



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/2001/17/Add.4  
20 July 2001

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**  
(Семьдесят первая сессия, Женева, 5-9 ноября 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 Финляндией и Литвой.

\* \* \*

Литва одобряет стремление Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН установить ответственность за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов, и обеспечить его компенсацию. Однако Литва подпишет Конвенцию о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), в случае ее пересмотра и исправления.

Литва приветствует желание КВТ выяснить причины, по которым государства-члены еще не стали Договаривающимися сторонами КГПОГ.

- 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?

Финляндия

Финляндия участвовала в составлении проекта КГПОГ в Комитете по внутреннему транспорту в конце 80-х годов. Во время открытия Конвенции для подписания она представляла собой компромиссный документ, приемлемый для Финляндии. Основная причина, по которой Финляндия не подписала и не ратифицировала Конвенцию в начале 90-х годов, не связана с какими-то существенными опасениями, а вызвана скорее тем, что этот договор не получил поддержки со стороны других государств.

Позиция Финляндии в отношении существа Конвенции не менялась с начала 90-х годов. Если эту позицию пересматривать сегодня, то могут появиться новые опасения, связанные с изменениями, происшедшими в экономических условиях перевозок и страхования. Однако вряд ли такие опасения стали бы непреодолимым препятствием на пути ратификации в случае, если бы Конвенцию ратифицировало большое число других европейских государств.

Литва

Литва не подписала Конвенцию по ряду причин. Первая и главная причина - это слишком высокие предельные размеры ответственности, предписываемые в пунктах 1 и 2 статьи 9. Во-вторых, дополнительное свидетельство, предусмотренное в статье 14, повысит расходы перевозчиков и создаст условия для роста расходов на перевозку.

- 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?

Финляндия

См. ответ на первый вопрос.

Литва

По нашему мнению, предельные размеры ответственности слишком высоки. Например, согласно вновь принятому Закону об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев и водителей транспортных средств, вступившему в силу с 14 июня 2001 года, размер обязательного страхования лица составляет около 8 000 долл. США и такую же сумму составляет размер обязательного страхования собственности.

Мы считаем, что пределы ответственности за смерть или телесные повреждения должны быть одинаковыми для всех видов транспорта. Мы считаем также, что пределы ответственности в случае других исков должны определяться для каждого вида транспорта отдельно, так как количества опасных грузов, перевозимых каждым видом транспорта, различны и различен также ущерб, причиняемый в случае аварии лицам, окружающей среде и собственности.

- 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?

Финляндия

За последние годы в Финляндии таких аварий произошло настолько мало, что на их основе нельзя сделать никаких статистически подкрепленных выводов.

- 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?

Литва

Конкретных данных о количестве опасных грузов, перевозимых отдельными видами транспорта, а также об ущербе, причиненном авариями, не имеется.

Финляндия

Нельзя сказать, как бы повлияло на позицию Финляндии ослабление требования об обязательном страховании (см. ответ на первый вопрос).

Необходимо, однако, иметь в виду, что требование об обязательном страховании является одним из ключевых элементов сегодняшнего режима Конвенции и в качестве такового имеет более широкие политические последствия. С одной стороны, сохранение требования об обязательном страховании на сумму предельного размера гражданской ответственности привело бы, по всей вероятности, к тому, что мелкие перевозчики не могли бы получить страхового покрытия, по крайней мере за разумный страховой взнос. Такое развитие событий вряд ли способствовало бы снижению рисков, связанных с перевозкой опасных грузов, и усилению мер по охране окружающей среды. С другой стороны, существует большая

Литва

Процесс присоединения облегчило бы установление менее высокого уровня обязательного страхования.

потребность в более гибком требовании в отношении обязательного страхования, благодаря которому не происходило бы такого сильного вмешательства в экономическую обстановку.

- 5) Создает ли требование об обязательном страховом свидетельстве трудности для страховых агентств в плане (пере-)страхования в пределах ответственности, предусмотренных Конвенцией?

Финляндия

Литва

Трудностей такого рода отмечено не было.

По предварительной оценке ситуации никаких трудностей не предвидится.

- 6) Существуют ли какие-либо опасения относительно (уровня) ограничения ответственности?

Финляндия

Литва

-

Следует определить и установить связь между КПОГ и другими международными конвенциями, в которых предусмотрены пределы ответственности (приложение к КОТИФ - CUI).

\* \* \*