



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.8/6
15 July 2003

RUSSIAN
Original: FRENCH

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 О РАБОТЕ ЕГО ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ
(7-9 июля 2003 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники	1
Утверждение повестки дня.....	2
Шестьдесят пятая сессия Комитета по внутреннему транспорту	3 - 10
Связь КГПОГ с другими международными режимами ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов.....	11 - 20
Основные причины, препятствующие вступлению в силу КГПОГ	21 - 40

СОДЕРЖАНИЕ (продолж.)

	<u>Пункты</u>
a) Пределы финансовой ответственности	21 - 32
b) Определение термина "перевозчик" (пункт 8 статьи 1).....	33 - 34
c) Статья 16	35 - 37
d) Другие статьи КГПОГ, которые потребуют внесения поправок..	38 - 40
Программа работы	41 - 45
Утверждение доклада и приложения к нему	46

* * *

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 третью сессию 7-9 июля 2003 года под председательством г-на Яна Е. ДЕ БУРА (Нидерланды). В ее работе приняли участие представители следующих стран: Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Чешской Республики и Швейцарии. Были также представлены следующая межправительственная организация: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) и следующие неправительственные организации: Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/AC.8/5

2. Специальное совещание утвердило повестку дня своей третьей сессии, содержащуюся в документе TRANS/AC.8/5, при этом пункты 3 и 4 повестки дня были переставлены местами.

ШЕСТЬДЕСЯТ ПЯТАЯ СЕССИЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документ: ECE/TRANS/152, пункты 119-126

3. На своей шестьдесят пятой сессии (18-20 февраля 2003 года) Комитет по внутреннему транспорту отметил весьма низкую степень участия в работе Специального совещания экспертов по КГПОГ, а также то обстоятельство, что по этой причине сделанные им выводы, возможно, не являются достаточно репрезентативными для того, чтобы обеспечить принятие консенсусом пересмотренного текста Конвенции на следующей сессии Комитета.

4. Комитет настоятельно призвал своих членов обеспечить более эффективное участие в работе запланированных на 2003 год сессий Специального совещания экспертов. Кроме того, он решил поручить Бюро рассмотреть работу Специального совещания, а также,

возможно, пересмотреть его мандат и при необходимости определить новые руководящие указания и цели на 2003 год.

5. По просьбе Бюро, секретариат направил государствам-членам письмо, в котором попросил их назначить координационный центр для КГПОГ.
6. Секретариат располагает адресами следующих стран: Австрии, Армении, Германии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швейцарии.
7. Председатель Специального совещания представит Бюро доклад о ходе работы 10 июля 2003 года.
8. Представитель ЦКСР проинформировал Совещание о том, что его организация поручила своему секретариату провести совещание экспертов от заинтересованных стран Западной, а также Центральной и Восточной Европы с целью продолжения работы по подготовке европейской конвенции об ответственности и компенсации за ущерб, причиненный при перевозке по внутренним водным путям вредных и потенциально опасных веществ (КОУВП).
9. Секретариату ЦКСР было также поручено определить, по согласованию с делегациями заинтересованных государств, возможности и условия учреждения дополнительного фонда для возмещения ущерба катастрофических размеров на внутренних водных путях.
10. Первое совещание правительственных экспертов, принять участие в котором приглашены ЕЭК ООН и Дунайская комиссия, должно состояться в Страсбурге 28-30 октября 2003 года.

СВЯЗЬ КГПОГ С ДРУГИМИ МЕЖДУНАРОДНЫМИ РЕЖИМАМИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Документ: TRANS/AC.8/2003/4

11. Совещание было проинформировано о том, что КГПОГ не дублирует другие международно-правовые документы. Что касается железнодорожного транспорта, то договорная ответственность за ущерб, причиненный при перевозке пассажиров или грузов, регулируется Конвенцией о международной перевозке грузов железнодорожным

транспортом 1980 года (КОТИФ-МГК/МПК), пересмотренной на основе Протокола 1999 года, который еще не вступил в силу.

12. Протокол 1999 года к Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (Базельский протокол об ответственности) мог бы применяться к трем видам транспорта, однако он четко предусматривает, что в случае вступления КГПОГ в силу и ее применения к ущербу, причиненному в результате инцидента на том же участке трансграничной железнодорожной перевозки, его положения применяться не будут.

