

Medzinárodnoprávna zodpovednosť za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané

International Legal Liability for Injurious Consequences Arising Out of Acts Not Prohibited by International Law

Juraj Jankuv

Abstract: *The aim of this study is to define theoretical frame of institute of liability for injurious consequences of actions those are not prohibited by international law, to identify differences between this institute and the institute of responsibility for internationally wrongful acts, to outline the historical development of rules on liability for injurious consequences of actions, which are not prohibited by international law, to analyze relevant codification activities of the UN International Law Commission, to explore the related treaty arrangements relating to the liability of States, as well as related treaty arrangements enshrining civil liability of the operators of each activity. Mentioned analyses will form the basis for a summary of the most important features of the international legal institute of liability for injurious consequences of activities those are not prohibited by international law.*

Key Words: *International Public Law; Liability of States; Liability of Operators; Damage; Injurious Consequences of Activities Not Prohibited by International Law; Outer Space; Nuclear Energy; Environment; Maritime Law; Disposal of Wastes.*

Abstrakt: *Cieľom tejto štúdie je teoreticky vymedziť inštitút zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, identifikovať rozdiely medzi týmto inštitútom a inštitútom zodpovednosti za protiprávne správanie, načrtnúť historický vývoj pravidiel v oblasti zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, analyzovať relevantné kodifikačné aktivity Komisie OSN pre medzinárodné právo, preskúmať súvisiace zmluvné úpravy týkajúce sa zodpovednosti štátov, ako aj súvisiace zmluvné úpravy zakotvujúce občianskoprávnú zodpovednosť operátorov jednotlivých činností. Uvedené analýzy sú základom pre sumarizáciu najdôležitejších črt medzinárodnoprávne-*

ho inštitútu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané.

Kľúčové slová: *Medzinárodné právo verejné; zodpovednosť štátov; zodpovednosť operátorov; škoda; škodlivé dôsledky činností nezakázaných medzinárodným právom; kozmický priestor; jadrová energia; životné prostredie; morské právo; nakladanie s odpadmi.*

Úvod

V súčasnom medzinárodnom práve sa v období druhej polovice dvadsiateho storočia postupne vyvíjali nové pravidlá zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané. Vo vedeckej a odbornej literatúre sa tento druh zodpovednosti označuje aj ako zodpovednosť za škodlivé dôsledky činností medzinárodným právom dovolené.¹ Ide spravidla o činnosti, ktoré nesú zvýšený stupeň rizika a týkajú sa mierového využívania jadrovej energie, znečisťovania životného prostredia, prepravy nebezpečných látok a odpadov, prevádzky námorných lodí a kozmických objektov. Tento typ zodpovednosti sa v medzinárodnom práve verejnom vyvinul v súvislosti s nutnosťou vyvážiť slobodu správania sa štátov s opodstatnenými obavami, že neobmedzený výkon technologickej a priemyselnej moci môže zničiť ľudstvo.² V rámci tejto koncepcie zodpovednosti sa vyskytujú pravidlá upravujúce zodpovednosť štátov vo vzťahu k niektorým z uvedených činností i pravidlá upravujúce občianskoprávnu zodpovednosť vnútroštátnych operátorov niektorých z uvedených činností.

Cieľom tejto štúdie je teoreticky vymedziť inštitút zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, identifikovať rozdiely medzi týmto inštitútom a inštitútom zodpovednosti za protiprávne správanie, načrtnúť historický vývoj pravidiel v oblasti zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú me-

¹ K tejto problematike bližšie pozri dielo ŠTURMA, P. *International Liability for Injurious Consequences of Activities Not Prohibited by International Law: Mission Possible or Impossible?*. In: P. ŠTURMA, ed. et al. *Implementation and Enforcement of International Environmental Law*. 1st ed. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2002, s. 21-29. ISBN 978-80-8588945-1.

² JABBARI-GHARABAGH, M. *Type of State Responsibility for Environmental Matters in International Law*. *Revue Juridique Thémis* [online]. 1999, vol. 33, no. 1, s. 74 [cit. 2013-11-19]. ISSN 0556-7963. Dostupné na: <http://www.editionsthemis.com/uploaded/revue/article/rjtvol33num1/jabbari.pdf>.

dzinárrodným právom zakázané, analyzovať relevantné kodifikačné aktivity Komisie OSN pre medzinárodné právo, preskúmať súvisiace zmluvné úpravy týkajúce sa zodpovednosti štátov, ako aj súvisiace zmluvné úpravy zakotvujúce občianskoprávnu zodpovednosť operátorov jednotlivých činností. Uvedené analýzy budú základom pre sumarizáciu najdôležitejších črt medzinárodnoprávného inštitútu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané.

Teoretické vymedzenie inštitútu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, a rozdiely medzi týmto inštitútom a inštitútom zodpovednosti za protiprávne správanie

V teórii medzinárodného práva je zreteľné, že v medzinárodnom práve sa zmluvnou praxou štátov vyvíja osobitný druh zodpovednosti – zodpovednosť za činnosti, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané. Hoci právny režim a mechanizmy tohto druhu zodpovednosti sú v medzinárodnom práve dobre stabilizované, pojem režimu zodpovednosti pri absencii protiprávného správania je veľmi vzdialený od jasného vymedzenia.³ Autori v súvislosti s týmto druhom zodpovednosti v minulosti použili pojmy ako „zodpovednosť bez viny“ (angl. liability without fault), „zodpovednosť za riziko“ (angl. liability for risk), „objektívna zodpovednosť“ (angl. objective liability), „kauzálna zodpovednosť“ (angl. causal liability), „striktná zodpovednosť“ (angl. strict liability), „absolútna zodpovednosť“ (angl. absolute liability) a „zodpovednosť *sine delicto*“.⁴ Uvedené pojmy sú *de facto* synonymickými, avšak môžu sa v malej miere odlišovať v detailoch svojho obsahu. Vo vede medzinárodného práva sa v kontexte uvedených pojmov zrejme ako prvá objavila koncepcia „kauzálny zodpovednosti“, a to v roku 1902 prostredníctvom talianskeho internacionalistu Anzilottiho.⁵ V konečnom dôsledku však strešným pojmom pre všetky uvedené pojmy môže byť pojem „objektívna zodpoved-

³ MONTJOIE, M. The Concept of Liability in the Absence of an Internationally Wrongful Act. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 503. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁴ MONTJOIE, M. The Concept of Liability in the Absence of an Internationally Wrongful Act. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 503. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁵ JABBARI-GHARABAGH, M. Type of State Responsibility for Environmental Matters in International Law. *Revue Juridique Thémis* [online]. 1999, vol. 33, no. 1, s. 69 [cit. 2013-11-19]. ISSN 0556-7963. Dostupné na: <http://www.editionsthemis.com/uploaded/revue/article/rjtvol33num1/jabbari.pdf>.

nost“, ktorý stručne a jasne vystihuje podstatu tohto druhu zodpovednosti a ktorý je postavený na zodpovednosti bez zavinenia, kde zodpovedný subjekt zodpovedá za vzniknutú škodu objektívne, bez ohľadu na to, či škodu zaviniť, alebo nie.

Cieľom inštitútu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, je vytvoriť mechanizmus, ktorý zabráni situácii, kedy obeť nemá prostriedok nápravy k náhrade spôsobenej škody.⁶ Tento inštitút sa používa vo vzťahu k škodlivým dôsledkom činností, ktoré zahŕňajú riziko spôsobenia významnej cezhraničnej škody prostredníctvom ich fyzických dôsledkov. Ide o rôzne činnosti v oblasti životného prostredia, jadrovej energetiky, kozmického priestoru, morských priestorov a prepravy nebezpečných látok a odpadov.

Pojem zodpovednosť v medzinárodnom práve však všeobecne býva spravídla spájaný s porušením záväzkov vyplývajúcich z noriem medzinárodného práva a s aplikáciou obyčajového inštitútu zodpovednosti za protiprávne správanie. Preto považujeme za vhodné uskutočniť krátky exkurz do oblasti pojmu zodpovednosť, tak, ako je používaný v medzinárodnom práve verejnom, a zároveň odlíšiť z pojmového hľadiska inštitút zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, a inštitút zodpovednosti štátov za protiprávne správanie.

V medzinárodných zmluvných i mimozmluvných dokumentoch v oblasti životného prostredia sa pojem zodpovednosť (angl. responsibility alebo liability) používa v rôznych súvislostiach a často i v rôznych významoch. Pri bližšom pohľade je nutné rozlišovať tri základné významy tohto homonyma. V prvom rade ide o pojem zodpovednosť za medzinárodne protiprávne správanie (angl. responsibility). Ďalej ide o pojem zodpovednosť za škodlivé následky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané (angl. liability). Napokon ide o pojem zodpovednosť (angl. responsibility) v zmysle primárnej povinnosti štátu niečo urobiť, zaistiť alebo sa niečoho zdržať podľa konštrukcie príslušného medzinárodnoprávneho záväzku.⁷ Z hľadiska cieľa tejto časti štúdie je

⁶ MONTJOIE, M. The Concept of Liability in the Absence of an Internationally Wrongful Act. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 504. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁷ ŠTURMA, P. Mezinárodní odpovědnost za škody v mezinárodním právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: 1. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 117. ISBN 978-80-903409-2-X.

potrebné pracovať s prvými dvoma pojmami, resp. druhmi zodpovednosti.

K terminologickému odlišeniu oboch druhov zodpovednosti v anglickom jazyku prispela Komisia OSN pre medzinárodné právo v roku 1973, ktorej členovia sa dohodli, že anglický pojem „responsibility“ sa bude používať vo vzťahu k zodpovednosti štátov za protiprávne správanie a anglický pojem „liability“ sa bude používať v súvislosti so zodpovednosťou štátov za škodlivé následky činností, ktoré sú medzinárodným právom dovolené.⁸ Obedva pojmy je možné v slovenskom jazyku prekladať ako zodpovednosť. Pojem „liability“ je navyše možné preložiť aj ako ručenie. Je zaujímavé, že v českej odbornej literatúre sa obdobný pojem „ručení“ používal pre označenie inštitútu zodpovednosti v tradičnom medzinárodnom práve. Týmto pojmom sa označovala vlastnosť štátu spočívajúca v jeho spôsobilosti plniť, čo mu bolo uložené normami medzinárodného práva.⁹

Ako už bolo spomenuté, pojem „responsibility“ sa primárne používa na označenie zodpovednosti štátu za jeho správanie a z neho vzniknutú škodu. V tejto súvislosti sa odlišuje jednak zodpovednosť za medzinárodne protiprávne správanie (angl. responsibility), a jednak zodpovednosť (angl. liability) za škodlivé dôsledky činností, spojená s medzinárodným právom dovolenými činnosťami. V súvislosti s oboma druhmi zodpovednosti sa spája povinnosť k náhrade škody (angl. liability to make reparation). V tomto prístupe je možné vypozerovať určitý významový posun, ktorý môže čitateľa pomýliť. Anglický pojem „liability“ však v oboch prípadoch znamená povinnosť (ručenie) nahradiť škodu, pričom otázka toho, či škoda vznikla v dôsledku protiprávneho správania alebo z iného dôvodu, nie je relevantná. Z hľadiska pojmového sa teda v anglickej medzinárodnoprávnej odbornej terminológii pojem „responsibility“ používa len v súvislosti s obvyčajovo upravenou zodpovednosťou za protiprávne správanie. Naopak, pojem „liability“ sa používa v súvislosti so zodpovednosťou za škodlivé následky činností, ktoré nie sú medzinárod-

⁸ AGO, R. Conclusions du colloque “Responsabilité des États pour les dommages à l’environnement”. In: F. FRANCONI a T. SCOVAZZI, eds. *International Responsibility for Environmental Harm*. 1st ed. London: Graham & Trotman, 1991, s. 493-494. ISBN 978-1-85333-579-2.

⁹ ŠTURMA, P. Mezinárodní odpovědnost za škody v mezinárodním právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: 1. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 117-118. ISBN 978-80-903409-2-X.

ným právom zakázané, tak, ako je definovaná v rámci kodifikačných aktív Komisie OSN pre medzinárodné právo v súvislosti a so zmluvne upravenou absolútnou (striktnou, objektívnou) zodpovednosťou, ktorá predstavuje jej poddruh. Z hľadiska iných jazykov než je jazyk anglický však môže dochádzať k terminologickým interpretačným problémom vzhľadom na skutočnosť, že v žiadnom inom jazyku neexistujú odlišné ekvivalenty oboch pojmov a oba pojmy sa spravidla prekladajú ako „zodpovednosť“.¹⁰

Koncepcia zodpovednosti za škodlivé následky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, vykazuje v porovnaní s inštitútom zodpovednosti za protiprávne správanie viacero rozdielov. *Primárny rozdiel* medzi zodpovednosťou za protiprávne správanie a zodpovednosťou za škodlivé následky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, je skutočnosť, že v prvom prípade ide o zodpovednosť za správanie v rozpore s medzinárodným právom a v druhom o zodpovednosť za škody spôsobené činnosťami, ktoré sú medzinárodným právom dovolené. *Ďalší rozdiel* spočíva v povahe noriem, ktoré upravujú pravidlá oboch druhov zodpovednosti. Zatiaľ, čo v prvom prípade majú tieto pravidlá obyčajovú podobu (ich písomné zacytenie predstavuje návrh Komisie pre medzinárodné právo), pravidlá upravujúce zodpovednosť za škodlivé dôsledky činností medzinárodným právom dovolené existujú najmä v zmluvnej podobe, resp. v podobe kodifikačných návrhov Komisie OSN pre medzinárodné právo, ktoré unifikujú vnútroštátne pravidlá v danej oblasti. *Tretí rozdiel* spočíva v povahe zodpovednosti. V prvom prípade ide o zodpovednosť subjektívnu, ktorá sa viaže na predchádzajúce protiprávne správanie sa štátu, prípadne iného subjektu medzinárodného práva. V druhom prípade je konštrukcia zodpovednosti objektívna, t.j. štát, resp. vnútroštátny operátor rizikovej činnosti zodpovedá za škodlivé následky dovolených činností objektívne, bez ohľadu na to, či ich zavini.

Historický vývoj pravidiel v oblasti zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané

Historický vývoj pravidiel v oblasti zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, sa v medzinárodnom práve pravdepodobne postupne udomácnil cestou analógie

¹⁰ LOUKA, E. *International Environmental Law: Fairness, Effectiveness, and World Order*. 1st ed. New York: Cambridge University Press, 2006, s. 478. ISBN 978-0-521-86812-9.

s podobnými inštitútmi existujúcimi v rímskom práve.¹¹ Prvé nepriame zmienky o existencii týchto pravidiel je možné identifikovať v rámci judikatúry medzinárodných vyšetrovacích, arbitrážnych a súdnych orgánov. V prípade *Zlievareň v Traile (1941)*,¹² riešenom arbitrážnou cestou, išlo o americko-kanadský spor ohľadom znečisťovania amerického územia kanadskou zlievarenskou spoločnosťou Trail Smelter, spracúvajúcou olovo a zinok. Táto spoločnosť sídlila v pohraničnom meste Trail, asi 10 míľ od hraníc s USA. Spracovávala olovo a zinok už od počiatkov 20. storočia. V roku 1930 produkovala po zvýšení výroby 300 ton sírnatých výparov obsahujúcich aj dioxid síry ročne. Tieto exhaláty sa šírili údolím rieky Columbia až do USA, kde spôsobili značné škody na krajine i iné škody v rámci štátu Washington. USA vyvolalo rokovanie s Kanadou, ktoré skončilo dohodou o arbitrážnom riešení sporu. Arbitrážny orgán konštatoval, že došlo k škode spôsobenej prekročením určitého limitu znečistenia ovzdušia oxidom uhličitým kanadskou súkromnou zlievarňou. Arbitrážny orgán tu podobne ako v prípade *Prielivu Korfu (1949)*¹³ konštatoval, že medzinárodné právo obyčajovými normami ukladá štátom záväzok *sic utere tuo ot alienum non laedas*, t.j. záväzok nepoužívať svoje územie tak, aby bola spôsobená škoda inému štátu alebo na medzinárodných priestoroch.¹⁴ V konečnom dôsledku však arbitrážny orgán nemohol konštatovať zodpovednosť Kanady, keďže na to nebol zmocnený arbitrážnou zmluvou. Na druhej strane stanovil špeciálny režim za účelom zníženia a monitorovania budúcich škodlivých emisií presahujúcich tolerovanú úroveň, a zároveň povinnosť Kanady zaplatiť odškodnenie za náhodné emisie presahujúce tolerovanú úroveň.¹⁵ Povinnosť zaplatiť odškodnenie tu skôr korešponduje s režimom zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré sú medzinárodným právom dovolené. Naopak, nedodržanie špeciálneho režimu zníženia emisií by v prípade porušenia vyvolalo zodpovednosť za protiprávne správanie. Uvedený prípad má teda ako dimenziu zodpovednosti štátov za protiprávne sprá-

¹¹ BOYLE, A. E. Globalising Environmental Liability: The Interplay of National and International Law. *Journal of Environmental Law*. 2005, vol. 17, no. 1, s. 3. ISSN 0952-8873.

