words: ecological damage, ecological safety, railway transport, guard of environment.



УДК 349.6:349.415

І.В. Барчук

кандидат юридичних наук,
доцент кафедри трудового,
екологічного,
земельного та аграрного права
Івано-Франківського факультету