



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.8/2003/4
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, 7-9 июля 2003 года)

**СВЯЗЬ МЕЖДУ КГПОГ И ДРУГИМИ МЕЖДУНАРОДНЫМИ
ДОГОВОРАМИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

Представлено правительством Нидерландов

Цель настоящего документа заключается в том, чтобы изучить связь между КГПОГ и другими действующими или не вступившими в силу международными договорами об ответственности.

С этой целью в настоящем документе кратко излагаются режимы ответственности, предусмотренные в соответствующих международных договорах в области перевозки опасных грузов, в сравнении с КГПОГ. Финансовые пределы ответственности не рассматриваются в этом контексте.

1. Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, 1989 год (КГПОГ)

Эта Конвенция еще не вступила в силу.

В целом цель КГПОГ заключается в согласовании режимов ответственности при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом.

Конвенция регулирует вопросы недоговорной ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов. Она предусматривает режим строгой ответственности перевозчика в сочетании с ограничением ответственности и обязывает перевозчика страховать свою ответственность. Возможно предъявление прямого иска страховщику.

2. Внутренний водный транспорт

Следующие международные договоры касаются судов внутреннего плавания:

Страсбургская конвенция об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве, 1988 год (КОВС);

Протокол к Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, 1999 год (Базельский протокол об ответственности);

Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям, 2001 год (КПГВ);

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, 1992 год (КГО);

Дополнительный протокол к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, 1992 год (Конвенция о Фонде);

Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ, 1996 год (КОВВ);

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом, 2001 год (Бункерная конвенция).

2.1 КОВС

Цель КОВС состоит в гармонизации ограничений договорной и недоговорной ответственности собственника судна и спасателя на внутренних водных путях, в частности на реках Рейн и Мозель.

Договаривающаяся сторона может исключать применение положений КОВС за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов, в той мере, в какой применимы какой-либо международный договор или национальное законодательство, которые исключают ограничение ответственности или предусматривают более высокий уровень ограничения ответственности, чем КОВС.

Сравнение с КГПОГ:

В отличие от КГПОГ, КОВС не регулирует вопросы ответственности и не преследует цель ее гармонизации. Кроме того, финансовые пределы основаны на ущербе, причиненном всеми грузами, и тем самым в целом являются слишком низкими для возмещения ущерба, причиненного опасными грузами. Поскольку КГПОГ вводит более высокие уровни ограничения ответственности, Договаривающаяся сторона КОВС может исключать применение КОВС в отношении ущерба, причиненного при перевозке опасных грузов.

2.2 Базельский протокол об ответственности

Этот Протокол еще не вступил в силу.

Он регулирует ответственность за ущерб, причиненный в результате инцидента при трансграничной перевозке опасных и прочих отходов и их удалении, включая незаконную перевозку, с места погрузки отходов на транспортные средства в районе, находящемся под национальной юрисдикцией государства-экспортера. Договаривающееся государство может при особых условиях исключать применение Протокола, который будет применяться де-факто в качестве общего исключения в отношении государств - членов ОЭСР.

Протокол предусматривает режим строгой ответственности уведомителя или экспортера; обязательное страхование, денежные обязательства или иные финансовые гарантии; прямой иск против любого лица, обеспечивающего страхование, денежные обязательства или иные финансовые гарантии; и (минимальные) финансовые пределы ответственности. Сверх режима строгой ответственности Протокол предусматривает ответственность за упущения без финансового предела ответственности.

Сравнение с КГПОГ

Протокол четко предусматривает, что в случае вступления КГПОГ в силу и ее применения к ущербу, причиненному инцидентом на том же участке трансграничной перевозки, его положения применяться не будут.

2.3 КПГВ

Эта Конвенция еще не вступила в силу.

Она регулирует договорную ответственность и применима к любому договору перевозки, в соответствии с которым порт погрузки или пункт приема грузов и порт разгрузки или пункт доставки грузов находятся в двух разных государствах, по крайней мере одно из которых является государством - участником Конвенции.

Сравнение с КГПОГ:

КГПОГ четко исключает договорную ответственность, в связи с чем нет никакого дублирования между этими двумя конвенциями.

2.4 КГО 1992 года и Конвенция о Фонде 1992 года

Эти конвенции создают двухъярусную систему компенсации. Первый ярус определяется в КГО 1992 года, которая регулирует ответственность судовладельцев за ущерб от загрязнения нефтью, за исключением нефти, перевозимой в качестве топлива в бункерах судов, и ущерб в результате пожара или взрыва. Конвенция предусматривает режим строгой ответственности судовладельца. Однако судовладельцу в принципе разрешается ограничивать свою ответственность пределом, увязанным с тоннажем судна. Конвенция требует от судовладельца страховать свою ответственность. Возможно предъявление прямого иска страховщику.

Второй ярус компенсации определяется в Конвенции о Фонде 1992 года. Фонд, учрежденный этой Конвенцией, выплачивает дополнительную компенсацию, до определенного максимального предела, тем потерпевшим, которые не получили полную компенсацию от судовладельца или его страховщиком в соответствии с КГО 1992 года.

