



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.8/8
14 November 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 ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ
(3-4 ноября 2003 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники	1
Утверждение повестки дня	2
Работа, проделанная на последней сессии Бюро Комитета по внутреннему транспорту	3 - 7
Связь КГПОГ с другими международными режимами ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов	8 - 29
Рассмотрение сводного текста проекта новой КГПОГ и связанных с ним предложений	30 - 40

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Прочие вопросы	41 - 51
Утверждение доклада и приложения к нему	52

Приложение

Поправки к КГПОГ, принятые на четвертой сессии Специального совещания

Добавление

Сводный текст проекта пересмотренной Конвенции КГПОГ TRANS/AC.8/8/Add.1

* * * * *

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 четвертую сессию 3 и 4 ноября 2003 года под председательством г-на Яна Е. ДЕ БУРА (Нидерланды). В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Германии, Нидерландов, Польши, Франции, Чешской Республики и Швейцарии. Были также представлены следующие межправительственные организации: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) и Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ). Кроме того, была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/AC.8/7

2. Специальное совещание утвердило повестку дня своей четвертой сессии, содержащуюся в документе TRANS/AC.8/7.

РАБОТА, ПРОДЕЛАННАЯ НА ПОСЛЕДНЕЙ СЕССИИ БЮРО КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документ: TRANS/BUR.2003/3

3. Совещание было проинформировано о том, что на своей сессии в июле 2003 года Бюро Комитета по внутреннему транспорту поручило секретариату направить государствам-членам письмо по вопросу о пересмотре КГПОГ, приложив к нему копию проекта, который будет обсуждаться на нынешней сессии Специального совещания экспертов.

4. Секретариат направил это письмо государствам-членам, попросив их проинформировать его до конца октября 2003 года об официальной позиции их правительств относительно идеи принятия новой конвенции и указать, рассматривает ли в принципе их страна возможность стать договаривающейся стороной такой новой конвенции.

5. Совещание приняло к сведению ответы на это письмо, присланные Словенией и Швейцарией.

6. Представители Чешской Республики и Польши объявили, что в их соответствующих странах ведется подготовка ответов на письмо секретариата.

7. Представители Германии и Нидерландов указали, что официальные позиции их соответствующих стран в отношении КГПОГ не изменились.

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

Документ: TRANS/AC.8/2003/6

8. Представитель МСАТ указал, что максимальные пределы ответственности, предусмотренные различными конвенциями, являются несоразмерными.

9. Он отметил, что эти пределы, если применять их пропорционально к автотранспортным средствам, должны составлять:

- 19 000 СПЗ, если исходить из Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29 ноября 1969 года с поправками, внесенными Протоколом от 27 ноября 1992 года;
- 48 000 СПЗ, если исходить из Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям от 19 ноября 1976 года с поправками, внесенными Протоколом от 2 мая 1996 года;
- 48 000 СПЗ, если исходить из Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23 марта 2001 года (Бункерная конвенция);
- 159 000 СПЗ, если исходить из Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ от 3 мая 1996 года (Конвенция КОВВ);
- 216 000 СПЗ, если исходить из Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве от 4 ноября 1988 года (КОВС).

10. Из этого он сделал вывод о том, что предел в 12 млн. СПЗ на одно автотранспортное средство, указанный в проекте пересмотренной КГПОГ, является слишком высоким.

11. Он также с сожалением отметил, что Конвенция КГПОГ предусматривает ответственность перевозчика (владельца транспортного средства) за ущерб, причиненный как перевозчиком, так и перевозимым грузом. Он счел, что принцип возложения ответственности на перевозчика в рамках КГПОГ противоречит современному международному праву (например, Конвенции КДПГ) и обычаям, которые сформировались на основе последней из указанных Конвенций. Кроме того, он напомнил, что в силу Конвенции КДПГ перевозчик освобождается от возложенной на него ответственности, если операции по погрузке и разгрузке осуществляются грузоотправителем или грузополучателем, независимо от того, виновны ли эти лица и допустили ли они небрежность. Следовательно, ему не представляется приемлемым, в частности, то, что на перевозчика может быть возложена ответственность за ущерб, связанный с погрузочными или разгрузочными операциями, произведенными грузоотправителем или грузополучателем, в том случае, когда перевозчик не может доказать ошибку или небрежность последнего.

