



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.8/4
11 November 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH and ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Специальное совещание экспертов по Конвенции о гражданской
ответственности за ущерб, причиненный при перевозке
опасных грузов автомобильным, железнодорожным
и внутренним водным транспортом (КГПОГ)

ДОКЛАД СПЕЦИАЛЬНОГО СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ О РАБОТЕ
ЕГО ВТОРОЙ СЕССИИ

(4-6 ноября 2002 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники.....	1
Утверждение повестки дня.....	2
Мандат Специального совещания	3 - 4
Результаты распространения вопросника по КГПОГ	5 - 9
Основные причины, препятствующие вступлению в силу КГПОГ	10 - 34
a) Область применения КГПОГ.....	10 - 15
b) Положения об ответственности	16 - 20
c) Пределы финансовой ответственности	21 - 29
d) Другие статьи КГПОГ, которые потребуют внесения поправок..	30 - 34
Программа работы.....	35 - 38
Прочие вопросы.....	39 - 40
Утверждение доклада и приложений к нему	41

УЧАСТНИКИ

1. Специальное совещание экспертов по Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), провело свою вторую сессию 4-6 ноября 2002 года под председательством г-на Яна Е. де Бура (Нидерланды). В его работе приняли участие представители следующих стран: Австрии, Германии, Нидерландов, Польши и Чешской Республики. Были также представлены следующие межправительственные организации: Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ) и Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР), а также следующие неправительственные организации: Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖД) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/AC.8/3

2. Специальное совещание утвердило повестку дня своей второй сессии, содержащуюся в документе TRANS/AC.8/3, с небольшим изменением (рассмотрение пункта 2 статьи 1).

МАНДАТ СПЕЦИАЛЬНОГО СОВЕЩАНИЯ

3. Председатель напомнил о мандате, который был возложен на Специальное совещание Комитетом по внутреннему транспорту и который приводится в докладе о работе его первой сессии.

4. Он напомнил, что Совещание должно представить Комитету по внутреннему транспорту на его сессии 2003 года доклад о достигнутых результатах и возникших трудностях.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ВОПРОСНИКА ПО КГПОГ

Документы: TRANS/WP.15/2001/17 и Add.1-Add.8
TRANS/WP.15/167, приложение 5

Неофициальные документы: INF.24, INF.37 и INF.44

5. Были подытожены основные результаты распространения вопросника, направленного секретариатом странам - членам ЕЭК ООН.

6. Основная причина для озабоченности состоит в том, что уровень пределов ответственности слишком высок и что его необходимо пересмотреть в сторону понижения, для того чтобы обеспечить согласование требований, применяемых в разных странах.
7. В случае неограниченной ответственности без обязательного страхования некоторые представители рекомендовали гарантировать по крайней мере минимальные уровни ответственности путем заключения договоров о страховании.
8. В ряде стран возникают трудности, связанные с получением надежных статистических данных о средней величине ущерба. В связи с этим было предложено предоставить договаривающимся сторонам Конвенции определенную свободу действий при выборе суммы ответственности для обязательного страхования.
9. Было также предложено воспользоваться для этого решениями, предусмотренными в других международных юридических документах, например в Конвенции ООВ.

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ ВСТУПЛЕНИЮ В СИЛУ КГПОГ

а) Область применения КГПОГ

10. Специальное совещание решило сохранить существующую область применения КГПОГ, охватывающую три вида внутреннего транспорта (автомобильный, железнодорожный и внутренний водный).
11. Представитель ЦКСР сообщил о работе его организации, и в частности о выводах и замечаниях, сделанных в ходе слушания 11 октября 2002 года и проведенного после этого совещания правительственных экспертов.
12. Был отмечен ряд противоречий, и в частности тот факт, что одна из основных целей проекта конвенции КОУВП, а именно возмещение весьма значительного по своему характеру ущерба, не может быть достигнута по причине предусмотренных пределов ответственности.
13. Кроме того, дифференциация между режимами, регулирующими перевозку опасных грузов и других грузов, создает трудности, поскольку в последнем случае также может быть причинен весьма значительный по своему характеру ущерб.

14. Представитель ЦКСР указал, что необходимо изучить несколько решений: либо создать "фонд катастроф", который использовался бы для возмещения ущерба, превышающего пределы ответственности, предусмотренные в проекте конвенции КОУВП, либо принять новую общую конвенцию о гражданской ответственности при перевозке грузов внутренним водным транспортом, также предусматривающую создание "фонда катастроф".

