



Ответственность специалистов, проводящих проверку шасси, должна быть застрахована от последствий ненадлежащего ее исполнения.

Необходимо отражать в акте приемки/передачи оборудования информацию даже о небольшой проблеме с шасси.

Размер ответственности может быть значительным, и она может касаться нескольких участников.

Дополнительную информацию, копии интересующих Вас материалов Вы можете получить в региональных центрах ТТ Клуба:



ШАССИ НА ДОРОГАХ США

Дополнительную информацию, копии интересующих Вас материалов Вы можете получить в региональных центрах ТТ Клуба:

Лондон

тел.: + 44 (0)20 7204 2626

факс: + 44 (0)20 7204 2727

Нью-Джерси

тел.: + 1 201 557 7300

факс: + 1 201 946 1194

Сингапур

тел.: + 65 6323 6577

факс: + 65 6323 6277

Гонконг

тел.: + 852 2832 9301

факс: + 852 2574 5025

Москва:

тел.: +7 495 935 8620

факс: +7 495 981 1529

www.ttclub.com

В последние годы передача шасси в США приобрела новое значение. Водитель всегда был ответственным за пригодность транспортного средства к автоперевозке после передачи шасси другому оператору, однако судебные прецеденты, связанные со случаями повреждений, нанесенных отделившимися частями шасси, несколько изменили ситуацию.

В недавнем судебном деле потребовалось провести инспекцию шасси, которые были вовлечены в транспортное происшествие со смертельным исходом. Часть шасси отсоединилась, упала на дорогу, на нее наехал микроавтобус. В результате попадания осколка произошло повреждение бензобака, вызвавшее пожар и последовавшую затем смерть 6 находившихся внутри детей и нанесение вреда здоровью их родителей. По этому случаю было выплачено 100 млн. долл. США.

Проверки

В США оборудование, предназначенное для интермодальной перевозки, включая шасси, подлежит ежегодным проверкам, согласно Федеральным правилам безопасности при автоперевозках, разработанным Федеральным управлением автомобильных дорог США (FHWA). Только в 26 штатах разрешено проводить эти инспекции и выдавать сертификат FHWA, хотя Правила применяются во всех 50 штатах.

Эти Правила требуют проведения проверок 3 типов: ежегодных, периодических и ежедневных (или «по мере эксплуатации»).

Владельцы и/или арендаторы шасси зачастую поручают проведение проверок (особенно годовых и периодических) другим организациям. Если такие операции передаются в субподряд, то Вам необходимо получить от субподрядчика

письменное подтверждение о том, что:

- сотрудники, проводящие проверки, имеют соответствующую квалификацию,
- они осведомлены о требованиях FHWA,
- проверки осуществляются в соответствии с разработанными нормативами,
- ответственность субподрядчика за последствия неправильно проведенной инспекции застрахована.

Транспортные компании (или назначенные ими организации, или агенты) несут ответственность за проведение проверок «по мере эксплуатации», хотя они могут и не являться первоначальными арендаторами конкретной части оборудования.

Законодательная база разных штатов в отношении ответственности за ежедневные, или «по мере эксплуатации», проверки может различаться.

Это доказывает важность надлежащей проверки шасси. Помимо этого, перевозчики должны быть осведомлены о существующих рисках, с которыми, возможно, придется столкнуться по время пути.

Далее, владельцам, арендаторам и непосредственным перевозчикам необходимо следить за изменениями в законодательстве. Например, законы США требуют, чтобы на всех шасси, выпущенных до декабря 2003 года и эксплуатируемых на дорогах страны на сегодняшний момент, должны быть прикреплены соответствующие знаки и/или отражающая свет лента.

Если Вы являетесь собственником шасси, арендатором или непосредственным оператором, Вы должны, и это является обязательным условием Вашего страхового полиса, выполнять все требования, предусмотренные законодательством в отношении используемого такого вида оборудования.

Акты приемки/передачи оборудования

Акты приемки/передачи оборудования (Equipment Interchange Report (EIRs)) играют огромную роль в таком виде транспорта, и надлежащее проведение проверок шасси и заполнение этих актов могут сэкономить время и оградить от возможных проблем арендаторов шасси и вовлеченных перевозчиков.

Важно отражать в EIR информацию даже о небольшой проблеме, это позволит перевозчику иметь полное представление о состоянии шасси перед тем, как он примет решение об их использовании на дороге. Окончательное решение в отношении безопасности транспортного средства на автостраде остается за водителем, однако информация в EIR поможет ему в процессе выбора.

Водитель часто не несет единоличную ответственность за происшествия, пока транспортное средство и груз находятся в пути. Во многих судебных делах рассматривалась ответственность всех участников перевозки. Даже если возможно получить «чистую» расписку в приеме, это не освободит компанию от солидарной ответственности.

Соглашения об использовании переданного оборудования

Без сомнения, акт приемки/передачи должен составляться в соответствии с условиями соглашения об использовании переданного оборудования. В таком соглашении будет установлено разделение ответственности в отношении EIR и текущего состояния передаваемой единицы. В нем также будут оговорены вопросы последствий утраты или повреждения оборудования.

Наиболее важно, чтобы в соглашении были включены положения об ответственности, порядке возмещения и страховании. Несмотря на стремление переложить всю ответственность на лицо, в чьем

распоряжении и под чьим контролем находится оборудование, необходимо помнить, что требования в отношении страхования не должны превышать требований, предусмотренных законодательством. И все-таки, установленный минимальный лимит ответственности по контрактным обязательствам не может превышать 1 млн. долл. США.

Таким образом, в случае крупного убытка возмещение, возможно, будет значительно меньше, чем потенциальная компенсация. Неизбежно существуют другие факторы, которые окажут влияние на степень ответственности подрядчика по договору, хотя также может быть вовлечена ответственность владельцев, арендаторов и других участников интермодальной цепи.

Членам Клуба рекомендуется убедиться в том, что они имеют достаточный уровень страхового покрытия в отношении использования шасси и перевозки контейнеров по дорогам США, для того чтобы обезопасить себя от последствий действий или бездействия других участников этого вида транспорта.