



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/2001/17/Add.3  
6 July 2001

Original: RUSSIAN

**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)**

**Записка секретариата**

Секретариат воспроизводит ниже ответы на вопросник по КГПОГ, представленные Российской Федерацией.

\* \* \*

1. Ответ, представленный Российской Федерацией

**По вопросам 1, 6:**

*В области железнодорожного транспорта*

Согласно пункту 1 статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК России) использование транспортных средств относится к деятельности, представляющей повышенную опасность для окружающих. Указанной статьей установлена ответственность юридических лиц и граждан за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (в частности, с использованием транспортных средств), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Кроме того, объем возмещения вреда, по общему правилу статьи 1064 ГК России, должен быть полным. Вред возмещается либо в натуре (предоставляется вещь того же рода и качества, исправляются повреждения вещи и т.п.), либо в виде компенсации убытков, состоящих как из реального ущерба, так и упущенной выгоды (пункт 2 статьи 15 ГК России).

Также согласно статье 86 Закона Российской Федерации от 19 декабря 1991 года № 2060-1 "Об охране окружающей природной среды" на предприятия, учреждения, организации и граждан, причинивших вред окружающей среде, здоровью и имуществу граждан загрязнением окружающей природной среды, повреждением, разрушением естественных экологических систем и другими экологическими правонарушениями, возложена обязанность полного возмещения вреда в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таким образом, нормы национального законодательства Российской Федерации, регулирующие вопросы гражданской ответственности, существенно отличаются от положений статьи 9 Конвенции, которая устанавливает ограничение ответственности перевозчика, что, по вашему мнению, и является одной из причин неподписания Российской Федерацией указанной Конвенции.

К таким причинам также можно отнести расхождения Конвенции с гражданским законодательством Российской Федерации по вопросам установления сроков исковой давности.

Кроме того, в пункте 9 статьи 1 Конвенции, где расшифровывается термин "опасные грузы" делается ссылка только на документы ДОПОГ, касающиеся автомобильного транспорта. На железнодорожном транспорте действуют свои документы РИД и СМГС, которые не совпадают с ДОПОГ в части перечней опасных грузов.

**По вопросу 1:**

*В области внутреннего водного транспорта*

На внутренних водных путях Российской Федерации ответственность за ущерб при перевозке опасных грузов не ограничивается. КГПОГ не в полной мере учитывает специфику судоходства на международных внутренних водных путях.

*В области автомобильного транспорта*

Конвенция предусматривает ответственность перевозчика и исключает ответственность грузоотправителя (грузополучателя).

**По вопросу 2:**

*В области железнодорожного транспорта*

Установление каких-либо пределов гражданской ответственности не предусмотрено законодательством Российской Федерации. К тому же при перечислении размера ущерба от загрязнения окружающей природной среды применяются утвержденные в установленном порядке таксы и методики, а при их отсутствии размер вреда, подлежащего возмещению, определяется по фактическим затратам на восстановление нарушенного состояния окружающей природной среды с учетом понесенных убытков, в том числе упущенной выгоды (статья 87 Закона Российской Федерации "Об охране окружающей природной среды").

Законом или договором может быть установлена обязанность причинителя вреда выплатить потерпевшему компенсацию сверх возмещения вреда (статья 1085 ГК России).

Пределы ответственности, установленные Конвенцией, не варьируются в зависимости от вида транспорта. В отдельных случаях эти пределы могут оказаться ниже исчисляемых в Российской Федерации по утвержденным методикам и таксам.

*В области внутреннего водного транспорта*

Российская Федерация считает, что пределы ответственности высоки. Применение указанных пределов ответственности приведет к необоснованным страховым премиям страховым компаниям.

*В области автомобильного транспорта*

Установленная Конвенцией (статья 9) ответственность перевозчика по одному случаю при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом в сумме, равной 18 млн. СДР (23 млн. долл. США), представляется крайне завышенной и на практике нереализуемой. При этом Конвенция не ограничивает ответственность перевозчика даже этим лимитом в случае его неосторожных действий.

**По вопросу 3:**

*В области железнодорожного транспорта*

Статистической информации о средней величине ущерба, причиненного авариями, происшедшими при перевозке опасных грузов на железнодорожном транспорте, не имеется.

*В области внутреннего водного транспорта*

По результатам 1999 года (авария Нефтерудовоза-7) величина ущерба составила 2,17 млн. ЭКЮ.

*В области автомобильного транспорта*

Статистических данных о средней величине ущерба при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом не имеется.

**По вопросу 4:**

*В области железнодорожного транспорта*

В настоящее время в гражданском законодательстве Российской Федерации страхование гражданской ответственности является добровольным (статья 927, пункт 1 статьи 931 ГК России). Обязательное страхование гражданской ответственности

возможно лишь в случаях, когда законом на указанных в нем лиц возложена обязанность страховать в качестве страхователей свою гражданскую ответственность перед другими лицами (пункт 2 статьи 927 ГК России).

В то же время Конвенцией вменяется перевозчику в обязанность страхование своей ответственности или предоставление иного финансового обеспечения гражданской ответственности (пункт 1 статьи 13 Конвенции).

Таким образом, для присоединения Российской Федерации к Конвенции в последней целесообразно установить норму, согласно которой перевозчик обязан застраховать свою гражданскую ответственность только в случаях, прямо предусмотренных национальным законодательством, но он вправе осуществлять добровольное страхование гражданской ответственности перед другими лицами за свой счет или за счет заинтересованных лиц.

*В области внутреннего водного транспорта*

Наиболее приемлем отказ от обязательного страхования. В Российской Федерации нет клубов взаимного страхования и часть прибыли от страховых премий будет уходить в налоги.

**По вопросу 5:**

*В области железнодорожного транспорта*

Введение согласно Конвенции обязательного страхования (статья 13) либо лимитирующего фонда (статья 11) есть не что иное, как кредитование возможных выплат по несохранным перевозкам. Применение такого механизма в России в отношении железнодорожного транспорта повлечет неизбежное увеличение тарифа на перевозку грузов, что противоречит взятому государством курсу на всемерное снижение транспортной составляющей.

*В области внутреннего водного транспорта*

Требование об обязательном страховом свидетельстве не создает трудностей для страховых агентств в плане (пере)страхования в пределах ответственности, предусмотренных Конвенцией.

**По вопросу 6:**

*В области внутреннего водного транспорта*

В условиях Российской Федерации, когда ущерб от аварийных происшествий на внутренних водных путях с судами, перевозящими опасные грузы, незначителен, а страховые премии выплачиваются регулярно, то уровень ограничения ответственности не должен превышать 1 млн. СПЗ в отношении рисков, связанных со смертью или телесными повреждениями, и 0,5 млн. СПЗ в отношении любых других рисков.

-----