¹² Pozri *Trail Smelter Case (United States, Canada)* [1938-04-16 a 1941-03-11]. Reports of International Arbitral Awards Vol. 3, s. 1905-1982.

¹³ *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)* [1949-04-09]. International Court of Justice, 1949, s. 4-38.

¹⁴ Van DYKE, J. M. Liability and Compensation for Harm Caused by Nuclear Activities. *Denver Journal of International Law and Policy*. 2006, vol. 35, no. 1, s. 14. ISSN 0196-2035.

¹⁵ K prípadu *Zlievareň v Traile* bližšie pozri dielo BRATSPIES, R. M. a R. A. MILLER, eds. *Transboundary Harm in International Law: Lessons from the Trail Smelter Arbitration*. 1st ed. New York: Cambridge University Press, 2006, s. 347. ISBN 978-0-521-85643-0.

vane, tak i dimenziu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností štátov, ktoré sú medzinárodným právom dovolené.

V prípade *Jazero Lanoux (franc. Lac Lanoux – 1957)*¹⁶ riešil arbitrážny tribunál otázku, či využívanie vôd rovnomenného jazera Francúzskom a z tohto vyplývajúca zmena v množstve vody rieky Carol na španielskom území predstavuje medzinárodne protiprávne správanie vyvolávajúce zodpovednosť Francúzska za dané následky. Riešenie sporu sa opieralo o dvojstrannú *Zmluvu z Bayonne (1866)* medzi oboma štátmi, ktorej článok 9 určil, že využívanie vôd jazera je dovolené s výhradou, že nepresiahne rozsah potrebný k uspokojeniu skutočných potrieb. Tento článok stanovil, že verejne prospešné práce môže každá strana uskutočňovať za podmienky, že bude poskytnuté náležité odškodnenie, čo skôr evokuje aplikáciu zodpovednosti za škody medzinárodným právom dovolené. Arbitrážny orgán dospel k záveru, že Francúzsko by zodpovedalo za protiprávne správanie iba vtedy, ak by opomenulo uskutočniť nevyhnutné bezpečnostné opatrenia, a ak by boli španielske práva skutočne dotknuté. V danom prípade bolo konštatované, že Francúzsko je oprávnené vykonávať svoje práva. Nemôže však ignorovať španielske záujmy. Z dikcie arbitrážneho nálezu vyplýva, že i tento prípad má opäť dimenziu týkajúcu sa zodpovednosti za protiprávne správanie, ale aj dimenziu zodpovednosti za škodlivé následky činností medzinárodným právom dovolené.

Úplne prvou medzinárodnou zmluvou, ktorá zakotvila zodpovednosť štátu za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, je pravdepodobne *Dohovor o šírom mori (1958)*,¹⁷ ktorý zakotvil zodpovednosť štátu v súvislosti s dovoleným aktom zastavenia a prehliadky lode podozrivej z činov zakotvených v článku 22, pre prípad, ak sa podozrenie nepreukáže.

Ďalšie zmluvné úpravy v tejto oblasti vznikli v šesťdesiatych a sedemdesiatych rokoch dvadsiateho storočia, s cieľom upraviť dve rizikové oblasti činností, ktoré môžu priniesť cezhraničné škody, a to oblasť znečisťovania morí ropou a oblasť jadrových nehôd.¹⁸ V týchto dvoch oblastiach vznikali v uvedených obdobiach cezhraničné škody relatívne pravi-

¹⁶ Pozri *Affaire du lac Lanoux (Espagne, France)* [1957-11-16]. Reports of International Arbitral Awards, 2006, vol. 12, s. 281-317.

¹⁷ *Geneva Convention on the High Seas* [1958-04-29]. 450 UNTS 11.

¹⁸ BOYLE, A. E. Globalising Environmental Liability: The Interplay of National and International Law. *Journal of Environmental Law*. 2005, vol. 17, no. 1, s. 4. ISSN 0952-8873.

delne. Dohovory týkajúce sa oboch oblastí však zakotvili primárnu občianskoprávnu zodpovednosť operátorov rizikových činností. Z chronologického hľadiska išlo postupne o *Parížsky dohovor o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie (1960)*,¹⁹ *Bruselský dohovor o zodpovednosti operátorov jadrových lodí (1962)*,²⁰ *Bruselskú zmluvu dopĺňujúcu Parížsky dohovor o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie (1963)*,²¹ *Viedenský dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené jadrovou udalosťou (1963)*,²² *Dodatkový protokol k Parížskemu dohovoru o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie (1964)*,²³ *Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami (1969)*,²⁴ *Bruselský dohovor týkajúci sa občianskoprávnej zodpovednosti v oblasti námornej prepravy jadrového materiálu (1971)*,²⁵ *Medzinárodný dohovor o založení medzinárodného fondu pre náhradu škody spôsobenej znečistením ropou (1971)*,²⁶ a napokon *Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škodu spôsobenú znečistením ropou vzniknutú pri skúmaní a využívaní nerastných zdrojov morského dna (1977)*.²⁷

V období šesťdesiatych a sedemdesiatych rokov však vznikli aj dva dohovory, ktoré zakotvujú i zodpovednosť štátu za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, v oblasti kozmického priestoru. *Zmluva o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies*

¹⁹ *Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy* [1960-07-29]. 956 UNTS 263. Tento dohovor je záväzný od roku 1968.

²⁰ *Brussels Convention on the Liability of the Operators of Nuclear Ships* [1962-05-25]. AJIL 57(1), s. 268-278. Tento dohovor nie je záväzný.

²¹ *Brussels Agreement Supplementary to the Paris Convention of 1960 on Third Party Liability* [1963-01-31]. 1041 UNTS 358. Tento dohovor je záväzný od roku 1974.

²² *Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage* [1963-05-21]. 1063 UNTS 265. Tento dohovor platí od roku 1977.

²³ *Additional Protocol to Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy* [1964-01-28]. 956 UNTS 335.

²⁴ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* [1969-11-29]. 973 UNTS 3.

²⁵ *Convention Related to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material* [1971-12-17]. 974 UNTS 255. Tento dohovor platí od roku 1975.

²⁶ *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* [1971-12-18]. 1110 UNTS 57.

²⁷ *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources* [1977-05-01]. 14 ILM 1450.

(1967)²⁸ v článku VII vo veľmi všeobecnej rovine zakotvuje medzinárodnú zodpovednosť štátov za škody spôsobené ich kozmickými objektmi alebo ich súčasťami inej zmluvnej strane alebo jej fyzickým či právnickým osobám na Zemi, vo vzdušnom priestore alebo v kozmickom priestore vrátane Mesiaca a iných nebeských telies. Na toto ustanovenie potom nadviazal špecializovaný *Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi (1972)*,²⁹ ktorý zakotvuje tento druh zodpovednosti vo vzťahu k škodám vzniknutým lietadlám za letu a na zemskom povrchu, pričom musí ísť o škodu na životoch a zdraví osôb či na ich majetku.

Určítym medzníkom pre vývoj a formovanie tohto druhu zodpovednosti sa stala *Konferencia OSN o životnom prostredí*, ktorá sa konala v Štokholme (1972),³⁰ kde bola o.i. prijatá veľmi významná *Deklarácia OSN o ľudskom životnom prostredí*.³¹ V zásade 22 tejto deklarácie je stanovené, že štáty majú spolupracovať, aby rozvinuli medzinárodné právo v oblasti zodpovednosti a kompenzácie pre obeť znečistenia a iných škôd na životnom prostredí spôsobené v rámci ich jurisdikcie alebo kontroly v oblastiach mimo ich jurisdikcie.³²

V nadväznosti na závery Konferencie OSN o životnom prostredí (1972) i zmluvnú prax štátov sa v roku 1977 začala problematikou zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, zaoberať Komisia OSN pre medzinárodné právo.³³ Táto komisia v nadväznosti na túto problematiku prijala dva kodifikačné návrhy, a to *Návrh článkov o zabránení cezhraničnej škode spôsobenej ri-*

²⁸ *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies* [1967-01-27]. 610 UNTS 205.

²⁹ *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects* [1972-03-29]. 961 UNTS 187.

³⁰ Bližšie pozri BIRNIE, P. W. a A. E. BOYLE. *Basic Documents on International Law and the Environment*. 1st ed. Oxford: Clarendon Press, 1995, s. 1-8. ISBN 978-0-19-876320-8.

³¹ *Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment* [1972-06-16]. UN Doc. A/Conf.48/14/Rev. 1 (1973); 11 ILM 1416.

³² Anglické znenie zásady 22 je nasledovné: „... States shall cooperate to develop further the international law regarding liability and compensation for the victims of pollution and other environmental damage caused by activities within the jurisdiction or control of such States to areas beyond their jurisdiction...” Použitý pojem „liability“ indikuje, že nejde o zodpovednosť štátov za protiprávne správanie, ale o zodpovednosť za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané.

³³ BOYLE, A. E. Globalising Environmental Liability: The Interplay of National and International Law. *Journal of Environmental Law*. 2005, vol. 17, no. 1, s. 4. ISSN 0952-8873.

zikovými činnosťami (2001)³⁴ a *Návrh Princípov rozdelenia strát v prípade cezhraničnej škody vzniknutej z rizikových činností (2006)*.³⁵

Štáty však paralelne s týmito kodifikačnými snahami Komisie OSN pre medzinárodné právo pokračovali v produkcii ďalších dohovorov a protokolov k starším, už prijatým dohovorom, ktoré ďalej precizovali daný typ zodpovednosti v jednotlivých oblastiach. V roku 1974 bol prijatý *Dohovor o preprave cestujúcich a ich batožiny na mori*,³⁶ neskôr doplnený dvoma protokolmi z rokov 1976 a 1990. Tento dohovor zakotvil zodpovednosť dopravcu za škody vzniknuté na prepravovanej batožine, ako aj škody vzniknuté v nadväznosti na úmrtie či poranenie cestujúcich v dôsledku nehôd lodí. V roku 1982 bol prijatý *Dohovor o morskom práve (1982)*,³⁷ ktorý reviduje už spomínaný *Dohovor o širom mori (1958)*. Tento dohovor mierne rozvinul ustanovenia článku 22 Dohovoru o širom mori v článku 110 a zakotvil zodpovednosť štátu vo vzťahu k škodám, ktoré vznikli lodi, ktorá bola neoprávnene zastavená na mori. V článku 235 navyše tento dohovor zakotvuje, že štáty budú niest' zodpovednosť (angl. liability) za škody spôsobené na morskom životnom prostredí.³⁸ V roku 1988 bol prijatý *Spoločný protokol o aplikácii Viedenského dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za jadrovú škodu a Parížskeho dohovoru o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie*,³⁹ ktorého účelom bolo zamedziť paralelnému vzniku zodpovednosti podľa oboch dohovorov. O rok neskôr, v roku 1989, bol v rámci Hospodárskej komisie OSN pre Európu prijatý *Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené pri preprave nebezpečného tovaru po cestách, železničiach a na plavidlách vnútrozemskej plavby*,⁴⁰ ktorý zakotvil ob-

³⁴ *Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities* [2001-05-11]. Report of the International Law Commission on the Work of Its Fifty-Third Session, UN Doc. A/56/10.

³⁵ *Draft Principles on the Allocation of Loss in the Case of Transboundary Harm Arising Out of Hazardous Activities* [2006-06-02]. Report of the International Law Commission on the Work of Its Fifty-Eight Session, UN Doc. A/61/10.

³⁶ *Convention on the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea* [1974-12-13]. 1463 UNTS 221.

³⁷ *United Nations Convention on the Law of the Sea* [1982-12-10]. 1833 UNTS 3.

³⁸ V ods. 1 článku 235 sa uvádza v anglickom znení: „They (states) shall be liable in accordance with international law.“

³⁹ *Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage and the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy* [1988-09-21]. 1672 UNTS 293.

⁴⁰ *Convention on Civil Liability for Damage Caused During Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels* [1989-10-10]. UN Doc. ECE/TRANS/79.

jektívnu občianskoprávnu zodpovednosť dopravcov za škody pri preprave nebezpečného tovaru po cestách, železničiach a na plavidlách vnútrozemskej plavby.

Ďalším impulzom k rozvoju daného typu zodpovednosti bolo prijatie *Deklarácie o životnom prostredí a rozvoji (1992)*,⁴¹ prijatej na *Konferencii OSN o životnom prostredí a rozvoji (1992)* v Rio de Janeiro.⁴² V zásade 13 tejto deklarácie⁴³ je zakotvené, že štáty budú rozvíjať národné právo týkajúce sa zodpovednosti a náhrady škody pre obeť znečistenia a iných environmentálnych škôd. Štáty budú tiež spolupracovať rýchle a viac odhodlanejšie pri rozvoji medzinárodného práva týkajúceho sa zodpovednosti a náhrady škody za nepriaznivé účinky ekologickej škody spôsobenej činnosťami v rámci ich jurisdikcie alebo kontroly v oblastiach mimo ich jurisdikcie. Hneď v nasledujúcom roku 1993 bol v nadväznosti na toto ustanovenie v rámci Rady Európy prijatý *Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti vyplývajúcej z činností nebezpečných pre životné prostredie*,⁴⁴ ktorý zakotvuje absolútnu zodpovednosť za škody operátorov rizikových činností v oblasti životného prostredia.

V roku 1996 bol prijatý *Medzinárodný dohovor o zodpovednosti a náhrade škôd pri preprave škodlivých a nebezpečných látok na mori (1996)*,⁴⁵ ktorý zakotvil zodpovednosť vlastníkov lodí za škody spôsobené pri nehodách lodí prepravujúcich rôzne druhy presne určených škodlivých látok. V roku 1997 bol prijatý *Protokol na zmenu Viedenského dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za jadrovú škodu*,⁴⁶ ktorý sa týka do-

⁴¹ *Rio Declaration on Environment and Development* [1992-06-13]. UN Doc. A/CONF.151/26 (vol. I).

⁴² Bližšie pozri BIRNIE, P. W. a A. E. BOYLE. *Basic Documents on International Law and the Environment*. 1st ed. Oxford: Clarendon Press, 1995, s. 9-14. ISBN 978-0-19-876320-8.

⁴³ Anglické znenie zásady je nasledovné: „... States shall develop national law regarding liability and compensation for the victims of pollution and other environmental damage. States shall also cooperate in an expeditious and more determined manner to develop further international law regarding liability and compensation for adverse effects of environmental damage caused by activities within their jurisdiction or control to areas beyond their jurisdiction...“ Použitý pojem „liability“ indikuje, že nejde o zodpovednosť štátov za protiprávne správanie, ale o zodpovednosť za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané.

⁴⁴ *Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment* [1993-06-21]. CETS No. 150.