15. Он заявил, что ЦКСР проинформирует об этом Комитет по внутреннему транспорту, а также продолжит участвовать в работе ЕЭК ООН и будет содействовать согласованию международного режима гражданской ответственности, регулирующего перевозку опасных грузов.

b) Положения об ответственности

16. Представитель МСАТ подтвердил позицию своей организации, изложенную в ходе последней сессии (TRANS/AC.8/2, пункт 14).

17. Он отметил, что члены МСАТ единодушно выступают против того, чтобы возлагать всю ответственность на перевозчиков.

18. Ему напомнили о том, что положения об ответственности (статьи 5-8) основаны на принципе объективной ответственности и главным образом взяты из Конвенции КГО.

19. Перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что *"грузоотправитель или любое другое лицо не выполнило своего обязательства уведомить его об опасном характере груза, и он, его служащие или агенты не знали и не должны были знать их характер"* (статья 5, 4 с)).

20. В соответствии с пояснительным докладом по КГПОГ (ECE/TRANS/84, пункт 77) *"составители КГПОГ в полной мере осознавали тот факт, что появление второго лица, несущего ответственность на основании Конвенции, может создать весьма значительные трудности в связи с риском двойного страхования, что, очевидно, было бы экономически нецелесообразно"*.

c) Пределы финансовой ответственности

21. Специальное совещание рассмотрело проект поправок к статьям 9 и 16 КГПОГ, предложенный Председателем в сотрудничестве с секретариатом в документе TRANS/AC.8/2, приложение 2. Прежде всего участники совещания обсудили

предложение об изменении положений существующего пункта 1 статьи 9 КГПОГ, которое предусматривает отдельный предел ответственности для каждого вида транспорта, что тем самым позволяет должным образом оценить и сбалансировать интересы как потерпевшей стороны, так и перевозчиков, а также учитывать существующие возможности страхового рынка.

Автомобильный транспорт

22. Уровень ответственности автодорожного перевозчика предлагается снизить с 8 млн. СПЗ в случае гибели или нанесения телесных повреждений и 12 млн. СПЗ по другим искам (материальный и экологический ущерб) до 7 млн. СПЗ и 5 млн. СПЗ, соответственно (нынешняя общая сумма в 30 млн. СПЗ сокращается до 12 млн. СПЗ).

23. Такое предлагаемое сокращение является обоснованным как с учетом исковой практики на автомобильном транспорте, где иски связаны со значительными расходами по возмещению, выходящими за рамки существующих систем обязательного страхования, и достигли более 10 лет назад 6,25 млн. СПЗ, так и с учетом поправки на инфляцию за эти годы, составляющей 25-30%. Принимая также во внимание относительно высокие риски, связанные с автомобильными перевозками (например, в случае аварии в Лос-Альгаесе), общая сумма в 12 млн. СПЗ представляется оправданной как в отношении пределов ответственности автодорожного перевозчика, так и пределов обязательного страхования для покрытия этой ответственности, что тем самым позволяет создать систему быстрой и адекватной компенсации за ущерб пострадавшим в результате инцидентов при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом.

Внутренний водный транспорт

24. Уровень ответственности перевозчика на внутреннем водном транспорте следует снизить с 8 млн. СПЗ в случае гибели или нанесения телесных повреждений и 7 млн. СПЗ по другим искам (материальный и экологический ущерб) до 4 млн. СПЗ и 3 млн. СПЗ, соответственно (нынешняя общая сумма в 15 млн. СПЗ сокращается до 7 млн. СПЗ).

Такое снижение представляется обоснованным как с учетом исковой практики во внутреннем судоходстве, где, как сообщалось в ответах на вопросник, максимальный иск о возмещении ущерба составил 125 тыс. СПЗ (TRANS/AC.8/2, пункт 24), так и в свете существующих возможностей страхового рынка.