12. Представитель МСАТ также отметил, что КГПОГ предусматривает средства по праву регресса перевозчика в отношении других участников, например погрузчика или грузоотправителя, однако счел, что на практике эти меры иллюзорны и небольшая транспортная компания не будет располагать никакими средствами для осуществления судебного разбирательства в отношении крупных компаний нефтяной или химической промышленности и представления доказательств, требуемых КГПОГ.

13. Выступив против распространения ответственности перевозчика на ущерб, обусловленный обстоятельствами, присущими грузу, он также указал, что не видит смысла в использовании КГПОГ применительно к автомобильным перевозкам, так как действие или бездействие перевозчиков уже охватывается системой зеленой карты и в некоторых странах это страхование покрывает неограниченную ответственность перевозчика.

14. На основе сообщения МСАТ (изложенного в документе TRANS/AC.8/2003/6), и дополнительных замечаний представителя МСАТ Председатель определил следующие четыре вопроса для рассмотрения Совещанием в рамках этого пункта повестки дня: сфера применения, пропорциональность пределов ответственности, страховые возможности и нарушение правовых традиций.

Сфера применения

15. Совещание сочло, что Конвенция КГПОГ играет как комплементарную, так и дополняющую роль по отношению к существующим международным конвенциям о гражданской ответственности в сфере международных перевозок. Кроме того, Конвенция предусматривает более широкую сферу применения, так как она охватывает период проведения погрузочно-разгрузочных операций.

16. Было решено, что Конвенция КГПОГ является комплементарной и дополняющей также по отношению к Парижской и Венской конвенциям о гражданской ответственности в области ядерной энергии. Хотя эти конвенции, связанные с областью ядерной энергии, предусматривают ответственность оператора ядерной установки также и за ущерб, причиненный за пределами установки, например в ходе перевозки радиоактивных веществ, речь идет лишь об операциях в рамках ядерного топливного цикла, поскольку считается, что оператор ядерной установки полностью контролирует все операции этого цикла.

17. Вместе с тем транспортировка радиоактивных веществ вне ядерного топливного цикла (например, перевозка больничного оборудования или ущерб, причиненный в силу не радиоактивных, а просто коррозионных или загрязняющих свойств этих веществ) будет охватываться Конвенцией КГПОГ.

18. Совещание пришло к выводу о том, что по сравнению с другими международными конвенциями об ответственности сфера применения Конвенции КГПОГ не содержит каких-либо лазеек. Кроме того, был сделан вывод о том, что все эти конвенции основываются на том принципе, что ответственность возлагается на лицо, осуществляющее непосредственный контроль за перевозимыми грузами.

Пропорциональность пределов ответственности

19. Представитель МСАТ отметил, что для обеспечения пропорционального применения соответствующих пределов ответственности должны учитываться размеры и грузоподъемность соответствующего транспортного средства, которые являются различными для каждого вида транспорта.

20. В этом отношении Совещание пришло к выводу о том, что размеры ущерба и, следовательно, сумма необходимой компенсации в случае каждого вида транспорта могут не иметь никакого отношения к количеству фактически перевозимого груза. С точки зрения истории этого вопроса пределы ответственности в течение десятилетий

устанавливались на разумном уровне, который может быть застрахован при разумных расходах на страховом рынке в зависимости от возможностей, существующих на этом рынке.

21. Этим также объясняются различия между предлагаемыми пределами ответственности, которые, кроме того, основываются на принципе расширения ответственности перевозчика в той степени, насколько это практически возможно.

