



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.8/2003/1
25 April 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

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)
(Третья сессия, Женева, 7-9 июля 2003 года)**

ПРЕДЕЛЫ ФИНАНСОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Представлено правительством Нидерландов

1. Введение

1.1 На своей последней сессии Специальное совещание рассмотрело проекты поправок к статье 9 КГПОГ, изложенные в документе TRANS/AC.8/2, приложение 2. Для того чтобы предоставить больше информации о размерах ответственности и обязательного страхования, делегация Нидерландов согласилась подготовить для нынешней сессии справочный документ.

1.2 Приведенная ниже информация получена в результате дальнейшего анализа вопроса о том, какие размеры фактически потребуются с учетом соответствующей исковой практики, которая может быть неодинаковой у различных видов транспорта. Поэтому должное внимание было уделено всем соответствующим интересам пострадавших сторон и перевозчиков, а также имеющимся возможностям страхового рынка.

2.2 Основой для этой справочной информации служат установленные в настоящее время в КГПОГ пределы, которые рассматриваются по отношению к суммам, предложенным в документе TRANS/AC.8/2, приложение 2. Таким образом, Нидерланды провели дальнейший анализ причин того, почему эти суммы могут отличаться у разных видов транспорта, которые рассматриваются ниже.

2. Автомобильный транспорт

2.1 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 других исков (ущерб имуществу и окружающей среде) до 7 млн. СПЗ и 5 млн. СПЗ соответственно (нынешняя общая сумма в 30 млн. СПЗ сокращается до 12 млн. СПЗ).

2.2 Предлагаемое сокращение является обоснованным как с точки зрения исковой практики на автомобильном транспорте, где иски связаны со значительными расходами по возмещению, выходящими за рамки существующих систем обязательного страхования, и более десяти лет назад достигли 6,25 млн. СПЗ, так и с учетом поправки на инфляцию за эти годы, составляющей 25-30%.

2.3 Принимая также во внимание относительно высокие риски, связанные с автомобильными перевозками (например, в случае аварии в Лос-Альгагесе), общая сумма в 12 млн. СПЗ представляется оправданной как в отношении пределов ответственности автодорожного перевозчика, так и в отношении пределов обязательного страхования для покрытия этой ответственности, что тем самым позволяет создать систему быстрой и адекватной компенсации за ущерб пострадавшим в результате инцидентов при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом.

3. Внутренний водный транспорт

3.1 Уровень ответственности перевозчика на внутреннем водном транспорте 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 и окружающей среде) до 4 млн. СПЗ и 3 млн. СПЗ соответственно (нынешняя общая сумма в 15 млн. СПЗ сокращается до 7 млн. СПЗ).

3.2 Это сокращение предлагается как с учетом исковой практики на внутреннем водном транспорте, где, как сообщалось в ответах на вопросник, максимальный иск о возмещении ущерба составил 125 тыс. СПЗ (TRANS/AC.8/2, пункт 24), так и с точки зрения существующих возможностей страхового рынка.

3.3 Было заявлено, что сумма в 10 млн. СПЗ без труда может быть застрахована Международной группой клубов взаимного страхования и защиты (P&I Clubs), а с более значительными трудностями - обычными или традиционными страховыми компаниями, у которых верхний предел эквивалентен примерно 10 млн. немецких марок. Премии, оплаты которых требуют клубы взаимного страхования и защиты за судно на Рейне, перевозящее опасные грузы, составляют 13-15 тыс. немецких марок с увеличением на 30-50% в случае покрытия гражданской ответственности и возмещения за ущерб, связанный с перевозкой ядовитых и опасных веществ (TRANS/AC.8/2, пункты 19 и 20).

3.4 Предложение о снижении уровня ответственности и обязательного страхования на внутреннем водном транспорте до 7 млн. СПЗ отвечает интересам пострадавших и возможностям страхового рынка, а также учитывает существующие относительно низкие предельные суммы, которые в настоящее время предусмотрены в связи с ответственностью перевозчика на внутреннем водном транспорте и которые составляют максимум 1,5 млн. СПЗ.

4. Железнодорожный транспорт

4.1 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 и окружающей среде) до 12 млн. СПЗ и до 8 млн. СПЗ соответственно (нынешняя общая сумма в 30 млн. СПЗ сокращается до 20 млн. СПЗ).

4.2 Как сообщалось, ущерб от зарегистрированных аварий в секторе железнодорожного транспорта составляет 4 млн. СПЗ, что свидетельствует об относительно высоких рисках на этом виде транспорта. Кроме того, предлагаемый уровень учитывает новую систему либерализации в железнодорожном секторе и должен позволить новым частным компаниям покрывать финансовые издержки, связанные с условиями страхования, которые действуют на страховом рынке, в размере до 20 млн. СПЗ.

4.3 Поэтому предел ответственности и предел обязательного страхования в секторе железнодорожного транспорта предлагается установить, причем также в отношении пострадавших, на соответствующем уровне, а именно 20 млн. СПЗ.

5. Предлагаемые меры

Специальному совещанию предлагается принять к сведению информацию, представленную в настоящем документе, с целью рассмотрения размеров ответственности и обязательного страхования, предложенных в документе TRANS/AC.8/2, приложение 2.