25. Сумма в 10 млн. СПЗ может быть без труда застрахована Международной группой клубов взаимного страхования и защиты ("Пи энд ай клабз"), но с более значительными трудностями - традиционными или обычными страховыми компаниями, верхний предел

которых эквивалентен приблизительно 10 млн. немецких марок. Премии, оплаты которых требуют клубы взаимного страхования и защиты за судно на Рейне, перевозящее опасные грузы, составляет 13-15 тыс. немецких марок, причем в случае покрытия гражданской ответственности и возмещения за ущерб, связанный с перевозкой ядовитых и опасных веществ, они увеличиваются на 30-50% (TRANS/AC.8/2, пункты 19 и 20).

26. Предложение о снижении уровня ответственности и обязательного страхования во внутреннем судоходстве в целом до 7 млн. СПЗ отвечает интересам пострадавших и возможностям страхового рынка, учитывая также относительно низкие предельные суммы, которые в настоящее время предусмотрены в связи с ответственностью перевозчика на внутреннем водном транспорте и которые составляют максимум 1,5 млн. СПЗ.

Железнодорожный транспорт

27. Уровень ответственности железнодорожного перевозчика предлагается снизить с 18 млн. СПЗ в случае гибели или нанесения телесных повреждений и 12 млн. СПЗ по другим искам (материальный и экологический ущерб) до 12 млн. СПЗ и 8 млн. СПЗ, соответственно (нынешняя общая сумма в 30 млн. СПЗ сокращается до 20 млн. СПЗ).

28. Ущерб от зарегистрированных аварий в железнодорожном секторе, как сообщается, составляет 4 млн. СПЗ, что свидетельствует об относительно высоких рисках на этом виде транспорта. Кроме того, предлагаемый уровень учитывает новую систему либерализации в железнодорожном секторе и позволяет новым частным компаниям покрывать финансовые издержки, связанные с условиями страхования, которые действуют на страховом рынке, в размере до 20 млн. СПЗ. Поэтому предел ответственности и предел обязательного страхования предлагается установить, причем также в отношении пострадавших, на соответствующем уровне, а именно 20 млн. СПЗ.

29. Хотя участникам сессии не удалось принять окончательного решения по размерам ответственности и обязательного страхования, было сочтено, что это предложение позволяет двигаться в правильном направлении. Для того чтобы провести содержательное обсуждение данного предложения, делегации Австрии и Нидерландов вызвались подготовить справочный документ для следующей сессии.

d) Другие статьи КГПОГ, которые потребуют внесения поправок

Определение термина "перевозчик" (статья 1, пункт 8 b))

30. Представитель ОТИФ отметила необходимость пересмотра определения термина "перевозчик", для того чтобы учитывать новую ситуацию, в которой управление железнодорожной инфраструктурой отделено от системы предоставления транспортных услуг.

31. Например, можно было бы согласовать пункт 8 b) с пунктом 8 а) в целях обеспечения бóльшей гармонизации между разными видами транспорта.

32. Представители ОТИФ и МКЖД подготовят совместное предложение по этому вопросу для рассмотрения на следующей сессии.

Определение термина "дорожное транспортное средство" (статья 1, пункт 2)

33. Совещание экспертов приняло новое определение термина "дорожное транспортное средство" в пункте 2 статьи 1, с тем чтобы согласовать его с определением транспортного средства, содержащимся в статье 1 а) Соглашения ДОПОГ, которая еще не вступила в силу (Протокол о внесении поправок от 1993 года) (см. приложение).

Статья 16

34. Делегации Нидерландов, Польши и Чешской Республики в сотрудничестве с секретариатом подготовят проект о внесении поправок в статью 16.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

35. В соответствии с полученным мандатом Специальное совещание, возможно, пожелает обратить внимание Комитета по внутреннему транспорту на основную трудность, которая препятствует вступлению КГПОГ в силу, а именно на вопрос об ограничении финансовой ответственности.

36. Специальное совещание, возможно, пожелает предложить Комитету по внутреннему транспорту обратиться к государствам-членам с призывом активнее участвовать в работе над КГПОГ, что является неотъемлемым условием успеха его деятельности.

37. Было бы полезно, чтобы в состав национальных делегаций входили эксперты по правовым вопросам, а также эксперты по вопросам страхования, что позволило бы воспользоваться их знаниями и опытом, необходимыми для решения проблем, касающихся пределов ответственности.