⁴⁵ *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea* [1996-05-03]. 35 ILM 1415.

⁴⁶ *Protocol to Amend the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage* [1997-09-12]. 2241 UNTS 302.

plnkovej zodpovednosti štátov za jadrové škody. V tom istom roku bol prijatý autonómny *Dohovor o doplnkovej náhrade škody za jadrovú škodu*,⁴⁷ ktorý mal rovnaký účel. V roku 1999 bol prijatý *Protokol o zodpovednosti za cezhraničný odpad*⁴⁸ k *Bazilejskému dohovoru o riadení pohybov nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní (1989)*.⁴⁹ Závazok spracovať takýto protokol vyplynul štátom z článku 12 Bazilejského dohovoru. Uvedený protokol zakotvil zodpovednosť osôb prepravujúcich nebezpečné odpady cez hranice za škodu vzniknutú v súvislosti s nebezpečnými odpadmi pri ich cezhraničnej preprave. V roku 2001 bol prijatý *Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov*,⁵⁰ ktorý upravuje zodpovednosť za škody vzniknuté pri únikoch oleja slúžiaceho ako pohonná či mazacia látka lodí. V roku 2004 bol prijatý *Protokol na zmenu Parížskeho dohovoru o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie*, ktorý implementoval všetky zmeny, ku ktorým došlo vo vzájomnej interakcii Parížskeho dohovoru (1960) a Viedenského dohovoru (1963).

Uvedená zmluvná normotvorba v priebehu času nastolila i otázku možnej existencie obyčajových pravidiel v tejto oblasti. Napriek záujmu medzinárodného spoločenstva o túto otázku a možnú užitočnosť takýchto noriem je pravdepodobné, že takýto režim zatiaľ ešte neexistuje kvôli viacerým problémom. Primárne vzniku týchto pravidiel bráni nejednotná prax štátov v tejto oblasti.⁵¹ Vývoju obyčajových pravidiel v tejto oblasti bráni aj existencia obyčajových pravidiel zakotvujúcich zodpovednosť za porušenie povinnosti prevencie a náležitej bdlosti (angl. due diligence), ako aj už spomínanej obyčajovej normy *sic utere tuo ut alienum non laedas*, zakazujúcej použiť územie štátu tak, aby bola spôsobená škoda inému štátu. Existencia týchto pravidiel znamená existenciu „... tieňa proti-právnosti, ktorý vždy visí nad aktivitami nezakázanými medzinárodným

⁴⁷ *Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage* [1997-09-12]. IAEA INFCIRC/567.

⁴⁸ *Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal* [1999-12-10]. UN Doc. UNEP/CHW.1/WG.1/9/2.

⁴⁹ *Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal* [1989-03-22]. 1673 UNTS 126.

⁵⁰ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage* [2001-03-23]. LEG/CONF 12/19.

⁵¹ Bližšie pozri štúdiu Sekretariátu Komisie OSN pre medzinárodné právo *International Liability for Injurious Consequences Arising Out of Acts Not Prohibited by International Law* [1984-10-16]. UN Doc. A/CN.4/384.

právom...⁵² Napriek uvedenému je možné konštatovať, že niektoré čiastkové obyčajové pravidlá v tejto oblasti existujú. Príkladom takéhoto obyčajového pravidla je záväzok štátov zabezpečiť odhad dopadov plánovaných aktivít na životné prostredie (angl. environmental impact assessment). Existenciu tohto pravidla potvrdil Medzinárodný súdny dvor v prípade *Celulóžky na rieke Uruguaj (2010)*.⁵³

Podporným faktorom pre ďalší potenciálny vývoj obyčajových pravidiel zodpovednosti štátov za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, v budúcnosti môže byť rovnorodá prax štátov. Často citovaným býva prípad japonskej rybárskej lode *Fukuryu Maru (1974)*, ktorej posádka bola zdravotne postihnutá v dôsledku amerických jadrových pokusov uskutočňovaných blízko Marshallových ostrovov (vtedy poručenské územie USA). Lod' sa nachádzala mimo zónu vyznačenú ako nebezpečná oblasť. I napriek tomu 23 členov posádky bolo postihnutých rôznymi ťažkosťami z ožiarenia a jeden z nich zomrel. Náklad rýb bol zničený, rovnako ako úlovky kontaminovaných rýb ďalších japonských lodí. Jadrové pokusy v tom čase neboli zakázané. Spojené štáty odmietli svoju zodpovednosť, avšak i napriek tomu poskytli Japonsku v roku 1982 kompenzáciu *ex gratia* vo výške 100 miliónov USD v súvislosti so škodami spôsobenými jadrovými pokusmi v rokoch 1946 až 1963.⁵⁴ Spojené štáty poskytli náhradu škody aj postihnutým obetiam žijúcim na samotných Marshallových ostrovoch vo výške 185 miliónov USD v dôsledku svojich jadrových pokusov z roku 1950.⁵⁵ Odškodnenie poskytli Spojené štáty americké aj Španielsku v súvislosti s haváriou svojho bombardovacieho lietadla B-52 naloženého štyrmi atómovými bombami v španielskych pobrežných vodách blízko španielskeho mesta

⁵² Bližšie pozri MONTJOIE, M. The Concept of Liability in the Absence of an Internationally Wrongful Act. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 507. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁵³ *Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay)* [2010-04-20]. International Court of Justice, s. 14.

⁵⁴ Bližšie pozri ŠTURMA, P. Mezinárodná zodpovednosť za škody v medzinárodnom právu životného prostredia. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: I. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 130. ISBN 978-80-903409-2-X.

⁵⁵ Bližšie pozri PEVEC, D. The Marshall Islands Nuclear Claims Tribunal: The Claims of the Enewetak People. *Denver Journal of International Law and Policy*. 2006, vol. 35, no. 1, s. 221-239. ISSN 0196-2035.

Palomares v roku 1966.⁵⁶ Mimozmluvné plnenie *ex gratia* poskytol Kanade v roku 1981 aj bývalý Sovietsky zväz po havárii jeho družice Kozmos 954 na kanadskom území, a to vo výške troch miliónov CAD vo vzťahu ku vzniknutým environmentálnym škodám.⁵⁷

Kodifikačné aktivity Komisie OSN pre medzinárodné právo v oblasti zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané

Problematika zodpovednosti štátov za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, bola zaradená do kodifikačného programu Komisie pre medzinárodné právo v roku 1977 v nadväznosti na existujúcu zmluvnú prax štátov i závery Konferencie OSN o životnom prostredí (1972). Ako už bolo povedané, v tomto prípade nejde o kodifikáciu obyčajových noriem v pravom slova zmysle, ale najmä o pokrokový rozvoj čiastočne inšpirovaný zmluvnou praxou štátov. Komisia v tejto súvislosti pripravila dva kodifikačné dokumenty.

Prvým z uvedených dokumentov Komisie OSN pre medzinárodné právo je už spomínaný *Návrh článkov o zabránení cezhraničnej škody spôsobenej rizikovými činnosťami (2001)* po jeho druhom čítaní. Tento návrh obsahuje preambulu a 19 článkov. Komisia odporučila Valnému zhromaždeniu OSN prijať návrh vo forme medzinárodného dohovoru. Valné zhromaždenie vzalo tento návrh na vedomie rezolúciou č. 56/82 z 12. decembra 2001.⁵⁸

Uvedený návrh má zreteľný ekologický rozmer. Článok 1 uvádza, že návrh sa týka činností nezakázaných medzinárodným právom, ktoré v sebe nesú riziko značnej cezhraničnej škody⁵⁹ prostredníctvom ich fyzických dôsledkov. Podľa článku 2 písm. b) sa škodou rozumie škoda spôsobená osobám, majetku alebo životnému prostrediu. V článku 3 sa štáty zaväzujú prijať vhodné opatrenia na zabránenie významným cezhraničným

⁵⁶ Van DYKE, J. M. Liability and Compensation for Harm Caused by Nuclear Activities. *Denver Journal of International Law and Policy*. 2006, vol. 35, no. 1, s. 26. ISSN 0196-2035.

⁵⁷ Bližšie pozri Van DYKE, J. M. Liability and Compensation for Harm Caused by Nuclear Activities. *Denver Journal of International Law and Policy*. 2006, vol. 35, no. 1, s. 26-27. ISSN 0196-2035.

⁵⁸ *Resolution No. 56/82* [2001-12-12]. United Nations General Assembly, UN Doc. A/RES/56/82.

⁵⁹ K problematike definície pojmu cezhraničná škoda bližšie pozri HANQIN, X. *Transboundary Damage in International Law*. 1st ed. New York: Cambridge University Press, 2003, s. 3-9. ISBN 978-0-521-81423-2.

škodám. V článku 4 sa štáty zaväzujú *spolupracovať navzájom a s medzinárodnými organizáciami* v danej oblasti. Článok 5 zakotvuje záväzok štátov *prijat' legislatívne, administratívne a iné opatrenia*, vrátane vytvorenia vhodných monitorovacích mechanizmov na implementáciu ustanovení článkov. V duchu článku 6 majú štáty vytvoriť *mechanizmus udeľovania predbežného súhlasu* pre vnútroštátne subjekty, ktoré majú zámer vykonávať rizikové aktivity, ktoré spadajú pod rámec návrhu článkov. Článok 7 zakotvuje pravidlo, ktoré ukladá štátom záväzok zabezpečiť, aby sa pred rozhodnutím o povolení danej aktivity *vykonal odhad dopadov tejto predpokladanej aktivity na životné prostredie*, vrátane odhadu možného vzniku cezhraničnej škody. Ako už bolo spomenuté, medzičasom sa v tejto oblasti vyvinulo nové obyčajové pravidlo. V prípade *Celulóžky na rieke Uruguaj (2010)*⁶⁰ Medzinárodný súdny dvor konštatoval, že *záväzok odhadovať dopady na životné prostredie nadobudol medzičasom obyčajovú podobu*.

Ďalšie články vytvárajú *informačné a notifikačné procedúry pre prípad rizika vzniku škody*, právo verejnosti na prístup k informáciám o danej problematike, povinnosť štátov konzultovať navzájom v prípade rizika vzniku škody, ako aj spôsob riešenia sporov. Tento kodifikačný návrh v podstate rozpracoval iba koncepciu cezhraničnej škody. Čo sa týka samotnej zodpovednosti, návrh článkov obsahuje v podstate iba nediskriminačnú klauzulu v článku 15, v duchu ktorej *štáty nebudú diskriminovať osoby bez ohľadu na ich národnosť či štátnu príslušnosť pri prístupe k súdnym a iným procedúram pre účely ich ochrany či iným vhodným nápravným opatreniam*.⁶¹

Druhým kodifikačným dokumentom Komisie OSN pre medzinárodné právo je *Návrh Princípov rozdelenia strát v prípade cezhraničnej škody vzniknutej z rizikových činností*. V roku 2006 bolo realizované druhé čítanie a návrh článkov bol postúpený Valnému zhromaždeniu OSN. Valné zhromaždenie vzalo tento návrh na vedomie *rezolúciou č. 61/36 zo 4. decembra 2006*.⁶² V ďalšej *rezolúcii č. 65/28 (2010)* Valné zhromažde-

⁶⁰ *Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay)* [2010-04-20]. International Court of Justice, s. 14.

⁶¹ Bližšie pozri BOYLE, A. E. Liability for Injurious Consequences of Acts Not Prohibited by International Law. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 97. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁶² *Resolution No. 61/36* [2006-12-04]. United Nations General Assembly, UN Doc. A/RES/61/36.

nie OSN (VZ OSN) dáva tento kodifikačný návrh do pozornosti štátov a žiada ich, aby o.i. zvážili aj možnosť uzavretia dohovoru na základe týchto článkov. Podľa tejto rezolúcie sa VZ OSN bude osudom tohto kodifikačného návrhu zaoberať na svojom pravidelnom zasadnutí na jeseň v roku 2013, ktoré nedávno prebehlo.

Návrh dnes obsahuje preambulu a text 8 princípov. Základným cieľom návrhu, ktorý rezonuje už v jeho preambule, je *zaistenie rýchlej a zodpovedajúcej kompenzácie obetiam cezhraničných škôd, vrátane škody na životnom prostredí*. V duchu článku 1 je zreteľné, že návrh článkov sa týka *cezhraničných škôd spôsobených rizikovými činnosťami, ktoré nie sú zakázané medzinárodným právom*. V článku 2 sú definované najdôležitejšie pojmy návrhu článkov. Pojem „škoda“ je definovaný v článku 2 písm. a) ako *významná škoda spôsobená osobám, majetku alebo životnému prostrediu, ktorá zahŕňa stratu na živote alebo poranenie osoby, stratu alebo poškodenie majetku vrátane majetku, ktorý tvorí súčasť kultúrneho dedičstva, stratu alebo poškodenie zhoršením stavu životného prostredia a náklady na primerané opatrenia potrebné pre obnovenie majetku alebo životného prostredia vrátane prírodných zdrojov*. Pojem „životné prostredie“ podľa článku 2 písm. b) zahŕňa *prírodné zdroje, neživé i živé, ako sú vzduch, voda, pôda, fauna a flóra a interakcie medzi týmito zložkami a charakteristické zložky zemskeho povrchu*. Podľa článku 2 písm. f) poškodeniami môžu byť *fyzické a právnické osoby*, ale i štáty. Článok 3 potvrdzuje ciele uvedené v preambule a uvádza, že cieľom návrhu článkov je *zabezpečiť rýchlu a adekvátnu náhradu škody obetiam cezhraničnej škody, ako aj zachovať a chrániť životné prostredie v prípade udalosti vzniku cezhraničnej škody* vo vzťahu k zmierneniu škody na životnom prostredí, vrátane jeho zotavenia a obnovy. Podľa článku 4 ods. 1 majú štáty záväzok prijať *všetky nevyhnutné opatrenia, aby zabezpečili rýchlu a adekvátnu náhradu škody obetiam cezhraničných škôd spôsobených rizikovými činnosťami* v rámci ich územia alebo iným spôsobom v rámci ich jurisdikcie či kontroly. V duchu článku 4 ods. 2 takéto opatrenia budú obsahovať *uloženie zodpovednosti operátorovi danej činnosti*, a kde je to vhodné, aj *inej osobe*. Táto zodpovednosť si nevyžaduje dôkaz či vinu. Má teda objektívnu povahu, bez potreby preukázania zavinenia. Podľa článku 4 ods. 3 by štáty mali *zaviazať operátora, a ak je to vhodné, i iné osoby k tomu, aby mali dostatočné finančné zdroje na pokrytie škôd*, zabezpečené poistením či inými finančnými zárukami. Podľa článku 4 ods. 5 pre prípad, ak by opatrenia podľa článku 4 ods. 1 až 4 nestačili na

adekvátnu náhradu škody, majú štáty zabezpečiť dostupnosť *dodatočných finančných zdrojov*.

Články 5 až 8 ďalej obsahujú úpravu *následných opatrení*, ako je včasná notifikácia a spolupráca pri nehode, úpravu medzištátnych a vnútroštátnych procesných prostriedkov nápravy. Nosným ustanovením z hľadiska uvedených článkov, ako aj z hľadiska návrhu článkov ako celku je článok 6 ods. 1, ktorý zakotvuje, že štáty poskytnú svojim vnútroštátnym súdnym a správnym orgánom nevyhnutnú jurisdikciu a právomoci a zabezpečia, aby tieto orgány *mali rýchle, adekvátne a efektívne nápravné prostriedky v prípade udalosti vzniku cezhraničnej škody* spôsobenej rizikovými činnosťami v rámci ich územia či iným spôsobom v rámci ich jurisdikcie alebo kontroly. Z tohto článku vyplýva štátom záväzok vytvoriť vnútroštátny prístup poškodených subjektov k náhrade škody. Tento článok ako celok rovnako potvrdzuje, že na medzinárodnej úrovni existuje medzinárodný štandard týkajúci sa náhrady cezhraničnej škody na životnom prostredí jej obetiam, ktorý zahŕňa povinnosť jej rýchlejšej, adekvátnej a efektívnej náhrady.⁶³ Tento štandard je spomenutý o.i. v rámci článku 235 ods. 2 *Dohovoru OSN o morskom práve (1982)* alebo v rámci zásady 10 *Deklarácie Konferencie OSN o životnom prostredí a rozvoji (1972)* z Rio de Janeiro. Článok 7 ods. 1 ukladá štátom záväzok uzatvárať medzinárodné dohody, ktorých úlohou je uviesť ustanovenia návrhu článkov ohľadom náhrady škody a súvisiacich opatrení do života. Podľa článku 7 ods. 2 by takéto dohody mali obsahovať aj možnosť *dotatkovej náhrady škody*, o.i. aj zo strany rezortných priemyselných fondov alebo štátnych fondov pre prípad, ak by poistenie či iné zdroje operátora rizikovej činnosti nestačili na náhradu škody.