22. Пределы ответственности ни в коей мере не должны рассматриваться в увязке с определенными количествами перевозимых грузов; они связаны с платежеспособностью данного типа перевозчика, которая может оцениваться в зависимости от стоимости транспортного средства и тем самым от его грузоподъемности (от морского/ автодорожного перевозчика нельзя получить больше, чем ему можно передать для перевозки), и с предполагаемыми размерами ущерба.

23. Как показывает исковая практика, средние размеры ущерба могут быть неодинаковыми для каждого вида транспорта (интересы пострадавших). Это также может служить объяснением того, почему пределы ответственности при автомобильных перевозках, как правило, на порядок отличаются от пределов ответственности при морских перевозках. Следовательно, нынешние размеры, предлагаемые в пересмотренной Конвенции КГПОГ, установлены для каждого вида транспорта на разном уровне с учетом возможностей страхования при разумных расходах.

Страховые возможности

24. Третий вопрос, затронутый Председателем в связи с замечаниями представителя МСАТ, сводится к тому, что в условиях современного страхового рынка невозможно будет обеспечить страховое покрытие ответственности на уровне 12 млн. СПЗ при автомобильных перевозках. Кроме того, представитель МСАТ отметил, что в настоящее время для покрытия неограниченной ответственности невозможно будет получить гарантии в рамках "системы зеленой карты".

25. Совещание было проинформировано о том, что в настоящее время в рамках некоторых систем имеются возможности для страхового покрытия пределов ответственности, согласованных более 10 лет тому назад на уровне 6,5 млн. СПЗ. С учетом общих тенденций, например индексации соразмерно с инфляцией и увеличения общего уровня защиты потребителей в соответствии с другими правовыми документами о гражданской ответственности, увеличение по меньшей мере до 12 млн. СПЗ было сочтено разумным и, следовательно, приемлемым.

26. Кроме того, Совещание подчеркнуло, что вышеупомянутая "система зеленой карты" совместима с Конвенцией КГПОГ и что к тому же статья 14 Конвенции содержит прямую ссылку на эту систему.

Нарушение правовых традиций

27. В связи с замечаниями представителя МСАТ о том, что Конвенция КГПОГ без какой-либо необходимости нарушит правовые традиции и будет излишней в силу своей ненужности, Совещание сочло, что Конвенция КГПОГ опирается на ту же основу, что и другие конвенции о международной гражданской ответственности, которые успешно и эффективно применяются в системах как гражданского, так и общего права.

28. Было еще раз подчеркнуто, что эти конвенции, в основе каждой из которых лежит принцип, состоящий в том, что гражданская ответственность за ущерб, причиненный третьим сторонам, возлагается на лицо, осуществляющее непосредственный контроль за перевозимыми грузами, гарантируют своевременное и достаточное возмещение ущерба тем, кому он был причинен при перевозке опасных грузов.

29. Этот принцип применяется без ущерба для договорной ответственности других лиц, помимо перевозчика, которая может существовать в силу других национальных или международных правовых документов.

РАССМОТРЕНИЕ СВОДНОГО ТЕКСТА НОВОЙ КГПОГ И СВЯЗАННЫХ С НИМ ПРЕДЛОЖЕНИЙ

Документы: TRANS/AC.8/2003/5, TRANS/AC.8/2003/7

Название Конвенции

30. В названии Конвенции на французском языке было решено заменить слова "bateaux de navigation intérieure" словами "voies de navigation intérieures".

Статьи 1-4

31. Предложение секретариата, содержащееся в документе TRANS/AC.8/2003/7, было принято (см. приложение).

32. В связи с определением термина "перевозчик" позиция МКЖТ заключалась в том, что вследствие пересмотра Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом 1980 года (КОТИФ-МКП/МГК) с поправками, внесенными Протоколом 1999 года, который пока не вступил в силу, еще не решено, может ли тягловик считаться перевозчиком опасных грузов.

Статья 5

33. Представители ОТИФ и МСАТ, а также МКЖТ высказались против возложения ответственности на одного только перевозчика.

