



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.8/2
1 July 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

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

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ПЕРВОЙ СЕССИИ
(10-12 июня 2002 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники.....	1
Утверждение повестки дня.....	2
Выборы должностных лиц	3
Мандат Специального совещания	4 - 6
Результаты распространения вопросника по КГПОГ	7 - 27
Основные причины, препятствующие вступлению в силу КГПОГ	28 - 49
a) Область применения КГПОГ.....	28 - 29
b) Пределы финансовой ответственности	30 - 42
c) Другие статьи КГПОГ, которые потребуют внесения поправок..	43 - 49
Программа работы.....	50 - 52
Утверждение доклада и приложений к нему	53

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 первую сессию 10-12 июня 2002 года. В его работе приняли участие представители следующих стран: Австрии, Германии, Нидерландов, Польши, Португалии, Румынии, Чешской Республики и Швеции. Были 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), Совет страховых бюро (ССБ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Европейский союз речного судоходства (ЕСРС) и Рейнский речной регистр (МАСРР).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/AC.8/1

2. Специальное совещание утвердило повестку дня своей первой сессии, которая приводится в документе TRANS/AC.8/1.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Специальное совещание избрало г-на Яна Е. де Бура своим Председателем на период пересмотра КГПОГ.

МАНДАТ СПЕЦИАЛЬНОГО СОВЕЩАНИЯ

4. Специальное совещание рассмотрело следующий мандат, возложенный на него Комитетом по внутреннему транспорту:

- "1) провести консультации с экспертами из всех секторов, затрагиваемых КГПОГ (например, с юридическими экспертами по вопросам гражданской ответственности, страховыми агентствами, грузоотправителями, перевозчиками), с тем чтобы определить, каким образом устранить препятствия, связанные, например, с пределом ответственности и обязательным страхованием, на пути к вступлению в силу КГПОГ;

- 2) на основе этих консультаций и предложений правительств предложить внести в нынешние статьи КГПОГ изменения, которые обеспечат более рациональную основу для применения КГПОГ к различным видам транспорта;
 - 3) представить Комитету по внутреннему транспорту на его сессии 2003 года доклад о достигнутых результатах и возникших трудностях;
 - 4) представить Комитету по внутреннему транспорту пересмотренный текст КГПОГ, содержащий вышеупомянутые изменения, с целью возможного принятия новой конвенции на его сессии 2004 года".
5. Представитель МСАТ высказал сомнение по поводу того, являются ли уместными второй и четвертый элементы этого мандата, поскольку статья 29 (5) а) КГПОГ предусматривает следующее:

"Никакое изменение пределов ответственности на основании настоящей статьи не может быть рассмотрено ранее, чем через пять лет с момента открытия настоящей Конвенции для подписания, и не ранее, чем через пять лет с момента вступления в силу предыдущей поправки на основании настоящей статьи. До вступления в силу настоящей Конвенции никакие поправки на основании настоящей статьи не рассматриваются".

6. Ряд участников отметили, что Комитет по внутреннему транспорту может предложить провести новые переговоры по этой Конвенции, если он сочтет это целесообразным, в соответствии с нормами международного права. Задача же Специального совещания заключается в том, чтобы предложить изменения к существующим статьям КГПОГ в целях возможного принятия новой конвенции на сессии Комитета по внутреннему транспорту в 2004 году.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ВОПРОСНИКА ПО КГПОГ

Документация: 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

7. Специальное совещание рассмотрело результаты распространения вопросника, направленного секретариатом государствам - членам ЕЭК ООН.

Вопрос 1: По каким причинам ваша страна до сих пор не подписала/не ратифицировала, не одобрила, не приняла Конвенцию или не присоединилась к ней; каковы основные препятствия для принятия решения в этом смысле?

8. Основная обеспокоенность, прозвучавшая в ответах на этот вопрос, выражалась в том, что уровень пределов ответственности чрезмерно высок и что его необходимо пересмотреть в сторону понижения, чтобы обеспечить согласование требований различных стран.

9. Ряд делегаций установили связь между уровнем пределов ответственности и согласованием условий конкуренции в секторе международных перевозок, когда все издержки на страхование, как считается, перекладываются на потребителей.

10. Была подчеркнута необходимость увеличения числа договаривающихся сторон (пять), требующихся для вступления КГПОГ в силу (пункт 1 статьи 23).

11. Специальное совещание также пришло к выводу, что ссылки на маргинальные номера ДОПОГ следует пересмотреть с учетом нового формата ДОПОГ с измененной структурой.