Počas prác na návrhu článkov ako celku v prvopočiatoch rezonovala možnosť zakotvenia objektívnej zodpovednosti štátov za cezhraničné škody. Proti tejto koncepcii sa vytvorila silná opozícia štátov, ktoré boli proti zavedeniu všeobecne platnej zodpovednosti za škody spôsobené rizikovým správaním. Väčšina štátov chcela, aby úprava štátnej zodpovednosti zostala jasná ako dovtedy. Správanie malo byť teda buď zakázané a malo viesť priamo k zodpovednosti za protiprávne správanie, alebo malo byť povolené a štáty v tom prípade nemohli byť brané na zodpovednosť. Aby Komisia OSN pre medzinárodné právo svojmu návrhu hneď

⁶³ Bližšie pozri BOYLE, A. E. Liability for Injurious Consequences of Acts Not Prohibited by International Law. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 101. ISBN 978-0-19-929697-2.

nevzala šancu na neskoršie uplatnenie v praxi, akceptovala sčasti tieto názory a pozmenila pôvodnú koncepciu zodpovednosti vloženie princípu „znečisťovateľ platí“ (angl. polluter-pays). Tento princíp však pod pojmom „znečisťovateľ“ (angl. polluter) nechápe len samotného prevádzkovateľa činnosti, ale aj všetkých občanov štátu, ktorí svojej vláde dovolili, aby autorizovala túto činnosť a preniesla tak jej riziká aj na iné štáty. Z uvedeného dôvodu je podľa tohto princípu zodpovedný nielen prevádzkovateľ, ale aj štát, na ktorého území je činnosť vykonávaná.⁶⁴

Zmluvné úpravy v oblasti zodpovednosti štátov za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané

V medzinárodnoprávnej praxi sa vyvinula i *čiasťková záväzná medzinárodnoprávna zmluvná úprava* zodpovednosti štátov za činnosti nezakázané medzinárodným právom v oblasti morského práva a kozmického práva. Prvú úpravu v tomto smere obsahuje *Dohovor o šírom mori (1958)*.⁶⁵ Táto úprava je obsiahnutá v článku 22 dohovoru,⁶⁶ ktorý vo svojom odseku 1 zakotvuje pravidlo, že vojenská loď, ktorá stretne na šírom mori cudziu obchodnú loď, nemôže vykonávať zisťovanie totožnosti tejto lode, okrem prípadu, ak by tu bolo dôvodné podozrenie, že spomínaná loď vykonáva pirátstvo, obchod s otrokmi, alebo že loď plaviaca sa pod cudzou vlajkou alebo odmietajúca vztýčiť svoju vlajku má v skutočnosti tú istú štátnu príslušnosť ako vojenská loď. Podľa odseku 2 tohto článku v uvedených prípadoch vojenská loď môže prikróčiť k overeniu práva lode na vlajku. Za tým účelom môže k podozrivej lodi vyslať čln pod velením dôstojníka. Ak podozrenie trvá i po prehliadnutí dokladov, môže prikróčiť k ďalšej prehliadke na palube lode, pričom sa musia zachovať všemožné ohľady. Samotná zodpovednosť je zakotvená v článku 22 odsek 3, ktorý pre prípad, ak sa ukáže, že podozrenie bolo neodôvodnené a že zadržaná loď sa nedopustila žiadneho činu, ktorý by také podozrenie ospravedlňoval, musí byť odškodnená za všetky straty alebo škody, ktoré utrpela.

⁶⁴ Bližšie pozri POLÁKOVÁ, L. Medzinárodná zodpovednosť za škody spôsobené rizikovým chovaním, ktoré nie je zakázané medzinárodným právom. *Juristic* [online]. Plzeň: Spolek JURISTIC, 2007-12-07 [cit. 2013-11-25]. ISSN 1802-789X. Dostupné na: <http://mezinarodni.juristic.cz/620327/clanek/mpv1.html>.

⁶⁵ Tento dohovor je medzinárodnoprávne záväzný aj pre Slovenskú republiku. V zbierke zákonov vyšiel v rámci Vyhlášky MZV č. 92/1964 Zb.

⁶⁶ BROWNLIE, I. *Principles of Public International Law*. 7th ed. Oxford: Oxford University Press, 2008, s. 443. ISBN 978-0-19921-770-0.

Veľmi podobné ustanovenia obsahuje *Dohovor o morskom práve (1982)*,⁶⁷ ktorý reviduje uvedený dohovor. Ide o ustanovenia článku 110 tohto dohovoru. V článku 110 ods. 1 dohovor stanovuje právo vojnových lodí zastaviť a prehliadnúť loď, ktorá je podozrivá z pirátstva, obchodu s otrokmi, zneužitia vlajky. Podľa článku 110 ods. 3 v prípade, ak sa preukáže, že podozrenie bolo neoprávnené, musia byť odškodnené všetky straty alebo škody, ktoré loď utrpela. Ďalší rozmer existencie zodpovednosti za štátov za škodlivé dôsledky činností nezakázaných medzinárodným právom v oblasti morského práva je zreteľný v článku 235 Dohovoru OSN o morskom práve v súvislosti s ochranou morského životného prostredia. Podľa tohto článku, v duchu jeho odseku 1, sú štáty zodpovedné za splnenie svojich medzinárodných záväzkov týkajúcich sa ochrany a zachovania morského prostredia. Ponesú zodpovednosť (angl. liability) podľa medzinárodného práva. Podľa ods. 2 tohto článku štáty zabezpečia, že ich právne poriadky poskytnú okamžitú a úmernú kompenzáciu alebo inú pomoc, pokiaľ sa týka škody spôsobenej znečistením morského prostredia fyzickými alebo právnickými osobami, ktoré sú pod ich jurisdikciou. V duchu ods. 3 tohto článku štáty za účelom zabezpečenia okamžitej a úmernej kompenzácie za všetky škody spôsobené znečistením morského prostredia budú spolupracovať pri dodržiavaní existujúcich noriem medzinárodného práva a pri jeho ďalšom rozvoji v oblasti povinností a zodpovednosti (angl. liability) za odhad a náhradu škody a urovanie príslušných sporov, ako aj podľa potreby pri rozvíjaní kritérií a postupov pre zaplatenie úmernej kompenzácie, akými sú povinné poistenie alebo kompenzačné fondy. Tento článok zaujímavým spôsobom indikuje existenciu zodpovednosti štátu za škodlivé dôsledky znečistenia morského prostredia, reaguje na existujúce dohovory zakotvujúce občianskoprávnu zodpovednosť operátorov v oblasti morského prostredia a zaväzuje štáty o.i. rozvíjať inštitút zodpovednosti štátov za škodlivé dôsledky činností nezakázaných medzinárodným právom v oblasti morského prostredia. Použitie zodpovednosti štátu za poškodenie životného prostredia podľa článku 35 je však zatiaľ iba teoretickou možnosťou. Z doterajšej praxe štátov totiž vyplýva, že vo väčšine prípadov vzniku

⁶⁷ Tento dohovor je medzinárodnoprávne záväzný aj pre Slovenskú republiku. V zbierke zákonov vyšlo Oznámenie MZV č. 242/1996 Z.z., kde je táto skutočnosť oznámená, avšak text dohovoru nebol v rámci tohto oznámenia publikovaný.

škôd v tejto oblasti uprednostňujú použitie občianskoprávnej zodpovednosti.⁶⁸

Zodpovednosť štátu za škodlivé dôsledky činností nezakázaných medzinárodným právom je ďalej zakotvená v záväzných dohovoroch z oblasti kozmického práva. Vo veľmi všeobecnej rovine indikuje tento druh zodpovednosti *Zmluva o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies (1967)*.⁶⁹ Táto zmluva v článku VII zakotvuje, že každý zmluvný štát, ktorý vypúšťa alebo obstaráva vypúšťanie objektov do kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies, a každý zmluvný štát, z územia alebo zariadenia ktorého sa objekt vypúšťa, je medzinárodne zodpovedný za škody spôsobené týmito objektmi alebo ich súčasťami inej zmluvnej strane alebo jej fyzickým či právnickým osobám na Zemi, vo vzdušnom priestore alebo v kozmickom priestore vrátane Mesiaca a iných nebeských telies.

Súvisiaci *Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi (1972)*⁷⁰ ide vo svojej úprave hlbšie a vychádza zo zásady, že vypúšťajúci štát má absolútnu (objektívnu) zodpovednosť za škodu spôsobenú kozmickými objektmi *na povrchu zeme alebo na lietadlách (či iných vzdušných plavidlách) za letu (článok II), pričom musí ísť o škodu na životoch a zdraví osôb či na ich majetku*. Pokiaľ by však ku škode došlo na *kozmickej zariadeniach, ktoré sa nachádzajú mimo zemského povrchu* (resp. na majetku alebo na osobách, ktoré sú na palube takéhoto kozmického objektu), je vypúšťajúci štát zodpovedný len vtedy, ak by takáto škoda vznikla jeho vinou alebo vinou osôb, za ktoré je zodpovedný. *Nárok na náhradu vzniknutej škody* si môže uplatňovať poškodený štát diplomatickou cestou, čo však nevyklučuje ani jeho uplatňovanie pred súdnymi alebo inými príslušnými orgánmi vypúšťajúceho štátu. Lehota na uplatnenie nároku je *jeden rok po vzniku škody alebo od doby, kedy bola škoda zistená, resp. do jedného roka po tom, čo bol identifikovaný vypúšťajúci štát*.

⁶⁸ SMOLEK, M. a K. ŽÁKOVSKÁ. Ochrana moře. In: M. DAMOHORSKÝ, P. ŠTURMA, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ, M. SMOLEK, M. SOBOTKA, V. STEJSKAL a K. ŽÁKOVSKÁ. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 52. ISBN 978-80-903409-8-9.

⁶⁹ Tento dohovor je medzinárodnoprávne záväzný aj pre Slovenskú republiku. Text dohovoru vyšiel vo Vyhláske FMZV č. 40/1968 Zb.

⁷⁰ Tento dohovor je medzinárodnoprávne záväzný aj pre Slovenskú republiku. Text dohovoru vyšiel vo Vyhláske FMZV č. 58/1977 Zb.

V súvislosti s aplikáciou ustanovení dohovoru v praxi je možné uviesť už spomenutý praktický príklad situácie vzniknutej po havárii družice Kozmos 954 Sovietskeho zväzu na kanadskom území. Sovietsky zväz chcel postupovať podľa dohovoru z roku 1972. V praxi sa však nezistila škoda na životoch a zdraví osôb či na majetku, tak, ako požaduje dohovor. Environmentálne škody, ktoré v dohovore osobitne nie sú predvídané, však vznikli, keďže zvyšky družice boli rádioaktívne. Preto sa obe strany dohodli mimo rámca zmluvy na odškodnom vo výške troch miliónov CAD, ktoré bolo sovietskou stranou vyplatené v roku 1981. Išlo s veľkou pravdepodobnosťou o tzv. mimozmluvné plnenie *ex gratia*.⁷¹

Zmluvná úprava zodpovednosti štátu, tak, ako je zakotvená v *Dohovore o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi (1972)*, indikuje skutočnosť, že v rámci všeobecnej koncepcie zodpovednosti štátov za škodlivé následky činností, ktoré nie sú zakázané medzinárodným právom, je možné uvažovať o osobitnom poddruhu zodpovednosti, ktorá sa vo vede medzinárodného práva nazýva *absolútna, striktná, prísna*, alebo aj *objektívna zodpovednosť*. Profesor Klučka dokonca považuje tento druh zodpovednosti za samostatný druh zodpovednosti práve v kontexte zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi.⁷² Od všeobecnej koncepcie zodpovednosti štátov za škodlivé následky činností nezakázaných medzinárodným právom sa koncepcia tohto typu zodpovednosti líši práve používaním pojmov *absolútna, striktná, objektívna* či *prísna zodpovednosť*. Tento inštitút absolútnej (striktnej) objektívnej zodpovednosti je upravený i v ďalších medzinárodných zmluvách v oblasti jadrovej energetiky či životného prostredia, avšak len v rovine občianskoprávnej zodpovednosti vo vzťahu k súkromnoprávnym prevádzkovateľom uvedených činností, s prípadnou subsidiárnou zodpovednosťou štátu. V konečnom dôsledku však je možné dospieť aj k záveru, že ide o jeden a ten istý druh zodpovednosti, tak, ako je to uvedené v prvej časti tejto štúdie.

⁷¹ Porovnaj ONDŘEJ, J. Ochrana prostředí kosmického prostoru a nebeských těles. In: M. DAMOHORSKÝ, P. ŠTURMA, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ, M. SMOLEK, M. SOBOTKA, V. STEJSKAL a K. ŽÁKOVSKÁ. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. 1. vyd. Beuron: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 227. ISBN 978-80-903409-8-9.

⁷² Bližšie pozri KLUČKA, J. *Medzinárodné právo verejné: (všeobecná a osobitná časť)*. 2. dopln. a preprac. vyd. Bratislava: Iura Edition, 2011, s. 205-207. ISBN 978-80-8078-414-0.

Zmluvné úpravy občianskoprávnej zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané

V rámci koncepcie zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností nezakázaných medzinárodným právom je pre úplnosť potrebné spomenúť a charakterizovať i už skôr spomenuté *zmluvné úpravy občianskoprávnej zodpovednosti* v tejto oblasti. Ide o unifikáciu vnútroštátnych pravidiel v oblasti občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté pri mierovom používaní jadrovej energie, za škody vzniknuté znečistením morí ropou či inými škodlivými látkami, za škody spôsobené haváriami lodí na batožine cestujúcich, za škody v oblasti životného prostredia všeobecne a za škody vzniknuté pri cezhraničných presunoch odpadov. Väčšina z uvedených dohôrov teda v sebe obsahuje niektorú zo špecifických rovín ochrany životného prostredia (s výnimkou problematiky zodpovednosti za škody spôsobené haváriami lodí na batožine cestujúcich). V tejto oblasti vzniklo viacero dohôrov, ktoré je možné rozdeliť do dvoch skupín. Prvú skupinu dohôrov tvoria zmluvné systémy, ktoré okrem občianskoprávnej zodpovednosti predpokladajú aj subsidiárnu zodpovednosť štátov. Druhú skupinu dohôrov tvoria zmluvy, ktoré upravujú iba občianskoprávnu zodpovednosť operátorov.

Zmluvné systémy zakotvujúce občianskoprávnu zodpovednosť operátorov i subsidiárnu zodpovednosť štátov

Zo zmluvných úprav, ktoré *okrem zodpovednosti operátorov ukladajú určitú subsidiárnu zodpovednostnú povinnosť štátov* založenú na kompenzácii tej časti škody, ktorá nebola uhradená operátorom nebezpečnej činnosti, je možné spomenúť niekoľko regionálnych a otvorených mnohostranných univerzálnych dohôrov v oblasti zodpovednosti za jadrovú škodu.⁷³ Z chronologického hľadiska prvým dohovorom v tomto smere je *Parížsky dohovor o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie (1960, ďalej aj Parížsky dohovor)*, uzavretý v rámci Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (OECD). Tento dohovor bol doplnený *Bruselskou zmluvou doplňujúcou Parížsky dohovor o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie (1963)*.⁷⁴ Limitáciou tohto dohovoru je

⁷³ ŠTURMA, P. Mezinárodní odpovědnost za škody v mezinárodním právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: I. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 134. ISBN 978-80-903409-2-X.

