



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/AC.8/2003/6
22 August 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH and 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)
(Четвертая сессия, 3-5 ноября 2003 года)

СОПОСТАВЛЕНИЕ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ,
ПРЕДУСМОТРЕННЫХ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОГОВОРАХ,
КАСАЮЩИХСЯ ТРАНСПОРТА

Представлено Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)

Введение

1. На своей третьей сессии, проведенной 7-9 июля 2003 года, Специальное совещание экспертов по Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), предложило МСАТ представить к следующей сессии документ, содержащий сопоставительный анализ режимов ответственности, предусмотренных в международных договорах.

2. Среди международных договоров, уже вступивших в силу, были отобраны следующие:

- Страсбургская конвенция об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве от 4 ноября 1988 года (КОВС);
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29 ноября 1969 года с поправками, внесенными Протоколом от 27 ноября 1992 года;
- Парижская конвенция об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года;
- Венская конвенция о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года;
- Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям от 19 ноября 1976 года с поправками, внесенными Протоколом от 2 мая 1996 года.

3. Среди международных договоров, которые еще не вступили в силу, были отобраны следующие:

- Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ от 3 мая 1996 года (КОВВ);
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23 марта 2001 года (Бункерная конвенция);
- Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ).

4. Цель анализа различных вышеуказанных договоров состоит в установлении лиц, на которых ложится ответственность за ущерб, и в сопоставлении пределов ответственности.

Лица, ответственные за ущерб

5. В отношении ответственности за ущерб, причиненный в ходе перевозки опасных грузов:

Страсбургская конвенция, Конвенция от 19 ноября 1976 года, Конвенция КОВВ, Бункерная конвенция и Конвенция КГПОГ предусматривают ответственность перевозчика (как владельца транспортного средства) за ущерб, причиненный и перевозчиком, и перевозимым грузом.

Все вышеуказанные конвенции имеют один серьезный недостаток, который ставит в крайне неблагоприятное положение как жертв, так и лиц, имеющих право на получение компенсации за ущерб. Так, принцип ответственности, ориентированный исключительно на перевозчика, исключает возможность применения этих конвенций к авариям, которые могут произойти - как в контексте мультимодальных перевозок, так и в ходе перевозки одним видом транспорта - в тот момент, когда груз уже не находится в ведении первоначального перевозчика, но еще не принят последующим перевозчиком.

Парижская и Венская конвенции предусматривают ответственность оператора ядерной установки за любую ядерную аварию, происходящую как в ходе перевозки, так и в ходе хранения таких ядерных грузов. Эти конвенции не содержат вышеупомянутой лазейки.

Конвенция от 4 ноября 1969 года с поправками, внесенными Протоколом от 27 ноября 1992 года, признает материальную ответственность стороны, ответственной за ущерб. Соответственно, морской перевозчик (владелец судна) несет ответственность лишь за любой ущерб, фактически причиненный судном.

Эта Конвенция основана на принципе, имеющем большой вес в правовой традиции стран ЕЭК ООН, согласно которому каждая сторона несет ответственность за свои собственные деяния или упущения.

Пределы ответственности

6. Транспортные средства различаются между собой. Например, судно водоизмещением 10 000 тонн нельзя сравнивать с 44-тонным автотранспортным средством. Поэтому любое сопоставление следует проводить на тщательно взвешенной основе и учитывать при этом размеры и грузоподъемность транспортного средства.

7. Согласно Страсбургской конвенции, предел ответственности перевозчиков на внутренних водных путях в случае инцидента с участием судна, предназначенного для перевозки грузов, составляет 200 СПЗ на тонну дедвейта судна плюс 700 СПЗ на каждый киловатт мощности тягового двигателя. Однако общий предел ответственности не может быть ниже 300 000 СПЗ.

В порядке сопоставления можно отметить, что ответственность автодорожных перевозчиков в случае инцидента с участием автотранспортного средства грузоподъемностью 20 тонн и мощностью 300 кВт не может превышать 216 000 СПЗ.

8. Согласно Конвенции от 29 ноября 1969 года с поправками, внесенными Протоколом от 27 ноября 1992 года, судовладельцы вправе ограничивать свою ответственность общей суммой в 3 000 000 СПЗ в отношении любого судна грузоподъемностью не более 5 000 тонн. С учетом того, что регистровая тонна¹ равна 2,831 м³, эта ответственность составляет 3 000 000 СПЗ в отношении любого судна, способного перевозить не более 14 155 м³ (5 000 x 2,831 м³) груза.

Пропорциональная ответственность автодорожных перевозчиков в случае инцидента с участием крупного полуприцепа (высота - 3 м, ширина - 2,30 м, длина - 13,50 м, вместимость - 90 м³) не должна превышать 19 000 СПЗ.

9. Согласно Конвенции КОВВ, судовладельцы вправе ограничивать свою ответственность суммой в 10 000 000 СПЗ в отношении любого судна грузоподъемностью не более 2 000 тонн (5 662 м³).

Пропорциональная ответственность автодорожных перевозчиков в случае инцидента с участием крупного полуприцепа (вместимостью 90 м³) не должна превышать 159 000 СПЗ.

10. Согласно Конвенции от 19 ноября 1976 года с поправками, внесенными Протоколом от 2 мая 1996 года, судовладельцы вправе ограничивать свою ответственность общей суммой в 3 000 000 СПЗ в отношении любого судна грузоподъемностью не более 2000 тонн (5662 м³).

Пропорциональная ответственность автодорожных перевозчиков в случае инцидента с участием крупного полуприцепа (вместимостью 90 м³) не должна превышать 48 000 СПЗ.

¹ *Sea transport, Technical, legal and commercial terms, United Nations, New York 1992, p. 267.*

11. Согласно Бункерной конвенции, судовладельцы вправе ограничивать свою ответственность согласно положениям Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года. Таким образом, здесь применяются такие же пределы, какие упомянуты в пункте 10 выше.

Пропорциональная ответственность автодорожных перевозчиков в случае инцидента с участием крупного полуприцепа (емкостью 90 м³) не должна превышать 48 000 СПЗ.

Выводы

12. Пределы ответственности, предусмотренные в различных конвенциях, неодинаковы. Если применять их пропорционально к автотранспортным средствам, они должны составлять:

- 19 000 СПЗ, если исходить из Конвенции от 29 ноября 1969 года с поправками, внесенными Протоколом от 27 ноября 1992 года;
- 48 000 СПЗ, если исходить из Конвенции от 19 ноября 1976 года с поправками, внесенными Протоколом от 2 мая 1996 года;
- 48 000 СПЗ, если исходить из Бункерной конвенции от 23 марта 2001 года;
- 159 000 СПЗ, если исходить из Конвенции КОВВ;
- 216 000 СПЗ, если исходить из Страсбургской конвенции.

13. По сравнению даже с самыми высокими пределами, указанными в пункте 12 выше, предел, предложенный делегацией Нидерландов для КГПОГ, т.е. 12 000 000 СПЗ на одно автотранспортное средство (документ TRANS/AC.8/2003/1), представляется чрезмерным.

14. В связи с этим нелишне еще раз подчеркнуть, что Конвенция КГПОГ во всех отношениях чрезмерна. Она является излишней и опасной. Она создает лишь видимость безопасности и удобства. Она без какой-либо необходимости нарушает правовые традиции, в которых на самом деле вряд ли можно отыскать недостатки.