12. Представитель ССБ отметил изменения в системе перестрахования, которые произошли после событий 11 сентября 2001 года, в частности отмену неограниченного покрытия по гражданской ответственности.

13. Он указал, что, по его мнению, в случае КГПОГ надлежало бы установить минимальное покрытие, которое позволило бы согласовать различные режимы.

14. Представитель МСАТ подчеркнул, что, по мнению сектора автомобильного транспорта, КГПОГ является бесполезным инструментом, цели которого могут быть достигнуты в рамках уже существующего общего страхования. Он выразил сожаление по поводу недостаточного интереса к КГПОГ и отметил, что следовало бы принять во внимание всю цепь перемещения опасных грузов, в рамках которой транспортировка является лишь одним из звеньев. Поэтому не следовало бы все концентрировать на исключительной ответственности перевозчика. Прямая ответственность, которая на него возлагается, по всей видимости, должна быть распределена и среди других участников соответствующей экономической деятельности, как это следует, в частности, из ответа Бельгии на данный вопросник.

Вопрос 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?

15. Некоторые ответы на этот вопрос позволяют предположить (в случае неограниченной ответственности, но без обязательного страхования) возможность гарантирования по крайней мере минимальных уровней ответственности путем заключения договоров о страховании.

16. Представитель ЦКСР обратил внимание на следующий проект, разрабатываемый в рамках его организации: Европейская конвенция об ответственности и возмещении за ущерб, связанный с перевозкой по внутренним водным путям ядовитых и потенциально опасных веществ (КОУВП).

17. Как он подчеркнул, большинство заинтересованных организаций и профессиональных групп, а также правительства стран Центральной, Восточной и Западной Европы отметили, что согласны продолжать работу на основе проекта этой конвенции. В октябре будущего года предполагается провести совещание, перед которым будут заслушаны выступления по некоторым важным темам (наличие конкретных особенностей, отличающих речные перевозки, комплиментарный характер внутреннего судоходства, проблематика обязательного страхования с точки зрения Рейнского бассейна и т.д.), для более точного определения окончательных направлений работы с учетом деятельности в рамках ЕЭК ООН.

18. Что касается вопроса о страховании и пределах ответственности, то в случае речного судоходства он по-прежнему обсуждается. Тем не менее страховые компании, к которым была обращена просьба изложить свое мнение, по всей видимости, против страхового обязательства, возникающего в связи с прямым предъявлением требования о выплате страховки (невозможность для страховщика оспорить определенные средства защиты собственника).

19. По мнению этих компаний, в случае проекта КОУВП предполагаемый предел (10 млн. СПЗ) без труда может быть застрахован клубами взаимного страхования и защиты ("пи энд ай клабз") и с более значительными трудностями - традиционными страховыми компаниями, верхний предел которых эквивалентен приблизительно 10 млн. немецких марок (фиксированные страховые премии).

20. Премии, уплаты которых требуют клубы взаимного страхования и защиты за судно на Рейне, перевозящее опасные грузы, по всей видимости, составляют 13-15 тыс. немецких марок, причем в случае покрытия гражданской ответственности и возмещения за ущерб, связанный с перевозкой ядовитых и потенциально опасных веществ, следовало бы предполагать их увеличение на 30-50%.

21. Представитель ЕСРС и Международной ассоциации судовых регистров на Рейне (МАСРР) указала, что инициаторами проекта КОУВП являются ЕСРС и МАСРР, поскольку, с одной стороны, КГПОГ так и не вступило в силу, а, с другой стороны, режим, регулирующий речное судоходство, было бы желательно установить по аналогии с соответствующими положениями Конвенции ОВВ.

22. По ее мнению, в Конвенции КГПОГ преследуются слишком далеко идущие цели, так как она направлена на согласование не только различных режимов гражданской ответственности, но и требований к различным видам транспорта.

23. Специальное совещание признало существование отличий между разными видами транспорта, однако предпочитает учитывать эти отличия в рамках КГПОГ.

Вопрос 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?

24. Была подчеркнута трудность получения надежных статистических данных о среднем размере ущерба. Тем не менее из ответов на вопросник следует, что зарегистрированные аварии, по всей видимости, причинили ущерб на 4 млн. СПЗ в железнодорожном секторе, тогда как во внутреннем судоходстве максимальная сумма иска о возмещении ущерба составила 125 000 СПЗ. На автомобильном же транспорте максимальная сумма иска о возмещении ущерба составила 6,25 млн. СПЗ.

Вопрос 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?