38. Специальное совещание было проинформировано о том, что в предварительном порядке его следующие сессии планируется провести 19-21 мая 2003 года и 3-5 ноября 2003 года.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

39. Совещание было проинформировано о рассматриваемом в рамках Европейского союза предложении по директиве Европейского парламента и Совета об **экологической ответственности** в отношении предупреждения и компенсирования экологического ущерба. Внимание участников сессии было обращено на конкретное положение этого предложения, направленное на предупреждение какого-либо дублирования сферы его применения с КГПОГ. Однако данное положение может потребовать доработки во избежание любого двоякого толкования.

40. Делегация Нидерландов согласилась подготовить в сотрудничестве с секретариатом документ о связи КГПОГ с другими международными режимами ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА И ПРИЛОЖЕНИЙ К НЕМУ

41. Специальное совещание утвердило доклад о работе своей второй сессии и приложения к нему.

Приложение 1

ПОПРАВКИ К КГПОГ, ПРЕДЛОЖЕННЫЕ СПЕЦИАЛЬНЫМ СОВЕЩАНИЕМ ЭКСПЕРТОВ ПО КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ (КГПОГ)

Статья 1

"2. Термин "дорожное транспортное средство" означает любой автомобиль, кроме транспортных средств, принадлежащих вооруженным силам одной из Договаривающихся сторон или находящихся в их ведении, предназначенный для использования на дороге, являющийся укомплектованным или неукомплектованным, имеющий не менее четырех колес и развивающий максимальную расчетную скорость более 25 км/ч, а также прицепы к нему, за исключением транспортных средств, перемещающихся по рельсам, сельскохозяйственных и лесных тракторов и любых передвижных механизмов".

"9. Термин "опасные грузы" в отношении перевозок автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом означает любое вещество или предмет, включенные в перечень опасных веществ, содержащийся в части 3 Европейского соглашения ... (ДОПОГ), Правил... (МПОГ) или Правил, прилагаемых к Европейскому соглашению... (ВОПОГ)".

Статья 4

Настоящая Конвенция не применяется:

...

- с) к перевозкам опасных грузов автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом, осуществляемым с соблюдением условий, предусмотренных в разделе 1.1.3 Европейского соглашения... (ДОПОГ), Правил... (МПОГ) или Правил, прилагаемых к Европейскому соглашению... (ВОПОГ).

Приложение 2

Тексты в квадратных скобках для обсуждения на следующей сессии:

Статья 9

[Заменить существующую статью 9 следующим текстом:

"Статья 9

1. Ответственность автодорожного перевозчика на основании настоящей Конвенции по искам, предъявляемым в связи с каким-либо одним инцидентом, ограничивается следующими размерами:

- a) в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями:
[7] млн. расчетных единиц;
- b) в отношении любых других исков: [5] млн. расчетных единиц.

2. Ответственность железнодорожного перевозчика на основании настоящей Конвенции по искам, предъявляемым в связи с каким-либо одним инцидентом, ограничивается следующими размерами:

- a) в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями:
[12] млн. расчетных единиц;
- b) в отношении любых других исков: [8] млн. расчетных единиц.

3. Ответственность перевозчика внутренним водным транспортом на основании настоящей Конвенции по искам, предъявляемым в связи с каким-либо одним инцидентом, ограничивается следующими размерами:

- a) в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями:
[4] млн. расчетных единиц;
- b) в отношении любых других исков: [3] млн. расчетных единиц.

4. В случае, когда сумм, предусмотренных в пункте 1 а), пункте 2 а) и пункте 3 а) настоящей статьи, недостаточно для удовлетворения вышеупомянутых исковых требований в полном объеме, для погашения неоплаченной разницы по исковым требованиям на основании пункта 1 а), пункта 2 а) и пункта 3 а) используется сумма, установленная в соответствии с пунктом 1 б), пунктом 2 б) и пунктом 3 б). Такая неоплаченная разница покрывается пропорционально исковым требованием, упомянутым в пункте 1 б), пункте 2 б) и пункте 3 б)".]

Статья 16

[Включить новый пункт 4 (и изменить нумерацию последующих пунктов):

"4. В момент сдачи документа о ратификации, принятии или утверждении Конвенции Договаривающееся государство может в отношении перевозки автомобильным и внутренним водным транспортом предусмотреть, что перевозчик освобождается от обязательства обеспечить свою ответственность посредством страхования или другой финансовой гарантии в течение максимального периода [6 лет] после вступления Конвенции в силу для данного государства".]