34. По мнению МКЖТ, основания для освобождения от ответственности, предусмотренные КГПОГ, являются иллюзорными, поскольку невозможно будет представить доказательства, как это предусмотрено в пункте 4 статьи 5.

Статья 9

35. Пределы ответственности автомобильного перевозчика были установлены на уровне 7 млн. СПЗ в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями, и на уровне 5 млн. СПЗ в отношении любых других исков (материальный ущерб или ущерб окружающей среде).

36. Для железнодорожного перевозчика те же пределы были установлены на уровне 12 млн. СПЗ и 8 млн. СПЗ, а для перевозчика по внутренним водным путям - соответственно на уровне 4 млн. СПЗ и 3 млн. СПЗ.

37. Представитель МСАТ напомнил о том, что его организация и члены этой организации примерно в пятидесяти странах возражают против самой идеи указания какой бы то ни было суммы возмещения ущерба перевозчиком, если авария происходит по вине какого-либо другого участника транспортной операции или вызвана исключительно перевозимым грузом.

38. По мнению МКЖТ, предлагаемые суммы остаются завышенными и тем самым будут препятствовать доступу на рынок железнодорожных услуг новых компаний, между тем как в отличие от других видов транспорта на железнодорожные компании еще распространяется и обязательство по осуществлению перевозок. Кроме того, поскольку эти суммы являются неодинаковыми для всех трех видов транспорта, это привело бы к неоправданной дискриминации. Было бы также дискриминационным сохранять КГПОГ только для двух видов транспорта (автомобильного и железнодорожного) в том случае,

если в отношении внутреннего водного транспорта будет существовать отдельная конвенция.

Статья 16, пункт 4

39. Председатель отметил, что указанный в квадратных скобках переходный период в шесть лет был предусмотрен с учетом интересов стран, которые не смогут немедленно приступить к применению положений Конвенции.

Статья 22

40. Было решено заключить в квадратные скобки даты, указанные в пунктах 1 и 2.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Проект КОУВП

41. Представитель ЦКСР проинформировал Совещание о том, что его организация продолжает свою работу по подготовке европейской конвенции об ответственности и компенсации за ущерб, причиненный при перевозке по внутренним водным путям вредных и потенциально опасных веществ (КОУВП), и организовала первое совещание правительственных экспертов (Страсбург, 28-30 октября 2003 года).

42. Он добавил, что по ряду аспектов (ответственность без вины, возложение ответственности на перевозчика, право прямого регресса, пределы ответственности, обязательное страхование), проект ККУВП напоминает КГПОГ, но отметил такие прочие аспекты, как лицо, несущее ответственность без вины (собственник судна), и ряд других положений, которые либо обусловлены Конвенцией КОВВ и другими, более современными документами, либо включают предписания, являющиеся более благоприятными для жертв.

43. В отличие от КГПОГ, проект ККУВП при необходимости будет дополнен положениями об учреждении дополнительного фонда для возмещения ущерба катастрофических размеров на внутренних водных путях (предполагаемый предел может быть установлен в диапазоне 25-50 млн. СПЗ, поскольку наиболее крупный ущерб во внутреннем судоходстве - "Авентис" - составил 96 млн. немецких марок).

44. Отвечая на вопрос о способе финансирования этого фонда, представитель ЦКСР сообщил, что в настоящее время этот вопрос изучается, однако можно подумать о взносах со стороны грузоотправителей, погрузчиков, производителей или грузополучателей. ЦКСР создала группу экспертов по данному вопросу.

45. Он отметил, что этот фонд будет компенсировать низкий уровень предела ответственности по обязательному страхованию и что было бы полезно предусмотреть такой фонд для всех видов транспорта.

46. В связи с этим вопросом позиция МКЖТ состоит в том, что КГПОГ не служит "приемлемым" средством в случае аварий катастрофических размеров, имевших место за последние годы (например, авария с судном "Престиж"); такого рода аварии должны охватываться другой конвенцией, и на этот случай должен быть предусмотрен компенсационный фонд.