25. Председатель напомнил о позиции неофициальной группы, которая уже проводила совещание по КГПОГ и высказалась за применение гибкого подхода,

предусматривающего предоставление договаривающимся сторонам Конвенции определенной свободы выбора размера ответственности для обязательного страхования.

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

26. Обязательное страховое свидетельство не может предусматривать уровень, установленный КГПОГ, поскольку в данном случае наиболее важным аспектом является уровень ответственности, обеспечиваемый КГПОГ.

Вопрос 6: Существуют ли какие-либо другие опасения относительно слишком высокого уровня ограничения ответственности?

27. Специальное совещание решило использовать подход, применяемый в других международных правовых документах, например в Конвенции ОВВ.

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ ВСТУПЛЕНИЮ В СИЛУ КГПОГ

a) Область применения КГПОГ

28. Представитель ЦКСР рассказал о деятельности своей организации по разработке конкретной конвенции по внутреннему судоходству.

29. Специальное совещание решило сохранить существующую область применения КГПОГ, охватывающую три вида внутреннего транспорта (автомобильный, железнодорожный и внутренний водный).

b) Пределы финансовой ответственности

30. Председатель напомнил о том, что, как следует из ответов на вопросник, пределы ответственности, установленные КГПОГ, были сочтены правительствами слишком высокими.

31. В качестве примера он привел Нидерланды, где пределы ответственности, установленные Конвенцией, представляются слишком высокими, в частности применительно к автомобильному транспорту и внутреннему судоходству. В Нидерландах на автомобильном транспорте пределы ответственности составляют 12 млн. СПЗ (т.е. 7,2 млн. СПЗ в случае телесных повреждений и 4,8 млн. СПЗ в случае материального ущерба), тогда как максимальная сумма обязательного страхования

составляет 6,25 млн. СПЗ. Это значительно меньше суммы в 30 млн. СПЗ, установленной для в КГПОГ.

32. Председатель предложил изменить положения пункта 1 статьи 9, предусмотрев предел ответственности по каждому виду транспорта. Необходимо снизить размер исков, связанных со смертью или телесными повреждениями, с 18 млн. расчетных единиц до 7, 12 и 4 млн. расчетных единиц соответственно для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Что касается любых других исков, то их размеры, по всей видимости, следует снизить с 12 млн. расчетных единиц (как в настоящее время) до 5, 8 и 3 млн. расчетных единиц соответственно для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта.

33. Представитель Швеции указал, что нынешние пределы ответственности, предусмотренные в КГПОГ, являются слишком низкими и что было бы желательно их повысить.

34. Он счел, что пределы, предусмотренные в нынешней Конвенции, не обеспечивают достаточную охрану здоровья человека и окружающей среды. Именно это препятствует ее ратификации.

35. Представитель Германии отметил, что его страна готова обсудить вопрос о пределах ответственности при условии, что они будут соответствовать реалистичным уровням. Для определения таких уровней необходимо провести тесные консультации с экспертами в области страхования на европейском уровне.

36. Представитель МКЖТ отметила, что эти пределы являются несправедливыми, поскольку ответственность возлагается только на перевозчика и поскольку ими не учитывается новая ситуация в железнодорожном секторе, где была проведена либерализация. По этой причине они не стимулируют создания новых частных компаний и отвечают интересам государственных компаний, так как только государственные компании способны нести такие финансовые расходы.

37. Представитель МСАТ высказался за установление единого предела ответственности на основе предложения по речному судоходству.

38. Он отметил, что КГПОГ базируется на концепции, в соответствии с которой существующие режимы ответственности и связанные с ними страховые премии не могут в достаточной степени компенсировать ущерб, причиненный в результате серьезных инцидентов. Из представленных правительствами ответов следует, что размер

возмещения ущерба в рамках существующих режимов ответственности и страховых премий по-прежнему достаточен. Кроме того, полученные сведения показывают, что сумма страхования ответственности транспортных операторов в принципе превышает стоимость страхуемого объекта.

39. По мнению представителя МСАТ, следовало бы учитывать то обстоятельство, что особая ответственность, предусмотренная КГПОГ, вступает в противоречие с общей ответственностью за ущерб, причиненный в ходе перевозки. Чем выше степень фрагментации ответственности, тем сложнее оценивать и страховать риски. Следовательно, если уровень ответственности в рамках перевозок опасных грузов является недостаточным, то необходимо регулировать вопросы гражданской ответственности, связанной с перевозками, в целом, а не какой-либо один из ее аспектов.

