



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.8/2003/2
25 April 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)**
(Третья сессия, Женева, 7-9 июля 2003 года)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКА

**Представлено Центральным бюро международных железнодорожных перевозок
(ЦБМЖП) по согласованию с Международным комитетом железнодорожного
транспорта (МКЖТ)**

1. Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) считает, что гражданскую ответственность перед третьими лицами за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, должны нести в первую очередь те, кто использует опасный груз в экономических целях, т.е. те, кто вводит его в хозяйственный оборот (см. также ответы ЦБМЖП на вопросник Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР)); в соответствующих случаях эта ответственность должна ложиться на производителя опасного груза, которому лучше других известны присущие этому грузу виды опасности.

2. В том случае, когда принцип возложения ответственности на перевозчика должен быть сохранен, ЦБМЖП предлагает согласовать определение термина "перевозчик" применительно к перевозке железнодорожным транспортом с определением, содержащимся в пункте 8 а) статьи 1 КГПОГ, который применяется только к перевозке автомобильным и внутренним водным транспортом. Таким образом речь идет о том, чтобы ввести **одно и то же определение перевозчика для трех видов транспорта**. Это означало бы, что под "перевозчиком" следует подразумевать предприятие, эксплуатирующее транспортное средство (вагон), на которое погружен груз, или, когда это транспортное средство буксируется (или толкается) (третий абзац пункта 8 а) сохраняется), - предприятие, которое обеспечивает тягу.

3. Кроме того, ЦБМЖП считает, что в новом варианте КГПОГ должны быть найдены решения, которые не позволяли бы проводить различие между видами транспорта, в частности не давали бы преимущества тем или иным видам транспорта по сравнению с их конкурентами. С этой целью необходимо:

а) пересмотреть содержание пункта 4 статьи 16 существующего текста, который позволяет государству освобождать контролируемое им предприятие от обязательного страхования или любой равноценной гарантии;

б) отказаться от текста нового пункта 4 статьи 16, предложенного в приложении 2 к докладу о работе второй сессии (TRANS/AC:8/4).