⁷⁴ *Brussels Agreement Supplementary to the Paris Convention of 1960 on Third Party Liability* [1963-01-31]. 1041 UNTS 358. Tento dohovor je záväzný od roku 1974.

skutočnosť, že uvedený dohovor sa nestal univerzálnym vzhľadom na skutočnosť, že bol otvorený k podpisu hlavne pre členské štáty OECD. Možnosť prístupu pre nečlenské štáty OECD je však daná so súhlasom zmluvných strán.⁷⁵ Právny život tohto dohovoru je úzko spojený s iným dohovorom rovnakého zamerania, ktorý bol prijatý o tri roky neskôr. Ide o *Viedenský dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené jadrovou udalosťou (1963, ďalej aj Viedenský dohovor)*,⁷⁶ uzavretý v rámci Medzinárodnej agentúry pre atómovú energiu (MAAE).⁷⁷ Tento dohovor upravuje rovnakú problematiku ako Parížsky dohovor, avšak má univerzálny rozmer, keďže jeho zmluvnými stranami môžu byť všetky členské štáty MAAE. Súbežná existencia dvoch dohovorov rovnakého zamerania priniesla niekoľko praktických problémov, vzhľadom na to, že oba dohovory majú rovnaké princípy, avšak v niektorých detailoch sa líšia. Na zosúladení oboch týchto zmluvných systémov preto začali spolupracovať Európska agentúra pre atómovú energiu (EAAE) a MAAE. Prvým výsledkom ich práce bol *Dodatkový protokol k Parížskemu dohovoru o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie (1964)*. I v rámci tohto protokolu sa však nepodarilo vyriešiť všetky problémy. Preto bol na vykonanie oboch týchto dohovorov prijatý *Spoločný protokol o aplikácii Viedenského dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za jadrovú škodu a Parížskeho dohovoru o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie (1988, ďalej aj Spoločný protokol)*, uzavretý zmluvnými stranami oboch dohovorov.⁷⁸ Účelom Spoločného protokolu bolo uznať právo obetí jadrovej škody na náhradu škody v rámci štátu, ktorý je zmluvnou stranou jedného alebo oboch dohovorov, a zamedziť problémom vzniknutým z paralelnej aplikácie oboch dohovorov. Spoločný protokol sa dotýka oboch pôvodných dohovorov, ako aj všetkých ich ďalších

⁷⁵ Bližšie pozri MONTJOIE, M. Nuclear Energy. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 917. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁷⁶ Tento dohovor je medzinárodnoprávne záväzný aj pre Slovenskú republiku. V zbierke zákonov SR bol publikovaný v rámci Oznámenia MZV SR č. 70/1996 Z.z. o pristúpení SR k Viedenskému dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené jadrovou udalosťou.

⁷⁷ K vývoju prípravy oboch týchto dohovorov bližšie pozri MONTJOIE, M. Nuclear Energy. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 916-918. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁷⁸ K pozadiu prípravy tohto protokolu bližšie pozri MONTJOIE, M. Nuclear Energy. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 918-919. ISBN 978-0-19-929697-2.

revidovaných textov.⁷⁹ Pre úplnosť je potrebné dodať, že v roku 1997 bol prijatý *Protokol na zmenu Viedenského dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za jadrovú škodu (ďalej aj Protokol (1997))*,⁸⁰ ktorý sa týka doplnkovej zodpovednosti štátov za jadrové škody. Tento Protokol však svojou konštrukciou neumožňoval, aby k nemu pristúpili Spojené štáty americké, kvôli ich ústavnej úprave. Preto bol v roku 1997 prijatý autonómny *Dohovor o doplnkovej náhrade škody za jadrovú škodu (ďalej aj Dohovor (1997))*,⁸¹ ktorého účelom bolo upraviť doplnkovú zodpovednosť štátov za jadrové škody na základe vnútroštátneho práva, ktoré vykonáva Viedenský dohovor a Parížsky dohovor. K takto koncipovanému dohovoru mohli pristúpiť i štáty, ktoré nie sú zmluvnou stranou Parížskeho, a ani Viedenského dohovoru. V roku 2004 bol prijatý *Protokol na zmenu Parížskeho dohovoru o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie*, ktorý implementoval všetky zmeny, ku ktorým došlo vo vzájomnej interakcii Parížskeho dohovoru (1960) a Viedenského dohovoru (1963).

Celý tento zložitý zmluvný systém vytvára relatívne podrobný mechanizmus zodpovednosti operátorov a doplnkovej zodpovednosti štátov za jadrové škody. Tento mechanizmus vychádza z nasledovných zásad. Zodpovednosť v rámci týchto zmluvných systémov má charakter objektívnej zodpovednosti, resp. zodpovednosti za riziko, nezávislej na zavinení a spájajúcej sa s dôkazom kauzálneho vzťahu. Obvyklé liberačné dôvody, ako je *vis maior*, nie sú v rámci týchto zmluvných systémov predvídané.⁸² Operátor jadrového zariadenia sa môže zodpovednosti zbaviť iba vtedy, ak je táto nehoda spôsobená jadrovou udalosťou priamo v dôsledku ozbrojeného konfliktu, nepriateľstva, občianskej vojny alebo povstania, prírodnou pohromou mimoriadnej povahy a správaním alebo hrubou neobalnosťou alebo úmyselným opomenutím poškodeného.⁸³

⁷⁹ Bližšie pozri MONTJOIE, M. Nuclear Energy. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 919. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁸⁰ *Protocol to Amend the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage* [1997-09-12]. 2241 UNTS 302.

⁸¹ *Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage* [1997-09-12]. IAEA INFCIRC/567.

⁸² ŠTURMA, P. Mezinárodní odpovědnost za škody v mezinárodním právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: I. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 134. ISBN 978-80-903409-2-X.

⁸³ Bližšie pozri článok 9 Parížskeho dohovoru a články IV ods. 3 písm. a), IV ods. 3 písm. b) a IV ods. 7 písm. a) Viedenského dohovoru.

Zodpovednosť operátora je obmedzená, pokiaľ sa týka výšky kompenzácie, i z hľadiska časového obdobia, v rámci ktorého je možné nárok úspešne uplatniť z hľadiska premlčania. Maximálne limity a premlčacie lehoty boli v každom zo základných dohôrov upravené inak.⁸⁴ Spoločným znakom Parížskeho dohovoru i Viedenského dohovoru je zakotvenie povinného poistenia pre operátorov. Podľa článku II Spoločného protokolu nesie operátor zodpovednosť za jadrovú škodu utrpenú na území niektorej zmluvnej strany Spoločného protokolu, Viedenského dohovoru alebo Parížskeho dohovoru, s tým, že zodpovednosť sa určí podľa tej zmluvy, ktorej je zmluvnou stranou ten štát, na ktorého území sa nachádza príslušné jadrové zariadenie. Týmto spôsobom môže byť pokrytý rad prípadov jadrových škôd presahujúcich hranice štátov, na ktoré by skôr nebolo možné aplikovať ani Parížsky dohovor, a ani Viedenský dohovor.

Protokol (1997) a Dohovor (1997) priniesli do právneho života oboch dohôrov nové momenty. Zásadnejší v tomto smere je Dohovor (1997), keďže umožňuje prístup i pre štáty, ktoré nie sú zmluvnou stranou Parížskeho dohovoru, a ani Viedenského dohovoru. Ustanovenia Dohovoru (1997) priniesli v porovnaní so staršími úpravami (najmä v porovnaní s Viedenským dohovorom) niekoľko významných zmien, a to *rozšírenie priestorovej pôsobnosti, spresnenie a rozšírenie definície jadrovej škody, podstatné zvýšenie limitu pre náhradu škody a záväzok štátov s jadrovým zariadením, kde došlo k nehode, i ostatných zmluvných strán podieľať sa na kompenzácii škôd.*

Dohovor (1997) *dopĺňa systém občianskoprávnej zodpovednosti za jadrovú škodu na základe ustanovení vnútroštátneho práva zmluvných štátov, ktoré vykonávajú ustanovenia Viedenského dohovoru a Parížskeho dohovoru, alebo na území štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami oboch uvedených dohôrov.* Ustanovenia týkajúce sa štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami Viedenského dohovoru a Parížskeho dohovoru, sú obsiahnuté v Prílohe dohovoru, ktorá je akýmsi „dohovorom v dohovore“, pretože obsahuje podrobné unifikáčne pravidlá, ktoré zaisťujú, že vnútroštátna úprava zodpovednosti operátora za jadrovú škodu bude v zásade zhodná s úpravou obsiahnutou vo Viedenskom či Parížskom do-

⁸⁴ ŠTURMA, P. Mezinárodná zodpovednosť za škody v mezinárodném právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: 1. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová - IFEC, 2004, s. 135. ISBN 978-80-903409-2-X.

hovore.⁸⁵ Nová definícia jadrovej škody podľa Dohovoru (1997) zahŕňa okrem pôvodne uvádzaných škôd, ako je *strata života, zranenie osôb, strata či poškodenie majetku, tiež i iné ekonomické straty, škody na životnom prostredí, náklady vynaložené na preventívne opatrenia a ďalšie nepriame škody* v zmysle limitov vnútroštátneho práva. Hlavným zmyslom Dohovoru (1997) je však doplnková náhrada škody nad rámec zaplatený operátorom či poisťovňou. Náhrada škody sa podľa článku III delí na tú, ku ktorej je povinný *štát jadrového zariadenia, kde došlo ku škode*, a na *príspevok z verejných zdrojov ostatných zmluvných štátov*. Štát jadrového zariadenia, kde došlo ku škode, musí zaistiť náhradu škody do výšky 300 miliónov zúčtovacích jednotiek Medzinárodného menového fondu (SDR). Po dobu 10 rokov od otvorenia Dohovoru (1997) k podpisu si zmluvné strany môžu stanoviť nižšiu sumu, dosahujúcu aspoň 150 miliónov SDR. Takáto náhrada škody bude distribuovaná medzi obeť, bez diskriminácie na základe štátnej príslušnosti, domicilu či trvalého pobytu.⁸⁶ Pokiaľ jadrová škoda prekročí uvedené limity, nastupuje náhrada škody od ostatných zmluvných štátov. Ich príspevky na náhradu škody sú stanovené podľa zložitého kľúča v duchu článku IV Dohovoru (1997).⁸⁷ Povinnosť prispievať na náhradu škody majú štáty, ktoré majú jadrové zariadenia, pričom ich podiel vychádza jednak z jednotky inštalovaného jadrového výkonu (300 SDR za jednotku zodpovedajúcu 1 MW energie), ale aj z hospodárskej sily štátu vyjadrenej v každoročnom príspevku do rozpočtu OSN. Štáty s minimálnym príspevkom do rozpočtu OSN a bez vlastných jadrových zariadení nemusia prispievať na náhradu škody vôbec. *Protokol na zmenu Parížskeho dohovoru o zodpovednosti tretím stranám v oblasti jadrovej energie (2004)* priniesol v tomto smere ďalšie zmeny. Operátor podľa tohto protokolu je zodpovedný do výšky 700 miliónov EUR, v prípade ak to nepostačí, škoda sa hradí z vládnych fondov štátu umiestnenia jadrového zariadenia do výšky 500 miliónov EUR, a ak ani to nestačí, použijú sa zdroje ostatných zmluvných strán do výšky 300 miliónov EUR. Celková výška náhrady škody môže teda do-

⁸⁵ ŠTURMA, P. Mezinárodní odpovědnost za škody v mezinárodním právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: I. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 136. ISBN 978-80-903409-2-X.

⁸⁶ KISS, A. State Responsibility and Liability for Nuclear Damage. *Denver Journal of International Law and Policy*. 2006, vol. 35, no. 1, s. 67-83. ISSN 0196-2035.

⁸⁷ ŠTURMA, P. Mezinárodní odpovědnost za škody v mezinárodním právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: I. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 136. ISBN 978-80-903409-2-X.

siahnuť 1,5 miliardy EUR.⁸⁸ Uvedený protokol z roku 2004 však doposiaľ nenadobudol medzinárodnoprávnú záväznosť, a tak v praxi ostávajú limity pre náhradu škody podľa Dohovoru (1997).

Systém Viedenského dohovoru, Parížskeho dohovoru a Dohovoru (1997) je aplikovateľný aj na škody spôsobené počas lodnej prepravy jadrového materiálu. Umožňuje obeti vybrať si medzi zodpovednosťou operátora, ktorý naložil náklad, alebo operátora, ku ktorému náklad smeruje, alebo zodpovednosťou osoby v zmysle medzinárodného dopravného práva. Tieto právne možnosti vyvolávali v praxi problémy spojené najmä s aplikáciou noriem medzinárodného dopravného práva.⁸⁹ Zložitosti spojené s uvedenými kolíziami rieši *Bruselský dohovor o občiansko-právnej zodpovednosti v oblasti námornej prepravy jadrového materiálu (1971)*,⁹⁰ vypracovaný pod gesciou *Medzinárodnej námornej poradnej organizácie*, dnes známej pod zmeneným názvom *Medzinárodná námorná organizácia*.

Danej problematiky sa ďalej týka *Bruselský dohovor o zodpovednosti operátorov jadrových lodí (1962)*.⁹¹ Tento dohovor bol inšpirovaný Parížskym dohovorom. Uvedený dohovor v článku II ods. 1 stanovuje absolútnu (objektívnu) zodpovednosť operátorov jadrových lodí za jadrové škody vzniknuté v dôsledku jadrovej nehody, pokiaľ sa týka jadrového paliva, jadrových výrobkov a jadrových odpadov. V článku III ods. 2 je zakotvená i povinnosť štátu vytvoriť štátny fond pre prípad, ak operátor nie je schopný pokryť náklady na náhradu škody. Zakotvuje teda subsidiárnu zodpovednosť štátu.

Vznik tohto dohovoru sprevádzali zložitosti týkajúce sa zahrnutia vojnových lodí do pôsobnosti dohovoru. V tejto otázke sa podarilo dosiahnuť iba čiastkový konsenzus proti vôli štátov vlastníacich vojnové lode s jadrovým pohonom. Konečný text dohovoru bol teda prijatý i s ustanovením zahrňujúcim vojnové lode pod pôsobnosť dohovoru. Štáty vlastníace vojenské lode s jadrovým pohonom však nikdy dohovor ne-

⁸⁸ Van DYKE, J. M. Liability and Compensation for Harm Caused by Nuclear Activities. *Denver Journal of International Law and Policy*. 2006, vol. 35, no. 1, s. 13-46. ISSN 0196-2035.

⁸⁹ Bližšie pozri MONTJOIE, M. Nuclear Energy. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 921. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁹⁰ Slovenská republika nie je zmluvnou stranou tohto dohovoru.