40. Представитель ЕСРС/МАСРР отметила, что речное судоходство является наиболее надежным видом транспорта, и подчеркнула, что нет смысла повышать пределы ответственности, если возможности страховых компаний не позволяют сделать этого.

41. После того как все делегации выразили свое мнение по подготовленному Председателем при содействии секретариата предложению относительно внесения изменений в статью 9 и статью 16, Специальное совещание решило оставить эти предложения в квадратных скобках и вернуться к их рассмотрению на следующей сессии (см. приложение 2).

42. Делегациям было предложено передать в секретариат свои материалы по этому вопросу до 23 августа 2002 года, с тем чтобы их можно было перевести на рабочие языки.

с) Другие статьи КГПОГ, которые потребуют внесения поправок

43. По предложению Португалии Специальное совещание приняло поправки к статье 1 (пункт 9) и к статье 4 с) (см. приложение 1).

44. Предложение Португалии, касающееся определения термина "перевозчик", остается в квадратных скобках и будет рассмотрено на следующей сессии.

45. В ходе обсуждения этого предложения были продемонстрированы различные подходы к определению термина "перевозчик", обусловленные различием целей ДОПОГ и КГПОГ.

46. Представитель Португалии отметил, что определение термина "дорожное транспортное средство", приведенное в пункте 2 статьи 1, следует согласовать с новым определением транспортного средства, содержащимся в статье 1 а) Соглашения ДОПОГ, которая еще не вступила в силу (Протокол о внесении поправок 1993 года).

Статья 3, пункт 1 - Исключение исков по договору из области применения

47. Представитель ОТИФ указала, что в настоящее время исключаются только иски, возникающие на основе договора перевозки. Уместно задаться вопросом о том, а не следует ли также исключить иски, возникающие на основании договора о пользовании инфраструктурой. Такой договор о пользовании инфраструктурой существует только на железнодорожном транспорте. После вступления в силу Протокола 1999 года о внесении поправок в КОТИФ ответственность перевозчика по отношению к управляющему инфраструктурой будет регулироваться "Единообразными правилами, касающимися договора о пользовании инфраструктурой в международных железнодорожных перевозках (ДПИ)", содержащимися в добавлении Е к КОТИФ. Вместе с тем на автомобильном транспорте ущерб, причиненный автодорожной инфраструктуре, подпадает под действие КГПОГ.

48. Она добавила, что в будущем - после вступления в силу Протокола о внесении поправок в КОТИФ (Протокола 1999 года) - Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) будут изложены в добавлении С к Конвенции, причем они будут содержать лишь несколько общих положений. Перечень опасных грузов будет приведен в приложении к Конвенции, являющемся ее неотъемлемой частью.

Статьи 5 4) с); 5 7) b); 13 и 14

49. Поправки к вышеуказанным статьям будут обсуждены на следующей сессии, если секретариат получит соответствующие предложения.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

50. Специальное совещание было проинформировано о том, что в предварительном порядке его следующую сессию планируется провести 4-6 ноября 2002 года.

51. Председатель предложил представителям включить в состав своих национальных делегаций экспертов по вопросам страхования, что позволило бы компетентно решать проблемы, касающиеся пределов ответственности.

52. Представитель ЦКСР напомнил о готовности ЦКСР к сотрудничеству и счел, что намеченной цели, состоящей в обновлении положений Конвенции, приемлемых для большинства стран, можно достичь только в том случае, если в будущем работой по пересмотру будут заниматься делегации в более рациональном и полном составе с точки зрения представительства, в частности если в них будут включены эксперты по правовым вопросам заинтересованных правительств. В этих условиях ЦКСР будет продолжать участвовать в работе ООН и вносить в нее свой вклад, в частности посредством информирования о результатах работы, которой она будет заниматься на основе проекта конвенции КОУВП.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА И ПРИЛОЖЕНИЙ К НЕМУ

53. Специальное совещание утвердило доклад и приложения к нему.

Приложение 1

Поправки к КГПОГ, предложенные Специальным совещанием по Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ)

Статья 1

"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 Соглашения ... (ДОПОГ), Правил... (МПОГ) или Правил, прилагаемых к 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 Соглашения... (ДОПОГ), Правил... (МПОГ) или Правил, прилагаемых к Соглашению... (ВОПОГ).

Приложение 2

Тексты в квадратных скобках для обсуждения на следующей сессии:

Статья 1

[Статья 1

8. Термин "перевозчик" означает предприятие, осуществляющее перевозку по договору перевозки или без такового.]

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 требованиям, 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".]