13. Что касается автомобильного транспорта, то договорная ответственность регулируется Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года (КДПГ), а в секторе внутреннего водного транспорта существует ряд следующих международно-правовых документов:

- Страсбургская конвенция об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве 1988 года (КОВС);
- Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2001 года (КПГВ);
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (КГО);
- Дополнительный протокол 1992 года к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Конвенция о Фонде);
- Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (КОВВ);
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция).

14. Можно упомянуть и другие международно-правовые документы или проекты международно-правовых документов, которые применяются в целом к ущербу, причиненному окружающей среде:

- Конвенция Лугано о гражданской ответственности за ущерб от деятельности, опасной для окружающей среды 1993 года (Конвенция Лугано); и
- проект директивы Европейского союза по вопросам ответственности за ущерб, нанесенный окружающей среде, относительно предотвращения и компенсации за экологический ущерб. В этом проекте содержатся положения, не допускающие дублирования Конвенции КГПОГ.

15. Из всех вышеупомянутых правовых документов только КГПОГ предусматривает режим строгой ответственности перевозчика в сочетании с ограничением ответственности и только она обязывает перевозчика страховать свою ответственность - при этом возможно предъявление прямого иска страховщику - за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов.

16. Сославшись на документ TRANS/AC.8/2003/4, представитель МСАТ отметил, что Конвенция об ответственности перед третьими лицами в области ядерной энергии 1960 года и Конвенция о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 года, которые вступили в силу, предусматривают исключительную ответственность оператора ядерной установки даже в том случае, когда авария происходит во время перевозки.

17. По его мнению, в КГПОГ необходимо использовать такое же решение. Было бы нелогично, если бы КГПОГ (статья 4) не применялась к авариям, имевшим место при перевозке, когда оператор ядерной установки находится в стране, присоединившейся к Конвенции 1960 года или Конвенции 1963 года, тогда как она применяется к тем же авариям при перевозке, когда оператор ядерной установки не находится в стране, присоединившейся к Конвенции 1960 года или к Конвенции 1963 года.

18. Представитель МСАТ также подчеркнул, что Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (и Протокол 1992 года) и Конвенция о загрязнении бункерным топливом (Бункерная конвенция) 2001 года разрешают собственникам судов ограничивать свою недоговорную ответственность. Согласно первой из этих конвенций, собственник судна водоизмещением не более 5 000 т может ограничить свою ответственность пределом в 3 млн. СПЗ. Согласно второй Конвенции, собственник судна водоизмещением не более 500 т имеет право ограничить свою ответственность пределом в 333 000 СПЗ.

19. Он считает, что поэтому необходимо привести КГПОГ в соответствие с Конвенцией 1969 года или Бункерной конвенцией 2001 года. Во избежание какой бы то ни было дискриминации измененный вариант КГПОГ должен разрешать владельцу грузового

автомобиля пропорционально сокращать свою ответственность до 27 000 СПЗ или 30 000 СПЗ в расчете на 44-тонный грузовой автомобиль или на вагон.

20. Представителю МСАТ было предложено представить к следующей сессии документ, содержащий сопоставление режимов ответственности, предусмотренных в международно-правовых документах.

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ ВСТУПЛЕНИЮ В СИЛУ КГПОГ

а) Пределы финансовой ответственности

Документ: TRANS/AC.8/2003/1

21. Согласно ответам на распространенный секретариатом вопросник (TRANS/WP.15/2001/17 и Adds.1-8), основную озабоченность вызывает то обстоятельство, что уровень пределов ответственности слишком высок и его следует пересмотреть в сторону понижения, с тем чтобы обеспечить согласование пределов между различными странами.

22. Представитель Нидерландов сообщил, что его предложение учитывает интересы как пострадавших сторон, так и перевозчиков, а также имеющиеся возможности страхового рынка.