⁹¹ Bližšie pozri KONZ, P. The 1962 Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships. *American Journal of International Law*. 1963, vol. 57, no. 1, s. 100. ISSN 0002-9300.

ratifikovali, a preto tento dohovor doposiaľ nenadobudol medzinárodnoprávnú záväznosť. Pre medzinárodnoprávnú záväznosť tohto dohovoru sa vyžaduje, aby bol ratifikovaný aspoň jedným štátom vlastiacim vojnovú loď s jadrovým pohonom.⁹²

Zmluvné systémy zakotvujúce výlučne občianskoprávnu zodpovednosť operátorov

Prvú skupinu dohovorov, ktoré upravujú *výlučne občianskoprávnu zodpovednosť operátorov* a neriešia otázku zodpovednosti štátov, tvoria navzájom súvisiace dohovory týkajúce sa škôd vzniknutých pri činnostiach nebezpečných pre životné prostredie a pri cezhraničnej preprave nebezpečných odpadov. Historicky prvým v tomto smere je *Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti vyplývajúcej z činností nebezpečných pre životné prostredie* Rady Európy, ktorý bol otvorený k podpisu v roku 1993 vo švajčiarskom Lugane (ďalej aj Luganský dohovor). Tento dohovor však doposiaľ nie je medzinárodnoprávne záväzný.⁹³ Ide o veľmi zaujímavý dohovor environmentálnej povahy, ktorý stanovil režim *absolútnej, striktnej či prísnej objektívnej zodpovednosti (angl. strict liability)* za všetky škody spôsobené v dôsledku havárie v rámci životného prostredia, s výnimkou škôd vzniknutých z prepravy nebezpečných výrobkov a z jadrových havárií.⁹⁴ Tento dohovor je považovaný za značne progresívny, a to z toho dôvodu, že stanovil objektívnu zodpovednosť vo forme „strict liability“ pre všetky škody v dôsledku negatívneho pôsobenia na životné prostredie, so značne širším než rýdzo súkromnoprávnym vymedzením pojmu „škoda na životnom prostredí“.⁹⁵ Zodpovednosť je založená na špecifickom riziku vyplývajúcom z nebezpečných činností uskutoč-

⁹² Bližšie pozri MONTJOIE, M. Nuclear Energy. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 920-921. ISBN 978-0-19-929697-2.

⁹³ Tento dohovor síce podpísalo deväť štátov, avšak žiaden z týchto štátov uvedený dohovor doposiaľ neratifikoval. Bližšie pozri Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment. In: *Council of Europe – Treaty Office* [online]. 2013 [cit. 2013-11-25]. Dostupné na: <http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/QueVoulezVous.asp?CL=ENG&CM=3&NT=150>.

⁹⁴ Bližšie pozri ŠTURMA, P. International Liability for Injurious Consequences of Activities Not Prohibited by International Law: Mission Possible or Impossible?. In: P. ŠTURMA, ed. et al. *Implementation and Enforcement of International Environmental Law*. 1st ed. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2002, s. 24. ISBN 978-80-8588945-1.

⁹⁵ ZÁSTĚROVÁ, J. Mezinárodněprávní úprava kontroly toxických či jinak nebezpečných látek a lidských aktivit potenciálně ohrožujících životní prostředí. *Acta Universitatis Carolinae: Iuridica*. 2002, č. 2-3, s. 115. ISSN 0323-0619.

ňovaných na profesionálnej úrovni. Obsah pojmu „nebezpečné činnosti“ definuje Luganský dohovor v článku 2 ods. 1. *Nebezpečnou činnosťou* podľa tohto dohovoru je jedna alebo viac činností uvedených v článku 2 ods. 1 písm. a), b), c) a d), za predpokladu, že je vykonávaná odborne, vrátane činností vykonávaných orgánmi verejnej správy. Podľa článku 2 ods. 1 písm. a) ide o *výrobu, manipuláciu, skladovanie, použitie alebo vypúšťanie jednej alebo viacerých nebezpečných látok alebo každú operáciu podobného charakteru, zaoberajúcu sa týmito látkami*. V duchu článku 2 ods. 1 písm. b) ide o *výrobu, kultiváciu, manipuláciu, skladovanie, používanie, ničenie, zneškodňovanie, uvoľnenie alebo akúkoľvek inú operáciu nakladajúcu s jedným alebo viacerými geneticky modifikovanými organizmami, ktoré v dôsledku vlastností organizmu, genetickej modifikácie a podmienok, za ktorých je operácia vykonávaná, predstavujú významné riziko pre ľudí, životné prostredie alebo majetok*. Rovnako ide o *výrobu, kultiváciu, manipuláciu, skladovanie, používanie, ničenie, zneškodňovanie, uvoľnenie alebo akúkoľvek inú operáciu nakladajúcu s jedným alebo viacerými mikroorganizmami, ktoré v dôsledku svojich vlastností a podmienok, za ktorých sa operácia vykonáva, predstavujú významné riziko pre ľudí, životné prostredie alebo majetok*. V danom prípade ide o tie mikroorganizmy, ktoré sú patogénne alebo ktoré produkujú toxíny. Podľa článku 2 ods. 1 písm. c) ide o *prevádzku zariadenia alebo miesta pre spaľovanie, spracovanie, manipuláciu a recykláciu odpadov, ako sú zariadenia alebo prevádzky špecifikované v Prílohe II Luganského dohovoru, za predpokladu, že príslušné množstvá predstavujú významné riziko pre ľudí, životné prostredie alebo majetok*. V nadväznosti na článok 2 ods. 1 písm. d) ide o *prevádzku miesta pre trvalé uloženie odpadu*. *Zodpovednosť za vzniknuté škody nesie podľa článkov 6 a 7 Luganského dohovoru operátor daných činností, resp. operátor trvalej skládky odpadov, ktorý má podľa článku 10 aj dôkazné bremeno*. V duchu článku 12 má byť pre účely náhrady škody zmluvnými štátmi zavedený *system povinného finančného zaistenia povinnosti odškodnenia* vo forme poistenia či inej finančnej záruky, ako je napr. garančný fond. Ku skutočnej náhrade škody prispieva zavedenie relatívne dlhých lehôt k uplatneniu náhrady škody podľa článku 17. Ide o *trojročnú lehotu* od momentu, kedy sa poškodený dozvedel o škode a identite operátora, pričom o náhradu škody je možné požiadať *v lehote tridsať rokov od udalosti, ktorá spôsobila škodu*. Zodpovedný štát môže byť úplne alebo čiastočne *oslobodený* od povinnosti nahradiť škodu v duchu článku 8 v prípade, *ak škoda bola spôsobená správaním tretej osoby s úmyslom spôsobiť škodu, rešpektovaním príkazu alebo závažného opatrenia orgánu verejnej moci, znečistením na prípustnej úrovni vzhľadom*

dom k miestnym okolnostiam alebo nebezpečnou činnosťou uskutočňovanou legálne v rozumnej miere v záujme osoby, ktorá utrpela škodu.⁹⁶

Silný environmentálny rozmer má i *Protokol o zodpovednosti za cezhraničný odpad (1999)*⁹⁷ k *Bazilejskému dohovoru o riadení pohybov nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní (1989)*, ktorý zakotvil zodpovednosť osôb prepravujúcich nebezpečné odpady cez hranice za škodu vzniknutú v súvislosti s nebezpečnými odpadmi pri ich cezhraničnej preprave. Záväzok spracovať takýto protokol vyplynul štátom z článku 12 Bazilejského dohovoru. Pojem „nebezpečné odpady“ je v duchu článku 2 ods. 2 písm. b) definovaný v článku 1 Bazilejského dohovoru o riadení pohybov nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní (1989). Tento článok odkazuje na zoznam týchto látok uvedený v Prílohe I a Prílohe II dohovoru. Podľa článku 2 ods. 2 písm. c) protokolu je *škodou strata života osoby, poranenie osoby, strata majetku iného ako majetku patriaceho zodpovednej osobe, strata príjmu priamo súvisiaca s ekonomickým záujmom spojeným s užívaním životného prostredia, vyplývajúca z poškodenia životného prostredia, náklady na opatrenia spojené s obnovením životného prostredia a náklady na preventívne opatrenia, vrátane straty alebo škody spôsobenej takýmito opatreniami*. Protokol stanovuje sústredenú (výlučnú) zodpovednosť operátorov príslušných činností v článku 4. Zakotvuje i obmedzenia výšky náhrady škody (v článku 12) a ukladá tiež *režim povinného poistenia* týchto osôb.⁹⁸ Podľa článku 4 ods. 5 protokolu zodpovednosť operátorovi nevznikne, ak táto osoba preukáže, že škoda vznikla v dôsledku ozbrojeného konfliktu, nepriateľstva, občianskej vojny alebo povstania, v dôsledku prírodného

⁹⁶ ŠTURMA, P. Mezinárodná zodpovednosť za škody v mezinárodném právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: I. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 137-138. ISBN 978-80-903409-2-X.

⁹⁷ Tento protokol doposiaľ nenadobudol medzinárodnoprávnu záväznosť. Slovenská republika nie je zmluvnou stranou tohto dohovoru. Bližšie pozri Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal. In: *United Nations Treaty Collection* [online]. 2013 [cit. 2013-11-25]. Dostupné na: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-3-b&chapter=27&lang=en.

⁹⁸ Bližšie pozri ŠTURMA, P. Mezinárodná zodpovednosť za škody v mezinárodném právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: I. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 137. ISBN 978-80-903409-2-X; a KISS, A.-Ch. a J.-P. BEURIER. *Droit international de l'environnement*. 2^e éd. Paris: Pédone, 2000, s. 389. ISBN 978-2-233-00368-3.

fenoménu výnimočného, nevyhnutného, nepredpokladaného a nezabrániteľného charakteru, v dôsledku donucovacieho opatrenia verejného orgánu štátu, kde škoda vznikla, alebo ako výsledok zámerného protiprávneho správania sa tretej osoby, vrátane osoby, ktorá utrpela škodu.

Druhú skupinu dohovorov, ktoré upravujú *výlučne občianskoprávnu zodpovednosť operátorov* a neriešia otázku zodpovednosti štátov, tvorí relatívne veľká skupina dohovorov, ktoré sa týkajú škodlivých dôsledkov činností operátorov rizikových činností na mori nezakázaných medzinárodným právom. Ide viaceré dohovory týkajúce sa občianskoprávnej zodpovednosti za znečistenie morí ropou,⁹⁹ v súvislosti s prepravou nebezpečných a škodlivých látok na mori,¹⁰⁰ v súvislosti s poškodením či zničením batožiny na mori¹⁰¹ a za škody pri preprave nebezpečného tovaru po cestách, železniciach a na plavidlách vnútrozemskej plavby.

Do rámca dohovorov týkajúcich sa občianskoprávnej zodpovednosti za znečistenie morí ropou patrí primárne *Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami (1969)*,¹⁰² ktorý vytvoril základ právnej regulácie zodpovednosti v tejto oblasti.¹⁰³ Tento dohovor bol prijatý v nadväznosti na haváriu libérijskeho tankera Torrey Canyon v roku 1967 pri brehoch Veľkej Británie. Tento tanker pri havárii vypustil 60 tisíc ton ropy. Britská vláda po neúspešných záchranných pokusoch nariadila zničenie tejto lode. Aj tak však bolo britské i francúzske pobrežie významne znečistené.¹⁰⁴ Dôsledky tejto havárie vyvolali potrebu uzatvorenia medzinárodnej zmluvy zakotvujúcej občianskoprávnu zodpovednosť. Aktivita me-

⁹⁹ ŠTURMA, P. International Liability for Injurious Consequences of Activities Not Prohibited by International Law: Mission Possible or Impossible?. In: P. ŠTURMA, ed. et al. *Implementation and Enforcement of International Environmental Law*. 1st ed. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2002, s. 24. ISBN 978-80-8588945-1.

¹⁰⁰ Bližšie pozri NAKHLEH, G. a M. QUIMBERT. Maritime Law. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 898. ISBN 978-0-19-929697-2.

¹⁰¹ Bližšie pozri NAKHLEH, G. a M. QUIMBERT. Maritime Law. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 899. ISBN 978-0-19-929697-2.

¹⁰² *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* [1969-11-29]. 973 UNTS 331.

¹⁰³ ZÁSTĚROVÁ, J. Mezinárodněprávní úprava kontroly toxických či jinak nebezpečných látek a lidských aktivit potenciálně ohrožujících životní prostředí. *Acta Universitatis Carolinae: Iuridica*. 2002, č. 2-3, s. 102. ISSN 0323-0619.

¹⁰⁴ BROWNLIE, I. *Principles of Public International Law*. 7th ed. Oxford: Oxford University Press, 2008, s. 240. ISBN 978-0-19921-770-0.

dzinárrodného spoločenstva v tomto smere vyvrcholili prijatím hore uvedeného dohovoru na medzinárodnej konferencii v roku 1969 pod gesciou Medzinárodnej námornej organizácie.¹⁰⁵ Neskôr bol doplnený postupne viacerými protokolmi, z ktorých je najvýznamnejší protokol z roku 1992. Tento dohovor bol neskôr doplnený aj o *Medzinárodný dohovor o zriadení medzinárodného fondu na kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia ropnými látkami (1971)*. I tento dohovor bol pozmenený neskorším protokolom z roku 1992. Protokoly z roku 1992 zmenili celý zmluvný systém tak, že vznikol nový *Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami*¹⁰⁶ a nový *Medzinárodný dohovor o zriadení medzinárodného fondu na kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia ropnými látkami*¹⁰⁷ z roku 1992. Z uvedených informácií je zreteľné, že celý zmluvný systém je mimoriadne zložitý. Vzhľadom na skutočnosť, že obe posledné verzie oboch dohovorov sú medzinárodnoprávne záväzné, je potrebné pri komentovaní celého zmluvného systému vychádzať z ich znenia.

Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami (1992) zakotvuje v článku II ods. 1 občianskoprávnu zodpovednosť za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami vlastníka lode v čase havárie. Podľa článku III ide o škody na území zmluvného štátu, v rámci jeho pobrežných vôd a jeho výlučnej ekonomickej zóny. *Škodou je v duchu článku I ods. 6 strata alebo poškodenie mimo lode spôsobené znečistením vyplývajúcim z úniku alebo vypustenia ropných látok z tejto lode a náklady na preventívne opatrenia a ďalšie straty alebo škody spôsobené preventívnymi opatreniami. Vlastník lode nenesie podľa článku III ods. 2 žiadnu zodpovednosť za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia, ak dokáže, že škoda vyplynula z vojnového aktu, nepriateľských akcií, občianskej vojny, povstania alebo prírodného javu výnimočnej povahy, povahy vyššej moci alebo neprekonateľnej povahy, alebo škoda bola úplne spôsobená činom*

¹⁰⁵ Bližšie pozri BIRNIE, P. W. a A. E. BOYLE. *International Law and the Environment*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 1992, s. 292. ISBN 978-0-19-876282-9.

¹⁰⁶ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* [1992-11-27]. 1956 UNTS 255, Brusel 27. novembra 1992, ktorý nadobudol platnosť 30. mája 1996. Tento dohovor je záväzný aj pre Slovenskú republiku a v zbierke zákonov vyšiel v rámci Oznámenia MZVaEZ č. 335/2013 Z.z.

¹⁰⁷ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* [1992-11-27]. 1956 UNTS 255, zo dňa 27. novembra 1992, ktorý nadobudol platnosť 30. mája 1996. Tento dohovor je záväzný aj pre Slovenskú republiku a v zbierke zákonov vyšiel v rámci Oznámenia MZVaEZ č. 332/2013 Z.z.

alebo nedbalosťou tretej strany, ku ktorej prišlo s úmyslom spôsobiť škodu, alebo škoda bola v plnom rozsahu spôsobená zanedbaním alebo protiprávnym činom ktoréhokoľvek vládneho alebo iného orgánu zodpovedného za údržbu svetelných zariadení alebo iných navigačných pomôcok pri výkone tejto funkcie. V článku VI je stanovená *maximálna výška náhrady škody*. V článku VII je pre vlastníka lode *zakotvená povinnosť poistenia alebo iného finančného zabezpečenia*, aby pokryl svoju zodpovednosť za škodu vznikajúcu v dôsledku znečistenia podľa toto dohovoru. Táto povinnosť sa týka lodí registrovaných v zmluvných štátoch, prevážajúcich náklad viac ako 2 000 ton ropy. Podľa článku VIII *práva na náhradu škody podľa tohto dohovoru zaniknú*, ak žaloba nebude podaná do troch rokov odo dňa vzniku škody. Žaloba však v žiadnom prípade nebude podaná po uplynutí šiestich rokov odo dňa havárie, ktorá spôsobila škodu. Ak túto haváriu tvorí sled udalostí, táto šesťročná lehota začne plynúť dňom vzniku prvej udalosti.