Последующая деятельность

47. Поскольку было решено представить сводный вариант КГПОГ на шестьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту (17-19 февраля 2004 года), Совещание задалось **вопросом о том, какую последующую деятельность, пожелал бы провести Комитет в этой связи** с учетом также низкого уровня участия в работе по Конвенции КГПОГ.

48. Комитет хотел бы решить вопрос о том, может ли ведущаяся в настоящее время в ЦКСР разработка режима, касающегося исключительно ответственности в области внутреннего судоходства (**проект Конвенции КОУВП**), **дублировать разработку Конвенции КГПОГ и должен ли такой деятельностью заниматься Комитет**. В этом отношении было указано, что вследствие расхождений появление отдельного режима для внутреннего судоходства привело бы к затяжным дискуссиям по каждому из всех трех режимов.

49. Было вновь указано, что **государствам - членам ЕЭК ООН предлагается занять официальную позицию** - впрочем, просьба об этом была сформулирована в письме секретариата ЕЭК ООН - **относительно принципа принятия новой конвенции** и что они должны быть готовы рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающейся стороной этой новой конвенции.

50. В целях проведения обстоятельного обсуждения **Комитет, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, привнесет ли Конвенция КГПОГ нечто новое, - что гарантировало бы своевременное и адекватное возмещение ущерба, причиненного при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом, - и в частности о том, считают ли государства - члены ЕЭК ООН необходимым установить всеобъемлющий согласованный режим ответственности.** Цель Конвенции КГПОГ первоначально состояла в том, чтобы избежать длительных и сложных правовых процедур, которые во многих случаях оказывались неудовлетворительными.

51. И наконец, Комитет, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности **принятия пересмотренной КГПОГ консенсусом или передачи ее дипломатической конференции либо решить, что требуется больше времени для ее тщательного рассмотрения** или что надлежит вообще **отказаться от этого проекта.**

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА И ПРИЛОЖЕНИЯ К НЕМУ

52. Специальное совещание утвердило доклад о работе своей четвертой сессии и приложение к нему.

Приложение

Поправки к КГПОГ, принятые на четвертой сессии Специального совещания

Название Конвенции

В названии Конвенции на французском языке заменить слова "bateaux de navigation intérieure" словами "voies de navigation intérieures"

Статья 1

Изменить пункт 9 следующим образом:

"9. Определение термина "опасные грузы"

Термин "*опасные грузы*" означает любое вещество или изделие, соответствующее определению опасных грузов в ДОПОГ, МПОГ или ВОПОГ в зависимости от вида транспорта, о котором идет речь;"

Включить новый пункт 10 следующего содержания и соответствующим образом изменить нумерацию последующих пунктов:

"10. Термин "*ДОПОГ*" означает Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов;

термин "*ВОПОГ*" означает Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям или - до вступления в силу этого Соглашения - прилагаемые к нему Правила, обновленные в соответствии с резолюцией, принятой 25 мая 2000 года Дипломатической конференцией по принятию ВОПОГ, в самом последнем варианте, опубликованном Организацией Объединенных Наций*;

термин "*МПОГ*" означает Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам**."

* На момент принятия настоящей Конвенции - документ ECE/TRANS/170, Vol. I и II.

** На момент принятия настоящей Конвенции - приложение I к добавлению В (Единые правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (МГК)) к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ).

Пункт с) статьи 4

Изменить пункт с) статьи 4 следующим образом:

- "с) к перевозкам опасных грузов, которые, в зависимости от вида транспорта, о котором идет речь, соответствуют условиям полного или частичного изъятия, предусмотренным в разделе 1.1.3 приложения А к ДОПОГ, МПОГ или Правил, прилагаемых к ВОПОГ;"

Статья 16, пункт 4

Исключить слова "в отношении перевозки автомобильным и внутренним водным транспортом".

Статья 22, пункты 1 и 2

ЗаклЮчить даты в квадратные скобки.