23. Уровень ответственности автодорожного перевозчика предлагается снизить с 8 млн. СПЗ в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями, и с 12 млн. СПЗ в отношении всех других исков (ущерб имуществу или окружающей среде) до 7 млн. СПЗ и 5 млн. СПЗ, соответственно. Этот уровень возмещения был бы оправданным как в отношении пределов ответственности автодорожного перевозчика, так и в отношении пределов обязательного страхования для покрытия этой ответственности, с учетом относительно высоких рисков, связанных с автомобильными перевозками (дорожно-транспортное происшествие в Лос-Альфегесе).

24. Уровень ответственности железнодорожного перевозчика предлагается снизить с 18 млн. СПЗ в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями, и с 12 млн. СПЗ в отношении других исков (ущерб имуществу или окружающей среде) до 12 млн. СПЗ и 8 млн. СПЗ, соответственно. Этот уровень возмещения учитывает зарегистрированные аварии, а также новую систему либерализации в этом секторе и должен позволить новым частным компаниям покрывать финансовые издержки, связанные со страхованием.

25. Уровень ответственности перевозчика внутренним водным транспортом предлагается снизить с 8 млн. СПЗ в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями, и с 7 млн. СПЗ в отношении других исков (ущерб имуществу или окружающей среде) до 4 млн. СПЗ и 3 млн. СПЗ, соответственно.

26. Совещание уже было проинформировано о том, что сумма в 10 млн. СПЗ вполне может быть застрахована Международной группой клубов взаимного страхования и защиты (P&I Clubs); премии, оплаты которых требуют клубы взаимного страхования и защиты за судно, перевозящее опасные грузы по Рейну, составляют 13-15 тыс. немецких марок с увеличением на 30-50% в случае покрытия гражданской ответственности и возмещения за ущерб, связанный с перевозкой опасных грузов.

27. Представитель ЦКСР указал, что проект КОУВП не может предусматривать возмещение ущерба катастрофических размеров, поэтому предполагается учредить компенсационный фонд.

28. Представитель МКЖТ заявила, что она резервирует свою позицию в отношении сумм возмещения применительно к железнодорожному транспорту.

29. Ей было предложено представить соответствующий документ к следующей сессии.

30. Хотя было сочтено, что предложения, касающиеся сумм возмещения, ориентированы в правильном направлении, некоторые делегации не были готовы принять окончательное решение по этим суммам. Было решено принять статью 9, заключив данные суммы в квадратные скобки (см. приложение).

31. Представитель МСАТ подчеркнул, что 26 января 1982 года органы юстиции Испании признали автотранспортного перевозчика невиновным в дорожно-транспортном происшествии в Лос-Альфатесе. С другой стороны, они сочли, что ответственность за это дорожно-транспортное происшествие несет исключительно грузоотправитель. Это судебное решение подтверждает обоснованность мнения сухопутных перевозчиков о том, что внедоговорная ответственность должна возлагаться на производителей опасных грузов.

32. Категорически возражая против возложения ответственности только на перевозчика, представитель МСАТ высказался против самой идеи указания какой бы то ни было суммы возмещения ущерба перевозчиком.

b) Определение термина "перевозчик" (пункт 8 статьи 1)

Документ: TRANS/AC.8/2003/2

33. ОТИФ и МКЖТ предложили, чтобы гражданскую ответственность перед третьими лицами за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, несли в первую очередь те, кто использует опасный груз в экономических целях; в соответствующих случаях эта ответственность должна ложиться на производителя груза, которому лучше других известны присущие этому грузу виды опасности.

34. ОТИФ и МКЖТ предложили согласовать определение термина "перевозчик" применительно к перевозке железнодорожным транспортом с определением, содержащимся в пункте 8 а) статьи 1 КГПОГ, на тот случай, если будет принят принцип возложения ответственности на перевозчика. Это предложение о согласовании, в котором идет речь о введении одинакового определения перевозчика для трех видов транспорта, было принято (см. приложение).

c) Статья 16

Документ: TRANS/AC.8/2003/3

35. В целях смягчения экономических последствий, к которым может привести обязанность перевозчика иметь страховое покрытие в соответствии со статьей 13 КГПОГ, в частности для некоторых стран с переходной экономикой, было решено включить в статью 16 новый пункт 4, чтобы установить переходный период, в течение которого Договаривающееся государство может освободить перевозчика от обязательства обеспечить свою ответственность посредством страхования или другой финансовой гарантии, - период, составляющий не более [6 лет], после вступления Конвенции в силу для данного государства (см. приложение).

