



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/2001/17/Add.5  
16 August 2001

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по перевозкам  
опасных грузов**

(Семьдесят первая сессия,  
Женева, 5-9 ноября 2001 года)

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

**Добавление 5**

**Записка секретариата**

Секретариат воспроизводит ниже ответ на вопросник по КГПОГ, представленный Турцией.

\* \* \*

1) Ответственность Генерального директората турецких железных дорог (ГДТЖД) как оператора железных дорог определяется КОТИФ и ее приложениями МГК и МПК в случае международных перевозок и турецким торговым законодательством - в случае внутренних перевозок. Эти правила являются довольно сложными, и в них вносятся изменения на основании судебных решений или посредством дополнительных протоколов, с тем чтобы они отвечали соответствующим потребностям. Таким образом, у Турции нет необходимости становиться участником Конвенции, поскольку установленные в ней пределы ответственности очень высоки.

Кроме того, ГДТЖД не осуществляет очень интенсивных перевозок опасных грузов, на которые должно распространяться это соглашение. Более того, согласно международным правилам, в случае причинения ущерба перевозимым грузам или их кражи, стоимость таких грузов выплачивается их владельцу одной из стран, совместно участвовавших в перевозке, и выплаченная сумма распределяется между остальными участвовавшими в перевозке странами в соответствии с установленной схемой. Однако в КППОГ не имеется статьи о таком совместном участии. В результате администрация железных дорог страны, в которой произошла авария, может оказаться в трудном финансовом положении.

2) Считается, что условия, установленные в статье "Ограничение ответственности" (статья 9), являются слишком тяжелыми.

3) У ГДТЖД не имеется статистической информации о средней величине ущерба (включая экологические последствия), причиненного авариями, происшедшими при перевозке опасных грузов. Поэтому такая информация не может быть представлена.

Тем не менее следует сообщить, что ГДТЖД выплачивает компенсацию владельцам в размере примерно 62 500 СПЗ в год за ущерб, причиненный грузам в процессе внутренних и международных перевозок.

4-5) Обязательное страхование, предлагаемое ГДТЖД, охватывает широкий круг рисков, так как, помимо потери опасных грузов, оно покрывает ущерб, причиненный третьим лицам.

Помимо транспортировки ГДТЖД занимается хранением жидкого топлива. Принимая во внимание огромное количество используемого или перевозимого за год жидкого топлива, считается, что сумма подлежащего уплате взноса в счет страхового покрытия ущерба, который может быть причинен опасными грузами и жидким топливом, была бы слишком высокой в том случае, если Турция стала бы участником

вышеуказанного соглашения. Насколько известно, другие организации и администрации также не имеют такого рода страхования.

Поэтому принимая во внимание, что до настоящего времени в системе ГДТЖД не происходило аварий при перевозке или хранении опасных грузов, участие в вышеупомянутом соглашении считается нецелесообразным.

б) И наконец, считается, что на нынешнем этапе для ГДТЖД было бы целесообразнее не участвовать в этом соглашении и не принимать его условий, а вместо этого, в случае любых аварий, действовать в соответствии с процедурами, предусмотренными правовыми нормами, действующими в Турции.

---