Сравнение с КГПОГ:

Установлен аналогичный режим ответственности; предусмотрены строгая ответственность, обязательное страхование и возможность предъявления прямого иска страховщику.

В КГО ответственность возлагается на судовладельца. КГПОГ возлагает ответственность на перевозчика. Однако в КГПОГ концепция перевозчика автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом идентична определению судовладельца, содержащемуся в КГО. КГО и Конвенция о Фонде применяются лишь в отношении ущерба, причиненного морскими судами, включая суда внутреннего плавания, которые будут использоваться или использовались на морских путях. Поэтому существенно важен аналогичный режим ответственности.

2.5 КОВВ

Эта Конвенция еще не вступила в силу.

Она регулирует недоговорную ответственность за ущерб, причиненный при перевозке опасных и вредных веществ, за исключением некоторых радиоактивных материалов. Таким образом, она охватывает загрязнение и ущерб в случае аварии, не охваченные КГО 1992 года, Конвенцией о Фонде 1992 года и Бункерной конвенцией.

Конвенция предусматривает режим строгой ответственности судовладельца. Однако судовладельцу в принципе разрешено ограничивать свою ответственность пределом, увязанным с тоннажем судна. Фонд, учрежденный КОВВ, может предоставлять дополнительную компенсацию, если пределы оказываются недостаточными.

Конвенция требует от судовладельца страховать свою ответственность. Возможно предъявление прямого иска страховщику.

Сравнение с КГПОГ:

Установлен аналогичный режим ответственности; предусмотрены строгая ответственность, обязательное страхование и возможность предъявления прямого иска страховщику. В КОВВ ответственность возлагается на судовладельца. КГПОГ возлагает ответственность на перевозчика. Однако в КГПОГ концепция перевозчика автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом практически идентична определению судовладельца в КОВВ.

Конвенция распространяется на морские суда и морские плавсредства, включая суда внутреннего плавания, которые будут использоваться или использовались на морских путях. Поэтому существенно важен аналогичный режим ответственности.

2.6 Бункерная конвенция

Эта Конвенция еще не вступила в силу.

Она регулирует ответственность за ущерб, причиненный загрязнением в результате утечки или сброса мазута с морских судов. Таким образом, она охватывает ущерб от загрязнения нефтью, который не охватывается КГО 1992 года и Конвенцией о Фонде 1992 года.

Конвенция предусматривает режим строгой ответственности судовладельца. Однако судовладельцу в принципе разрешается ограничивать свою ответственность пределом, увязанным с тоннажем судна. Конвенция требует от судовладельца страховать свою ответственность или иметь другое финансовое обеспечение для судов свыше определенного тоннажа. Возможно предъявление прямого иска страховщику или лицу, предоставляющему финансовое обеспечение.

Сравнение с КГПОГ:

Установлен аналогичный режим ответственности; предусмотрены строгая ответственность, обязательное страхование и возможность предъявления прямого иска страховщику. В Бункерной конвенции ответственность возлагается на судовладельца. КГПОГ возлагает ответственность на перевозчика. Однако в отличие от владельцев дорожных транспортных средств, железнодорожных вагонов и судов внутреннего плавания, судовладелец практически в любом случае идентичен перевозчику.

Конвенция распространяется только на морские суда и морские плавсредства, включая суда внутреннего плавания, которые будут использоваться или использовались на морских путях. Поэтому существенно важен аналогичный режим ответственности.

3. Железнодорожный транспорт

В отношении недоговорной ответственности за ущерб, причиненный при железнодорожной перевозке опасных грузов, не существует никакого действующего международного договора об ответственности. Договорная ответственность за ущерб, причиненный при перевозке пассажиров или грузов, регулируется Конвенцией о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ-МГК/МПК) с поправками, внесенными Протокол 1999 года. Этот протокол еще не вступил в силу.

Сравнение с КГПОГ:

КГПОГ четко исключает договорную ответственность, в связи с чем нет никакого дублирования между режимами ответственности КОТИФ-МГК и КГПОГ, в связи с чем последняя могла бы восполнить пробел в международном режиме ответственности при железнодорожной перевозке опасных грузов.

Что же касается применения Базельского протокола об ответственности к железнодорожным перевозкам, то в силе остается то, что было сказано в отношении перевозок внутренним водным транспортом, в частности следующее: Протокол четко предусматривает, что в случае вступления КГПОГ в силу и ее применения к ущербу, причиненному инцидентом на том же участке трансграничной железнодорожной перевозки, его положения применяться не будут.

4. Автомобильный транспорт

В отношении недоговорной ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, не существует никакого действующего международного договора об ответственности. Договорная ответственность регулируется Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года (КДПГ).

Сравнение с КГПОГ:

КГПОГ четко исключает договорную ответственность, в связи с чем нет никакого дублирования между КДПГ и КГПОГ, причем последняя могла бы восполнить пробел в международном режиме ответственности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом.

