



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/2001/17/Add.2
23 February 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

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 на вопросник по КГПОГ, представленные Чешской Республикой и Нидерландами.

* * *

1. Ответ, представленный Чешской Республикой

В настоящий момент Чешская Республика борется за вступление в Европейский союз. Поэтому ее первоочередной задачей является согласование ее юридических норм с законами Европейского союза. В Европейском союзе разрабатываются новые правила, касающиеся перевозки опасных грузов, и Чешская Республика собирается принять их в целях упомянутого согласования. В этой связи вновь будет рассмотрен вопрос о том, станет ли Чешская Республика Договаривающейся стороной КГПОГ.

Одной из причин, по которой Чешская Республика еще не стала Договаривающейся стороной КГПОГ, является то обстоятельство, что это, вероятно, вызовет рост экономических потребностей, в результате которого повысятся цены на импортируемые товары и уменьшатся доходы или даже пострадает конкурентоспособность экспортируемых товаров. Что касается некоторых товаров (например, взрывчатых веществ и изделий), при перевозке которых существует опасность возможного причинения большого ущерба, то страхование гражданской ответственности может стать фактором, ограничивающим международную торговлю.

Что касается типа страхования, регулируемого КГПОГ, то в первую очередь необходимо будет добиться качественного и достаточного перестрахования за границей. Сегодня в Европейском союзе не могут быть застрахованы некоторые виды ущерба, к которым применяется КГПОГ. Особенно это касается ущерба окружающей среде. До тех пор пока компании по перестрахованию не захотят участвовать в этом режиме страхования в границах Европейского союза, они не будут готовы иметь дело и с чешскими страховыми компаниями.

Пределы ответственности за ущерб в Чешской Республике слишком высоки: свыше 1,5 млрд. чешских крон (1 шв. франк = 23 чешским кронам) на железнодорожном и автомобильном транспорте и более 750 млн. чешских крон на внутреннем водном транспорте. Отдельные страховые компании не будут иметь достаточно средств для страхования такой суммы, и они должны будут, вероятно, объединиться в синдикат для покрытия этих рисков. Однако даже для такого синдиката потребуется перестрахование за границей.

Что касается решения вопроса о том, станет ли Чешская Республика Договаривающейся стороной КГПОГ, то необходимо будет, в частности, собрать статистические данные о страховых случаях и опыте, приобретенном за границей.

Кроме того, минимальная номинальная стоимость страхового полиса в случае обязательного страхования, предусмотренного Законом о дорожном движении, составляет 18 млн. чешских крон в случае нанесения ущерба здоровью и 5 млн. чешских крон в остальных случаях. Снижение уровня страхования в большей мере соответствовало бы интересам чешских транспортников.

По существу, гражданская ответственность, определенная в КГПОГ, является объективной реальностью, и возможность избежать ее если и не исключена для перевозчика, то весьма ограничена.

В заключение следует отметить, что Чешская Республика намеревается активно участвовать в возможном пересмотре КГПОГ, если необходимость в этом будет продиктована позицией государств - членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

2. Ответ, представленный Нидерландами

Вопрос 1

Нидерланды не присоединились к КГПОГ (именуемой далее "Конвенция") потому, что весьма высок уровень пределов ответственности, установленный в Конвенции, учитывая, что предусмотрено обязательное страхование на равноценную сумму. При нынешнем состоянии рынка страхования такое страховое покрытие невозможно, особенно если речь идет о судах внутреннего плавания и автомобильном транспорте.

Сегодня возможность застраховаться от рисков в ходе перевозки зависит в целом от трансграничного потенциала рынка. Этот потенциал будет возрастать по мере присоединения к Конвенции новых стран, в частности ввиду вышеупомянутого обязательного страхования.

Вопрос 2

Как следует из ответа на первый вопрос, пределы ответственности сегодня считаются слишком высокими, тем более что они сочетаются с обязательным страхованием. Ратификацию Конвенции Нидерландами облегчило бы поэтому установление новых пределов, которые были бы приемлемы с точки зрения сегодняшнего потенциала рынка страхования. Соответствующий уровень пределов

должен быть определен путем переговоров с участием представителей страховой отрасли.

Вопрос 3

Во время автомобильной перевозки опасных грузов не было зарегистрировано ни одного происшествия, ущерб от которого составил бы сумму свыше 6 250 000 СПЗ (это предельная сумма обязательного страхования в Нидерландах).

При перевозке опасных грузов по железным дорогам произошло два происшествия, ущерб от которых составил соответственно 700 000 СПЗ и 4 млн. СПЗ. (Максимальная сумма ответственности в Нидерландах составляет 12 млн. СПЗ на автомобильном транспорте и 30 млн. СПЗ за железнодорожным транспортом.)

Что касается перевозки опасных грузов судами внутреннего плавания, то в 2000 календарном году было предъявлено три требования о возмещении ущерба на сумму более 50 000 СПЗ каждое, из которых наиболее высоким оказалось требование о возмещении ущерба, составившего 125 000 СПЗ.

Вопрос 4

Очевидно, что существующая сегодня связь между пределами ответственности и обязательным страхованием создает проблемы. Решением, отличающимся от решения, упомянутого в ответе на второй вопрос, могло бы быть уменьшение суммы обязательного страхования (в зависимости от потенциала рынка страхования или пределов ответственности) или даже полный отказ от обязательного страхования. Нидерланды предпочитают первое решение. Если такое решение окажется неосуществимым, необходимо будет, тем не менее, сохранить приемлемый уровень пределов, с тем чтобы стимулировать рынок страхования.

Необходимо будет определить, предпочтительно путем международного сотрудничества, реалистичные пределы, зависящие от приемлемых издержек. С экономической точки зрения будет целесообразно в финансовом плане установить режим страхования, предполагающий разумные страховые платежи.

Вопрос 5

Как следует из ответов на первый и второй вопросы, сегодняшние пределы ответственности считаются слишком высокими, учитывая обязательное страхование на равноценную сумму. В настоящее время невозможно получить такого покрытия на рынке страхования, и поэтому свидетельство об обязательном страховании, удостоверяющее такое покрытие, не может быть выдано на предельную сумму, установленную Конвенцией.

Вопрос 6

Нет.

В заключение следует отметить, что Нидерланды всегда весьма положительно относились к установлению единообразного режима гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов. Поэтому Нидерланды высоко оценивают усилия, которые секретариат предпринимает сегодня с целью выяснить, почему страны не присоединяются к Конвенции и какие изменения можно было бы внести в Конвенцию, чтобы к ней присоединилось большее число стран. Нидерланды искренне надеются, что эти усилия будут способствовать вступлению в силу жизнеспособной международной системы адекватного возмещения ущерба, причиненного при перевозке опасных грузов.