Medzinárodný dohovor o zriadení medzinárodného fondu na kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia ropnými látkami (1992) podľa svojho článku 2 ods. 1 zriadiuje medzinárodný fond pre kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia, nazvaný „Medzinárodný fond pre kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia z roku 1992“, s cieľom poskytnúť kompenzáciu za škody vznikajúce v dôsledku znečistenia v prípade, že ochrana priznaná Dohovorom o zodpovednosti z roku 1992 je nedostatočná, a s cieľom plniť s tým súvisiace účely, ktoré sú uvedené v tomto dohovore. Podľa článku 2 ods. 2 bude fond v každom zmluvnom štáte uznaný ako právnická osoba spôsobilá preberať práva a povinnosti a byť stranou v súdnych konaniach pred súdmi tohto štátu podľa zákonov príslušného štátu. Do fondu podľa článku 10 prispievajú v zjednodušenom pohľade osoby, ktoré prevezmú k doprave ropu v celkovom objeme presahujúcom 150 000 ton. Podľa článku 4 je kompenzácia z fondu vyplatená osobe, ktorá utrpela škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia, ak táto osoba nemôže dostať plnú alebo primeranú náhradu škody podľa podmienok Dohovoru o zodpovednosti z roku 1992, tak, aby celková suma náhrady škody nepresiahla 203 miliónov zúčtovacích jednotiek (SDR) Medzinárodného menového fondu.

Ďalším z dohovorov v danej oblasti je *Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škodu spôsobenú znečistením ropou vzniknutú pri skú-*

*maní a využívaní nerastných zdrojov morského dna (1977).*¹⁰⁸ Tento dohovor sa vzťahuje len na škody spôsobené znečistením vyplývajúcim z incidentu, ku ktorému došlo mimo pobrežnej línie plytkej vody na zariadení pod jurisdikciou štátu, a na škody utrpené na území štátu, vrátane vnútorných a pobrežných vôd štátu, ktorý je zmluvnou stranou, alebo v oblastiach, v ktorých v súlade s medzinárodným právom má štát zvrchované práva nad prírodnými zdrojmi a zvrchované práva na preventívne opatrenia prijaté tak, aby sa zabránilo alebo sa minimalizovala takáto škoda spôsobená znečistením. Definícia škody, jej územná lokalizácia či oslobodenie od povinnosti nahradiť škodu sú, s niektorými výnimkami, veľmi podobné obdobným ustanoveniam Medzinárodného dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami (1992). Výška náhrady škody je limitovaná do výšky 30 miliónov SDR za každé zariadenie a incident do piatich rokov od momentu otvorenia dohovoru k podpisu a do výšky 40 miliónov SDR po uplynutí tejto lehoty.

Najnovším dohovorom v danej oblasti je *Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov (2001)*,¹⁰⁹ ktorý upravuje zodpovednosť za škody vzniknuté pri únikoch oleja slúžiaceho ako pohonná či mazacia látka lodí. Dohovor stanovuje zodpovednosť vlastníka lode za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov. Definícia škody, jej územná lokalizácia či oslobodenie od povinnosti nahradiť škodu sú, rovnako ako v prípade predchádzajúceho dohovoru, veľmi podobné obdobným ustanoveniam Medzinárodného dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami (1992).

Úpravu občianskoprávnej zodpovednosti za škody súvisiace s prepravou škodlivých a nebezpečných látok na mori tvorí *Medzinárodný dohovor o zodpovednosti a náhrade škôd pri preprave škodlivých a nebezpečných látok na mori (1996)*, ktorý zakotvil zodpovednosť vlastníkov lodí za škody spôsobené pri nehodách lodí prepravujúcich rôzne druhy presne

¹⁰⁸ *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources* [1977-05-01]. 16 ILM 1451. Tento dohovor doposiaľ nenadobudol medzinárodnoprávnu záväznosť.

¹⁰⁹ Tento dohovor nadobudol medzinárodnoprávnu záväznosť 21. novembra 2008. Je záväzný aj pre Slovenskú republiku. V zbierke zákonov vyšiel ako Oznámenie MZVaEZ č. 336/2013 Z.z.

určených škodlivých látok.¹¹⁰ Dohovor má podobnú štruktúru ako zmluvný systém tvorený *Medzinárodným dohovorom o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami (1992)* a *Medzinárodným dohovorom o zriadení medzinárodného fondu na kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia ropnými látkami (1992)*. Vzhľadom na skutočnosť, že tento dohovor nezískal dostatočný počet ratifikácií, v roku 2010 bol k nemu prijatý *Protokol k Medzinárodnému dohovoru o zodpovednosti a náhrade škôd pri preprave škodlivých a nebezpečných látok na mori*,¹¹¹ ktorého úlohou bolo spriechniť obsah dohovoru tak, aby ho ratifikoval potrebný počet štátov. Ani tento protokol však doposiaľ nezískal predpísaný počet ratifikácií. V znení tohto protokolu sa dohovor má označovať ako *Medzinárodný dohovor o zodpovednosti a náhrade škôd pri preprave škodlivých a nebezpečných látok na mori (2010)*.

Komplexnú úpravu občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté na prepravovanej batožine, živote a zdraví cestujúcich v dôsledku nehôd lodí predstavuje *Dohovor o preprave cestujúcich a ich batožiny na mori (1974)*,¹¹² neskôr doplnený protokolmi z rokov 1976, 1990 a 2002. Tento dohovor v znení svojich protokolov zakotvil objektívnu zodpovednosť (angl. liability) dopravcu za škody vzniknuté na prepravovanej batožine, ako aj za škody vzniknuté v nadväznosti na úmrtie či poranenie cestujúcich v dôsledku nehôd lodí vo svojom článku 3. V článkoch 7 a 8 sú stanovené finančné limity pre výšku náhrady škody.

Otázku občianskoprávnej zodpovednosti dopravcov za škody pri preprave nebezpečného tovaru po cestách, železničiach a na plavidlách vnútrozemskej plavby rieši *Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené pri preprave nebezpečného tovaru po cestách, železni-*

¹¹⁰ SMOLEK, M. a K. ŽÁKOVSKÁ. Ochrana moře. In: M. DAMOHORSKÝ, P. ŠTURMA, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ, M. SMOLEK, M. SOBOTKA, V. STEJSKAL a K. ŽÁKOVSKÁ. *Mezinárodní právo životního prostředí. II. část (zvláštní)*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová - IFEK, 2008, s. 56-57. ISBN 978-80-903409-8-9.

¹¹¹ *Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea* [2010-04-30]. [2010] ATNIF 56.

¹¹² Tento dohovor nadobudol medzinárodnoprávnú záväznosť 27. apríla 1997. Vzhľadom na skutočnosť, že zmluvnou stranou tohto dohovoru sa v roku 2011 stala Európska únia, ktorá zaviazala členské štáty, aby ratifikovali celý tento zmluvný systém, Slovenská republika pripravuje podklady pre podpis a ratifikáciu uvedených zmlúv.

ciach a na plavidlách vnútrozemskej plavby (1989)¹¹³ Hospodárskej komisie OSN pre Európu, ktorý zakotvil objektívnu občianskoprávnu zodpovednosť dopravcov za škody pri preprave nebezpečného tovaru po cestách, železničiach a na plavidlách vnútrozemskej plavby v článku 5 ods. 1. Podľa článku 1 ods. 10 dohovoru škodu podľa dohovoru (v zjednodušenom pohľade) predstavuje strata života alebo zranenie osôb na palube alebo mimo vozidla prepravujúceho nebezpečný tovar, spôsobené týmto tovarom, strata alebo poškodenie majetku mimo vozidla prepravujúceho nebezpečný tovar, spôsobené týmto tovarom, strata alebo poškodenie spôsobené znečistením životného prostredia nebezpečnými výrobkami, náklady na preventívne opatrenia a ďalšie straty alebo škody spôsobené preventívnymi opatreniami. Pojem „nebezpečný tovar“ je v duchu článku 1 ods. 9 dohovoru definovaný iným dohovorom Hospodárskej komisie OSN pre Európu, a to *Európskou dohodou o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (1957)*.¹¹⁴ Podľa článku 5 ods. 4 zodpovednosť dopravcovi nevznikne, ak preukáže, že škoda vyplývala z vojnového aktu, nepriateľských akcií, občianskej vojny, povstania alebo prírodného javu výnimočnej povahy, povahy vyššej moci alebo neprekonateľnej povahy, alebo škoda bola úplne spôsobená činom alebo nedbalosťou tretej strany, ku ktorej prišlo s úmyslom spôsobiť škodu, alebo ak odosielateľ či iná osoba nespĺnila svoj záväzok informovať dopravcu o nebezpečnej povahe tovaru, a ak ani dopravca či jeho zamestnanci nevedeli alebo nemohli vedieť o povahe tovaru. Tento dohovor však ešte doposiaľ nenadobudol medzinárodnoprávnu záväznosť.

Záver

V súčasnom medzinárodnom práve sa v období druhej polovice dvadsiateho storočia postupne vyvíjali nové pravidlá zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané. V odbornej literatúre sa tento druh zodpovednosti označuje aj ako zodpoved-

¹¹³ Tento dohovor doposiaľ nenadobudol medzinárodnoprávnu záväznosť. Slovenská republika nie je jeho zmluvnou stranou. Bližšie pozri Convention on Civil Liability for Damage Caused During Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels. In: *United Nations Treaty Collection* [online]. 2013 [cit. 2013-11-25]. Dostupné na: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-30&chapter=11&lang=en.

¹¹⁴ *European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road* [1957-09-30]. 619 UNTS 77. Táto dohoda je medzinárodnoprávne záväzná aj pre Slovenskú republiku. V zbierke zákonov vyšla v rámci Vyhlášky MZV č. 64/1987 Zb. Zoznam nebezpečných prepravovaných vecí je uvedený v prílohách A a B dohovoru.

nosť za škodlivé dôsledky činností medzinárodným právom dovolené. Ide spravidla o činnosti, ktoré nesú zvýšený stupeň rizika a týkajú sa mierového využívania jadrovej energie, znečisťovania životného prostredia, prevádzky námorných lodí, kozmických objektov, ale aj prepravy nebezpečných látok na mori, po cestách, na železnici a riekach.¹¹⁵ Tento typ zodpovednosti sa v medzinárodnom práve verejnom vyvinul v súvislosti s nutnosťou vyvážiť slobodu správania sa štátov s opodstatnenými obavami, že neobmedzený výkon technologickej a priemyselnej moci môže zničiť ľudstvo. V rámci tejto koncepcie zodpovednosti sa vyskytujú pravidlá týkajúce sa zodpovednosti štátov i pravidlá upravujúce občianskoprávnu zodpovednosť vnútroštátnych operátorov uvedených činností.

Koncepcia zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, vykazuje v porovnaní s častejšie používaným inštitútom zodpovednosti za protiprávne správanie viacero rozdielov. Primárny rozdiel medzi zodpovednosťou za protiprávne správanie a zodpovednosťou za škodlivé následky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, je skutočnosť, že v prvom prípade ide o zodpovednosť za správanie v rozpore s medzinárodným právom a v druhom o zodpovednosť za škody spôsobené činnosťami, ktoré sú medzinárodným právom dovolené. Ďalší rozdiel spočíva v povahe noriem, ktoré upravujú pravidlá oboch druhov zodpovednosti. Zatiaľ, čo v prvom prípade majú tieto pravidlá obyčajovú podobu (ich písomné zacytenie predstavuje návrh Komisie pre medzinárodné právo), pravidlá upravujúce zodpovednosť za škodlivé dôsledky činností medzinárodným právom dovolené existujú najmä v zmluvnej podobe, resp. v podobe kodifikačných návrhov Komisie OSN pre medzinárodné právo, ktoré unifikujú vnútroštátne pravidlá v danej oblasti. Tretí rozdiel spočíva v povahe zodpovednosti. V prvom prípade ide o zodpovednosť subjektívnu, ktorá sa viaže na predchádzajúce protiprávne správanie štátu, prípadne iného subjektu medzinárodného práva. V druhom prípade je konštrukcia zodpovednosti objektívna, t.j. štát, resp. vnútroštátny operátor rizikovej činnosti zodpovedá za škodlivé následky dovolených činností objektívne, bez ohľadu na to, či ich zavinil.

Vo vzťahu k inštitútu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, tak, ako je zakotvený

¹¹⁵ Porovnaj s dielom HANQIN, X. *Transboundary Damage in International Law*. 1st ed. New York: Cambridge University Press, 2003, s. 19. ISBN 978-0-521-81423-2.

v medzinárodných zmluvách či kodifikačných dokumentoch Komisie OSN pre medzinárodné právo, je možné identifikovať niekoľko jeho základných črt.

Primárne platí, že pre vyvolanie tohto druhu zodpovednosti je nutný vznik škody. Škoda musí byť skutočná a musí byť významná.¹¹⁶ Náhrada škody sa poskytuje v adekvátnom rozmere, pričom môže byť iba čiastočná, vzhľadom na schopnosť zodpovednostného subjektu nahradiť škodu. Výška náhrady škody však býva obmedzená konkrétnou sumou, ktorú nie je možné pri náhrade škody prekročiť. Existujú i časové obmedzenia, v rámci ktorých je možné podať žiadosť o náhradu škody. Maximálna suma náhrady škody a časové obmedzenia sa v medzinárodných zmluvách v danej oblasti líšia. Platba je zabezpečená povinným poistením.¹¹⁷

Pre vznik zodpovednosti je nutná existencia kauzálnej (príčinnej) súvislosti medzi škodou a činnosťou, ktorá ju vyvolala.¹¹⁸ Zodpovednostný subjekt sa môže povinnosti nahradiť škodu zbaviť argumentom existencie výnimočnej udalosti, ktorý môže viesť k úplnému alebo čiastočnému oslobodeniu od povinnosti nahradiť škodu. Najčastejšími argumentmi v tomto smere sú existencia ozbrojeného konfliktu, výnimočne vážna prírodná katastrofa, nedbalosť tretej strany požadujúcej náhradu škody alebo vznik škody v dôsledku správania sa obeť.¹¹⁹

Škodu je možné pripočítať štátu alebo vnútroštátnemu operátorovi činnosti, ktorý spôsobil škodu. Štátu sa pripočítavajú škody spôsobené jeho kozmickými objektmi na zemskom povrchu a lietadlám za letu na živote a zdraví osôb a ich majetku, ako aj škody vzniknuté v dôsledku neoprávneného zastavenia cudzej lode na mori. Pripočítanie týchto škôd štátu závisí od preukázania skutočnosti, či škoda vznikla v rámci jeho

¹¹⁶ MONTJOIE, M. The Concept of Liability in the Absence of an Internationally Wrongful Act. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 508. ISBN 978-0-19-929697-2.

¹¹⁷ KISS, A.-Ch. a J.-P. BEURIER. *Droit international de l'environnement*. 2^e éd. Paris: Pédone, 2000, s. 389. ISBN 978-2-233-00368-3.

¹¹⁸ Bližšie pozri DUPUY, P.-M. L'état et la réparation des dommages catastrophiques. In: F. FRANCONI a T. SCOVAZZI, eds. *International Responsibility for Environmental Harm*. 1st ed. London: Graham & Trotman, 1991, s. 106-109. ISBN 978-1-85333-579-2.

¹¹⁹ ŠTURMA, P. International Liability for Injurious Consequences of Activities Not Prohibited by International Law: Mission Possible or Impossible?. In: P. ŠTURMA, ed. et al. *Implementation and Enforcement of International Environmental Law*. 1st ed. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2002, s. 24. ISBN 978-80-8588945-1.