Что же касается применения Базельского протокола об ответственности к перевозкам автомобильным транспортом, то в силе остается то, что было сказано в отношении перевозок внутренним водным транспортом, в частности следующее: Протокол четко предусматривает, что в случае вступления КГПОГ в силу и ее применения к ущербу, причиненному инцидентом на том же участке трансграничной автомобильной перевозки, его положения применяться не будут.

5. Прочие международно-правовые документы

Два других международных документа (проекты) применяются в целом к ущербу, причиненному окружающей среде:

Луганская конвенция о гражданской ответственности за ущерб от деятельности, опасной для окружающей среды, 1993 год (Луганская конвенция); и

Проект директивы ЕС по вопросам ответственности за ущерб, нанесенный окружающей среде, относительно предотвращения и компенсации за экологический ущерб.

6. Луганская конвенция

Эта Конвенция еще не вступила в силу.

Луганская конвенция имеет целью обеспечить надлежащую компенсацию за ущерб, причиненный деятельностью, опасной для окружающей среды, а также предусматривает средства предупреждения и ликвидации ущерба. Однако ущерб, причиненный в результате перевозки, исключается из сферы применения этой Конвенции. Таким образом, нет никакого дублирования с положениями КГПОГ.

7. Проект директивы ЕС по вопросам ответственности за ущерб, нанесенный окружающей среде (проект от 28 июня 2002 года)

Цель директивы состоит в том, чтобы заложить основы экологической ответственности в целях предупреждения экологического ущерба и компенсации за него. Директива предусматривает неограниченную ответственность оператора и обязанности компетентных органов государств-членов в отношении принятия мер по предупреждению или ликвидации ущерба.

Сравнение с КГПОГ:

КГПОГ охватывает более широкий круг видов экологического ущерба, поскольку по сравнению с проектом директивы ЕС она распространяется также на традиционные виды ущерба.

Директива не будет распространяться на экологический ущерб или на непосредственную угрозу такого ущерба в результате инцидента, в отношении которого ответственность или компенсация предусматривается в КГПОГ, но только в том случае, если КГПОГ будет действовать в соответствующем государстве-члене.

Между двумя режимами существуют некоторые различия.

Во-первых, что касается финансового обеспечения, то еще предстоит выяснить, будет ли в конечном счете режим ЕС предусматривать обязательное финансовое обеспечение, тогда как КГПОГ требует наличия такого финансового обеспечения.

Во-вторых, директива предусматривает, что компетентные власти будут правомочны возбуждать судебное преследование с целью возмещения убытков против оператора, который причинил ущерб или создал непосредственную угрозу ущерба, в связи с любыми мерами, принятыми во исполнение директивы, до истечения пятилетнего периода начиная с даты, когда данные меры были завершены или же когда был установлен ответственный за ущерб оператор, причем во внимание принимается дата последнего факта. Таким образом, если ущерб материализуется спустя 30 лет после события, которое в конечном итоге причинило этот ущерб, оператор может по-прежнему считаться ответственным за ущерб. КГПОГ устанавливает трехлетний предельный срок начиная с даты, когда лицо, пострадавшее от ущерба, узнало или на разумных основаниях должно было узнать об ущербе и установить перевозчика. Однако ни в коем случае нельзя возбуждать иск по истечении десяти лет с даты инцидента, причинившего ущерб.

Наконец, директива предусматривает неограниченную ответственность, а выбор между пропорциональной или солидарной ответственностью и ответственностью по делимому обязательству в основном оставлен на усмотрение государств-членов. КГПОГ предусматривает ограниченную, солидарную ответственность и ответственность по делимому обязательству.

Поскольку директива не будет применяться к причиненному окружающей среде ущербу, который регулируется КГПОГ, любое государство - член ЕС может стать государством - участником КГПОГ после вступления в силу директивы.

Выводы

КГПОГ предусматривает согласованный режим недоговорной ответственности при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом. Что касается автомобильных и железнодорожных перевозок, то такая ответственность пока еще не охвачена существующими международными договорами, действующими или не вступившими в силу.

Что касается перевозок внутренним водным транспортом, то существует два международных договора, хотя они еще не вступили в силу. КОВС предусматривает ограничение ответственности, но применение этой конвенции может быть исключено в пользу КГПОГ. Базельская конвенция об ответственности не будет применяться к ущербу, охватываемому КГПОГ.

КГО 1992 года, Конвенция о Фонде 1992 года, КОВВ и Бункерная конвенция применяются к судам внутреннего плавания, которые используются на морских путях. Само собой разумеется, что режим ответственности, установленный КГПОГ, аналогичен режимам, предусмотренным этими конвенциями.

В области ответственности за ущерб, причиненный окружающей среде, КГПОГ будет совместима с проектом директивы ЕС в отношении экологической ответственности. Поскольку сфера применения КГПОГ будет исключена из этой директивы, не возникает никаких препятствий на пути ратификации КГПОГ в будущем государствами - членами ЕС.
