



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/2001/17/Add.1
23 February 2001

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

(Семидесятая сессия, Женева, 7-11 мая 2001 года)

**Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный
при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным
и внутренним водным транспортом (КГПОГ)**

Записка секретариата

Секретариат воспроизводит ниже ответы Кыргызской Республики и Швейцарии на вопросник, касающийся КГПОГ.

1. Ответ Кыргызской Республики

Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, рассмотрев письмо Отдела транспорта Европейской экономической комиссии касательно Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), имеет честь сообщить Отделу следующее.

В настоящее время Кыргызская Республика не присоединилась к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября

1957 года. Кроме того, в Кыргызстане не введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами. В связи с этим мы считаем, что вопрос о присоединении нашей страны к вышеупомянутой Конвенции следует рассматривать только после присоединения Кыргызстана к Соглашению 1957 года и принятия закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами.

2. Ответ Швейцарии

Вопрос 1: по каким причинам Швейцария до сих пор не подписала КГПОГ?

Хотя Швейцария в принципе положительно относится к международной конвенции, позволяющей урегулировать вопросы ответственности при перевозке опасных грузов, следует признать, что в швейцарском транспортном секторе Конвенция КГПОГ была воспринята неоднозначно.

Если представители железнодорожного транспорта положительно высказались по поводу этой Конвенции, то представители внутреннего судоходства предпочитают, напротив, продолжать усилия, направленные на разработку европейской конвенции об ответственности, касающейся перевозки опасных грузов только по внутренним водным путям. Они считают нецелесообразным пересматривать КГПОГ на том основании, что эта Конвенция в недостаточной мере учитывает специфику внутреннего водного транспорта.

Представители автодорожного транспорта также высказали сомнения по поводу КГПОГ. Их критика касается прежде всего принципа Конвенции, согласно которому ответственность в основном возлагается только на перевозчика.

Если будет принято решение о проведении работы по пересмотру КГПОГ, то, по нашему мнению, следовало бы в первую очередь лучше уяснить взаимосвязь между этой Конвенцией и другими международно-правовыми документами (в случае автомобильных перевозок речь идет о подписанном в Лугано соглашении 1988 года, регулирующем вопрос о месте нахождения компетентного судебного органа, лондонских соглашениях о международном свидетельстве автострахования, директивах Сообщества, касающихся гражданской ответственности, и т.д.) и внести возможные коррективы.

Вопросы 2, 4 и 5: пределы ответственности

Статья 9 КГПОГ предусматривает предел ответственности по искам, предъявляемым в связи с каким-либо одним инцидентом при перевозке опасных грузов. В этом отношении следует отметить, что большинство страховых договоров, заключенных швейцарскими автодорожными перевозчиками, пересматривают неограниченную ответственность. Если предположить, что КГПОГ будет пересматриваться, то тогда было бы полезным рассмотреть возможность установления минимальных гарантированных сумм для удовлетворения исковых требований о возмещении ущерба, что давало бы возможность договаривающимся сторонам устанавливать в своем национальном законодательстве более высокие и даже неограниченные суммы возмещения.

Вопрос 3: статистическая информация о средней величине ущерба

Поскольку понятие "ущерб" является не вполне точным, трудно представить конкретные цифры. Следовало бы сначала более детально определить, идет ли речь только о прямой компенсации, выплачиваемой лицам, имеющим на это право, или при расчетах следует использовать более широкие критерии (например, коммерческие убытки, понесенные тем или видом транспорта вследствие "утраты доверия" к нему в результате аварии).