územnej jurisdikcie, alebo pod jeho kontrolou.¹²⁰ Štáty sa subsidiárne podieľajú aj na náhrade škôd spôsobených v dôsledku mierového využitia jadrovej energie. Teoreticky je možná aj priama zodpovednosť štátu za škody vzniknuté znečistením morského životného prostredia, avšak v praxi sa neaplikuje. Vo vzťahu k ostaným typom škôd majú štáty povinnosť vytvoriť právnu úpravu, ktorá je zameraná na zabezpečenie náhrady škody formou poistenia či garančných fondov. Vnútroštátni operátori zodpovedajú za škody vzniknuté na životnom prostredí, za škody vzniknuté v dôsledku transportu nebezpečných materiálov, za škody vzniknuté únikom ropy a iných nebezpečných látok na mori a za škody na batôžine cestujúcich vzniknuté v dôsledku námorných havárií.¹²¹ V prípade nadobudnutia medzinárodnoprávnej záväznosti príslušnej úpravy môžu operátori v budúcnosti zodpovedať aj za škody spôsobené pri preprave nebezpečného tovaru po cestách, železniciach a na plavidlách vnútrozemskej plavby. Zodpovednosť operátorov sa realizuje na národnej úrovni v rámci právnych poriadkov zmluvných štátov jednotlivých dohovrov.

Aplikáciu inštitútu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, výrazne obmedzuje skutočnosť, že v tejto oblasti nevznikli univerzálne platné obyčajové normy. Mnohí teoretici tvrdia, že proces tvorby obyčajových noriem už začal v nadväznosti na praktické príklady náhrady škody zo strany niektorých štátov *ex gratia*.¹²² Tento proces však v súčasnosti s vysokou pravdepodobnosťou nie je zavŕšený. Určitú výnimku v tomto smere predstavuje záväzok štátov zabezpečiť odhad dopadov predpokladaných rizikových aktivít v oblasti životného prostredia. Medzinárodný súdny dvor v prípade Celulóžky na rieke Uruguaj (2010) konštatoval, že záväzok odhadovať dopady na životné prostredie nadobudol medzičasom obyčajovú podobu. Uvedený záväzok je kodifikovaný v článku 7 Návrhu článkov o zabránení cezhraničnej škode spôsobenej rizikovými činnosťami

¹²⁰ MONTJOIE, M. The Concept of Liability in the Absence of an Internationally Wrongful Act. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 510. ISBN 978-0-19-929697-2.

¹²¹ V prípade, ak nadobudne medzinárodnoprávnu záväznosť *Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené pri preprave nebezpečného tovaru po cestách, železniciach a na plavidlách vnútrozemskej plavby (1989)*, môžu operátori zodpovedať objektívne aj za škody vzniknuté pri preprave nebezpečných látok v rámci cestnej, železničnej a riečnej dopravy.

¹²² BIRNIE, P. W., A. E. BOYLE a C. REDGWELL. *International Law and the Environment*. 3rd ed. Oxford: Oxford University Press, 2009, s. 179. ISBN 978-0-19-876422-9.

(2001) Komisie OSN pre medzinárodné právo, ktorý zakotvuje pravidlo, ktoré ukladá štátom záväzok zabezpečiť, aby sa pred rozhodnutím o povolení danej aktivity vykonal odhad dopadov tejto predpokladanej aktivity na životné prostredie, vrátane odhadu možného vzniku cezhraničnej škody. Existencia tohto obyčajového pravidla však pokrýva iba minimálnu časť inštitútu zodpovednosti štátov za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané. Aplikácia tohto inštitútu je teda stále výlučne zmluvnou záležitosťou. Medzinárodné zmluvy v danej oblasti sú relatívne početné, avšak ich praktickej aplikácii často bráni neochota mnohých štátov k ich ratifikácii. Najčastejším argumentom, ktorý štáty v tejto súvislosti používajú na ospravedlnenie svojej neochoty, sú ich národné ekonomické záujmy.¹²³ Aplikácia tohto inštitútu vo vzťahu k mnohým škodám vzniknutým v rámci jurisdikcie uvedených štátov teda v praxi nebude možná. Na druhej strane existuje celý rad štátov, ktoré prevzali zmluvné záväzky v tejto oblasti a aj ich v praxi aplikujú. Pre právny život inštitútu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, je to veľmi dobrá správa.

Zoznam bibliografických odkazov

Additional Protocol to Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy [1964-01-28]. 956 UNTS 335.

Affaire du lac Lanoux (Espagne, France) [1957-11-16]. Reports of International Arbitral Awards, 2006, vol. 12, s. 281-317.

AGO, R. Conclusions du colloque "Responsabilité des États pour les dommages à l'environnement". In: F. FRANCONI a T. SCOVAZZI, eds. *International Responsibility for Environmental Harm*. 1st ed. London: Graham & Trotman, 1991, s. 493-499. ISBN 978-1-85333-579-2.

Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal [1989-03-22]. 1673 UNTS 126.

Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal [1999-12-10]. UN Doc. UNEP/CHW.1/WG/1/9/2.

¹²³ ŠTURMA, P. International Liability for Injurious Consequences of Activities Not Prohibited by International Law: Mission Possible or Impossible?. In: P. ŠTURMA, ed. et al. *Implementation and Enforcement of International Environmental Law*. 1st ed. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2002, s. 28. ISBN 978-80-8588945-1.

- Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal. In: *United Nations Treaty Collection* [online]. 2013 [cit. 2013-11-25]. Dostupné na: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-3-b&chapter=27&lang=en.
- BIRNIE, P. W. a A. E. BOYLE. *Basic Documents on International Law and the Environment*. 1st ed. Oxford: Clarendon Press, 1995. 688 s. ISBN 978-0-19-876320-8.
- BIRNIE, P. W. a A. E. BOYLE. *International Law and the Environment*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 1992. 563 s. ISBN 978-0-19-876282-9.
- BIRNIE, P. W., A. E. BOYLE a C. REDGWELL. *International Law and the Environment*. 3rd ed. Oxford: Oxford University Press, 2009. 888 s. ISBN 978-0-19-876422-9.
- BOYLE, A. E. Globalising Environmental Liability: The Interplay of National and International Law. *Journal of Environmental Law*. 2005, vol. 17, no. 1, s. 3-26. ISSN 0952-8873.
- BOYLE, A. E. Liability for Injurious Consequences of Acts Not Prohibited by International Law. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 95-104. ISBN 978-0-19-929697-2.
- BRATSPIES, R. M. a R. A. MILLER, eds. *Transboundary Harm in International Law: Lessons from the Trail Smelter Arbitration*. 1st ed. New York: Cambridge University Press, 2006. 370 s. ISBN 978-0-521-85643-0.
- BROWNLIE, I. *Principles of Public International Law*. 7th ed. Oxford: Oxford University Press, 2008. 784 s. ISBN 978-0-19921-770-0.
- Brussels Agreement Supplementary to the Paris Convention of 1960 on Third Party Liability* [1963-01-31]. 1041 UNTS 358.
- Brussels Convention on the Liability of the Operators of Nuclear Ships* [1962-05-25]. AJIL 57(1), s. 268-278.
- Convention on Civil Liability for Damage Caused During Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels* [1989-10-10]. UN Doc. ECE/TRANS/79.

- Convention on Civil Liability for Damage Caused During Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels. In: *United Nations Treaty Collection* [online]. 2013 [cit. 2013-11-25]. Dostupné na: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-30&chapter=11&lang=en.
- Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment* [1993-06-21]. CETS No. 150.
- Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment. In: *Council of Europe – Treaty Office* [online]. 2013 [cit. 2013-11-25]. Dostupné na: <http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/QueVoulezVous.asp?CL=ENG&CM=3&NT=150>.
- Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources* [1977-05-01]. 14 ILM 1450.
- Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources* [1977-05-01]. 16 ILM 1451.
- Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects* [1972-03-29]. 961 UNTS 187.
- Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage* [1997-09-12]. IAEA INFCIRC/567.
- Convention on the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea* [1974-12-13]. 1463 UNTS 221.
- Convention Related to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material* [1971-12-17]. 974 UNTS 255.
- Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)* [1949-04-09]. International Court of Justice, 1949, s. 4-38.
- CRAWFORD, J., A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010. 1364 s. ISBN 978-0-19-929697-2.
- DAMOHOŘSKÝ, M., P. ŠTURMA, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ, M. SMOLEK, M. SOBOTKA, V. STEJSKAL a K. ŽÁKOVSKÁ. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008. 318 s. ISBN 978-80-903409-8-9.

- Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment* [1972-06-16]. UN Doc. A/Conf.48/14/Rev. 1 (1973); 11 ILM 1416.
- Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities* [2001-05-11]. Report of the International Law Commission on the Work of Its Fifty-Third Session, UN Doc. A/56/10.
- Draft Principles on the Allocation of Loss in the Case of Transboundary Harm Arising Out of Hazardous Activities* [2006-06-02]. Report of the International Law Commission on the Work of Its Fifty-Eight Session, UN Doc. A/61/10.
- DUPUY, P.-M. L'état et la réparation des dommages catastrophiques. In: F. FRANCIONI a T. SCOVAZZI, eds. *International Responsibility for Environmental Harm*. 1st ed. London: Graham & Trotman, 1991, s. 125-147. ISBN 978-1-85333-579-2.
- European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road* [1957-09-30]. 619 UNTS 77.
- FRANCIONI, F. a T. SCOVAZZI, eds. *International Responsibility for Environmental Harm*. 1st ed. London: Graham & Trotman, 1991. 512 s. ISBN 978-1-85333-579-2.
- Geneva Convention on the High Seas* [1958-04-29]. 450 UNTS 11.
- HANQIN, X. *Transboundary Damage in International Law*. 1st ed. New York: Cambridge University Press, 2003. 404 s. ISBN 978-0-521-81423-2.
- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage* [2001-03-23]. LEG/CONF 12/19.
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* [1969-11-29]. 973 UNTS 3.
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* [1969-11-29]. 973 UNTS 331.
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* [1992-11-27]. 1956 UNTS 255.
- International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea* [1996-05-03]. 35 ILM 1415.

- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* [1971-12-18]. 1110 UNTS 57.
- International Liability for Injurious Consequences Arising Out of Acts Not Prohibited by International Law* [1984-10-16]. UN Doc. A/CN.4/384.
- JABBARI-GHARABAGH, M. Type of State Responsibility for Environmental Matters in International Law. *Revue Juridique Thémis* [online]. 1999, vol. 33, no. 1, s. 59-121 [cit. 2013-11-19]. ISSN 0556-7963. Dostupné na: <http://www.editionsthemis.com/uploaded/revue/article/rjtvol33num1/jabbari.pdf>.
- Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage and the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy* [1988-09-21]. 1672 UNTS 293.
- KISS, A. State Responsibility and Liability for Nuclear Damage. *Denver Journal of International Law and Policy*. 2006, vol. 35, no. 1, s. 67-83. ISSN 0196-2035.
- KISS, A.-Ch. a J.-P. BEURIER. *Droit international de l'environnement*. 2^e éd. Paris: Pédone, 2000. 424 s. ISBN 978-2-233-00368-3.
- KLUČKA, J. *Medzinárodné právo verejné: (všeobecná a osobitná časť)*. 2. dopln. a preprac. vyd. Bratislava: Iura Edition, 2011. 725 s. ISBN 978-80-8078-414-0.
- KONZ, P. The 1962 Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships. *American Journal of International Law*. 1963, vol. 57, no. 1, s. 100-111. ISSN 0002-9300.
- LOUKA, E. *International Environmental Law: Fairness, Effectiveness, and World Order*. 1st ed. New York: Cambridge University Press, 2006. 536 s. ISBN 978-0-521-86812-9.
- MONTJOIE, M. Nuclear Energy. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 916-928. ISBN 978-0-19-929697-2.
- MONTJOIE, M. The Concept of Liability in the Absence of an Internationally Wrongful Act. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 503-514. ISBN 978-0-19-929697-2.
- NAKHLEH, G. a M. QUIMBERT. Maritime Law. In: J. CRAWFORD, A. PELLET a S. OLLESON, eds. *The Law of International Responsibility*. 1st ed.

- Oxford: Oxford University Press, 2010, s. 895-902. ISBN 978-0-19-929697-2.
- ONDŘEJ, J. Ochrana prostředí kosmického prostoru a nebeských těles. In: M. DAMOHORSKÝ, P. ŠTURMA, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ, M. SMOLEK, M. SOBOTKA, V. STEJSKAL a K. ŽÁKOVSKÁ. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 216-236. ISBN 978-80-903409-8-9.
- Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy* [1960-07-29]. 956 UNTS 263.
- PEVEC, D. The Marshall Islands Nuclear Claims Tribunal: The Claims of the Enewetak People. *Denver Journal of International Law and Policy*. 2006, vol. 35, no. 1, s. 221-239. ISSN 0196-2035.
- POLÁKOVÁ, L. Medzinárodná zodpovednosť za škody spôsobené rizikovým chovaním, ktoré nie je zakázané medzinárodným právom. *Juristick* [online]. Plzeň: Spolek JURISTIC, 2007-12-07 [cit. 2013-11-25]. ISSN 1802-789X. Dostupné na: <http://mezinarodni.juristic.cz/620327/clanek/mpv1.html>.
- Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* [1992-11-27]. LEG/CONF.9/16.
- Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea* [2010-04-30]. [2010] ATNIF 56.
- Protocol to Amend the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage* [1997-09-12]. 2241 UNTS 302.
- Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay)* [2010-04-20]. International Court of Justice, s. 1-24.
- Resolution No. 56/82* [2001-12-12]. United Nations General Assembly, UN Doc. A/RES/56/82.
- Resolution No. 61/36* [2006-12-04]. United Nations General Assembly, UN Doc. A/RES/61/36.
- Rio Declaration on Environment and Development* [1992-06-13]. UN Doc. A/CONF.151/26 (vol. I).
- SMOLEK, M. a K. ŽÁKOVSKÁ. Ochrana moře. In: M. DAMOHORSKÝ, P. ŠTURMA, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ, M. SMOLEK, M. SOBOTKA, V.

- STEJSKAL a K. ŽÁKOVSKÁ. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 26-101. ISBN 978-80-903409-8-9.
- ŠTURMA, P. International Liability for Injurious Consequences of Activities Not Prohibited by International Law: Mission Possible or Impossible?. In: P. ŠTURMA, ed. et al. *Implementation and Enforcement of International Environmental Law*. 1st ed. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2002, s. 21-29. ISBN 978-80-8588945-1.
- ŠTURMA, P. Mezinárodní odpovědnost za škody v mezinárodním právu životního prostředí. In: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: I. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004, s. 116-157. ISBN 978-80-903409-2-X.
- ŠTURMA, P., M. DAMOHORSKÝ, J. ONDŘEJ, J. ZÁSTĚROVÁ a M. SMOLEK. *Mezinárodní právo životního prostředí: I. část (obecná)*. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004. 194 s. ISBN 978-80-903409-2-X.
- Trail Smelter Case (United States, Canada)* [1938-04-16 a 1941-03-11]. Reports of International Arbitral Awards Vol. 3, s. 1905-1982.
- Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies* [1967-01-27]. 610 UNTS 205.
- United Nations Convention on the Law of the Sea* [1982-12-10]. 1833 UNTS 3.
- Van DYKE, J. M. Liability and Compensation for Harm Caused by Nuclear Activities. *Denver Journal of International Law and Policy*. 2006, vol. 35, no. 1, s. 13-46. ISSN 0196-2035.
- Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage* [1963-05-21]. 1063 UNTS 265.
- ZÁSTĚROVÁ, J. Mezinárodněprávní úprava kontroly toxických či jinak nebezpečných látek a lidských aktivit potenciálně ohrožujících životního prostředí. *Acta Universitatis Carolinae: Iuridica*. 2002, č. 2-3, s. 61-120. ISSN 0323-0619.

Doc. JUDr. Juraj Jankuv, PhD.

Právnická fakulta
Trnavská univerzita v Trnave

Kollárova 10
917 01 Trnava
Slovenská republika
juraj.jankuv@gmail.com