



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/2001/17  
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)

**Последующие мероприятия в связи с Конвенцией о гражданской ответственности  
за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным,  
железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ)**

**Записка секретариата**

1. На своей шестьдесят второй сессии (15-17 февраля 2000 года) Комитет по внутреннему транспорту решил установить приоритет 1 для последующих мероприятий в контексте осуществления КГПОГ (ECE/TRANS/133, пункт 100).
2. Конвенция КГПОГ была разработана Международным институтом унификации частного права (ЮНИДРУА) и принята пятьдесят первой сессией Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссией, проходившей в Женеве 2-10 октября 1989 года.
3. КГПОГ была открыта для подписания 1 февраля 1990 года.
4. Конвенцию подписали только Германия и Марокко.

5. В соответствии с просьбой Комитета секретариат направил всем главам делегаций, участвующих в работе Комитета, вопросник (см. приложение) с целью выяснения того, какие трудности препятствуют присоединению к КГПОГ. Ответы на вопросник были получены лишь от четырех стран.

6. На своей последней сессии (13-15 февраля 2001 года) Комитет **настоятельно призвал** всех своих членов, которые еще не сделали этого, незамедлительно ответить на вопросник и просил Рабочую группу по перевозкам опасных грузов рассмотреть результаты распространения этого вопросника на ее следующей сессии (7-11 мая 2001 года) и, если она сочтет это целесообразным, создать специальную группу экспертов для изучения вопроса о возможном изменении положений КГПОГ в целях стимулирования присоединения к ней.

7. К делегациям, которые еще не ответили на этот вопросник, была обращена просьба как можно скорее прислать свои ответы в секретариат.

Приложение: Вопросник, направленный главам делегаций в Комитете по внутреннему транспорту.

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

Уважаемый господин/уважаемая госпожа,

На своей последней сессии (15-17 февраля 2000 года) Комитет по внутреннему транспорту поручил секретариату распространить вопросник для оценки причин, из-за которых государства – члены ЕЭК еще не стали договаривающимися сторонами КГПОГ (ECE/TRANS/133, пункты 100 и 101).

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), разработанная под эгидой Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, была принята 10 октября 1989 года и до настоящего времени подписана двумя странами: Германией и Марокко. Однако для ее вступления в силу необходимо, чтобы ее ратифицировали пять сторон.

Для выяснения того, существует ли все еще возможность обеспечить вступление в силу этой Конвенции в разумные сроки, а также для дальнейшего уточнения условий

принятия этой Конвенции, государствам предлагается изложить свое мнение по следующим вопросам:

- 1) По каким причинам ваша страна до сих пор не подписала/не ратифицировала, не одобрила, не приняла Конвенцию или не присоединилась к ней; какие препятствия для возможного вынесения решения о ратификации, одобрении, принятии Конвенции или присоединении к ней считаются основными?
- 2) Считаются ли пределы ответственности в случае различных видов транспорта надлежащими, слишком низкими или слишком высокими? Способствовало бы ратификации внесение поправок в нынешние положения о пределах ответственности? Если их внесение способствовало бы этому, то на каком уровне следует установить эти пределы для облегчения принятия Конвенции вашей страной?
- 3) Можете ли вы представить (статистическую) информацию о средней величине ущерба (в СПЗ) по различным видам транспорта в вашей стране, причиненного авариями, происшедшими при перевозке опасных грузов?
- 4) Облегчило бы процесс присоединения к Конвенции установление менее высокого уровня обязательного страхования по сравнению с пределами ответственности или даже полный отказ от соблюдения требования, касающегося обязательного страхования? Если это облегчило бы присоединение к Конвенции, то какой уровень был бы приемлемым?
- 5) Создает ли требование об обязательном страховом свидетельстве трудности для страховых агентств в плане (пере-) страхования в пределах ответственности, предусмотренных Конвенцией?
- 6) Существуют ли какие-либо опасения относительно (уровня) ограничения ответственности?

Ниже прилагается копия пояснительного сообщения по Конвенции КГПОГ.

Примите, уважаемый господин/уважаемая госпожа, уверения в моем глубочайшем уважении.

-----