36. Что касается продолжительности этого периода, то окончательного решения принято не было; соответствующая цифра была заключена в квадратные скобки.

37. Нынешний пункт 4 статьи 16 был исключен, поскольку он более не соответствует новой ситуации, характеризующейся либерализацией в секторе железнодорожного транспорта.

d) Другие статьи КГПОГ, которые потребуют внесения поправок

Положения, касающиеся ответственности (статьи 5-8)

38. Представитель МСАТ счел, что все положения, касающиеся ответственности, должны быть пересмотрены, с тем чтобы исключить возможность возложения ответственности только на перевозчика.

39. Это предложение не было принято.

40. Участникам напомнили, что авторы КГПОГ "активно выступили за систему присвоения ответственности перевозчику, поскольку он является лицом, контролирующим перемещение грузов, лицом, которое может быть с наибольшей легкостью идентифицировано пострадавшими и которое может заключить годовой договор страхования. Утверждалось, что такое возложение ответственности будет самым простым способом гарантировать возмещение ущерба третьим лицам, в то время как перевозчик со своей стороны будет вправе предъявлять регрессный иск против любого другого лица, которое может быть признано ответственным за ущерб на основании применимого национального закона". (ECE/TRANS/84, пункт 14)

ПРОГРАММА РАБОТЫ

41. Совещание поручило секретариату подготовить сводный вариант КГПОГ к следующей сессии, на которой состоится его последнее чтение перед передачей Комитету по внутреннему транспорту.

42. Представители Германии и Нидерландов выразили обеспокоенность в связи с низким уровнем участия стран в работе по Конвенции КГПОГ.

43. Представитель Нидерландов заявила, что она хотела бы, чтобы к следующей сессии страны сообщили о своих окончательных позициях относительно внесения изменений в КГПОГ.

44. Представитель ЦКСР счел, что полезно подготовить вариант, в котором не содержалось бы положений, касающихся внутреннего водного транспорта, на тот случай, если будет принят проект конвенции КОУВП.

45. Специальное совещание было проинформировано, что его следующую сессию в предварительном порядке запланировано провести 3-5 ноября 2003 года и что предельный срок для представления официальных документов - 22 августа 2003 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА И ПРИЛОЖЕНИЯ К НЕМУ

46. Специальное совещание утвердило доклад о работе своей третьей сессии и приложение к нему.

Приложение

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

Статья 1

Изменить пункты 2, 8 и 9 следующим образом:

"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, и сельскохозяйственных и лесных тракторов и любых подвижных механизмов".

"8. Термин "*перевозчик*" означает:

лицо, которое в момент инцидента распоряжается эксплуатацией транспортного средства, перевозящего опасные грузы;

предполагается, что эксплуатацию транспортного средства осуществляет лицо, на чье имя транспортное средство зарегистрировано в государственном регистре, или, при отсутствии такой регистрации, собственник транспортного средства, если он не докажет, что эксплуатацией транспортного средства распоряжается другое лицо, и укажет имя этого лица или, в случае невозможности его указать, докажет, что такое другое лицо распорядилось транспортным средством без его согласия и при таких обстоятельствах, при которых он не мог по разумным причинам предотвратить такую эксплуатацию.

В случае если транспортное средство, на которое погружены опасные грузы, перевозится другим транспортным средством, то перевозчиком считается лицо, распоряжающееся эксплуатацией этого другого транспортного средства".

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

Статья 4

Изменить пункт с) следующим образом:

"[с) к перевозкам опасных грузов автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом, осуществляемым с соблюдением условий, предусмотренных в разделе 1.1.3 приложения к Европейскому соглашению ... (ДОПОГ), разделе 1.1.3 Правил ... (МПОГ) или Правил, прилагаемых к Европейскому соглашению ... (ВОПОГ)]". (далее без изменений)

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

Исключить существующий пункт 4 и включить новый пункт 4 следующего содержания:

- "4. Любое Договаривающееся государство может 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, которое эту Конвенцию окончательно подпишет либо сдаст документ о ее ратификации, принятии, утверждении или присоединении к ней".
