



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2008/14
30 July 2008

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят вторая сессия
Женева, 13-15 октября 2008 года
Пункт 10 с) повестки дня

ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРАВОВОЙ ОСНОВЫ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ: СТРАСБУРГСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1988 ГОДА ОБ
ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ (КОВС)

Пересмотр Страсбургской конвенции 1988 года об ограничении
ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС)

Передано Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР)*

Примечание секретариата: В связи с обсуждением возможности установления общего правового режима для ограничения ответственности собственников судов внутреннего плавания на общеевропейской основе и в соответствии с решением Рабочей группы SC.3 относительно продолжения работы ЦКСР по пересмотру Страсбургской конвенции 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 29) секретариат воспроизводит в приложении к настоящему документу последний вариант предварительного проекта дополнительного протокола к этой Конвенции. Рабочая группа, возможно, пожелает провести обмен мнениями по предлагаемым изменениям к положениям об области применения этой Конвенции и о пределах ответственности в случае телесных повреждений, нанесенных пассажирам.

* Секретариат воспроизводит данный документ в том виде, в каком он был получен.

Приложение

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ К СТРАСБУРГСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1988 ГОДА ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ

I. ВВЕДЕНИЕ

1. В представленном проекте протокола нашли отражение итоги обсуждения, состоявшегося в ходе совещаний, проведенных в ноябре 2007 года и апреле 2008 года. Внесенные изменения касаются главным образом нижеследующих аспектов.

- 1) *Исключение спортивных судов из области применения Конвенции* (итоги совещания, состоявшегося в ноябре 2007 года): статья 2 е) протокола.
- 2) *Пределы ответственности в случае нанесенных пассажирам телесных повреждений, обусловленные предусмотренной для государств-участников возможностью сделать оговорку*: статьи 4 и 6 2) протокола.

2. В ходе совещания, состоявшегося в апреле 2008 года, были обозначены три возможных варианта, соответствующих трем вариантам формулировок, предложенных в статье 4 проекта протокола.

Вариант 1

- учет инфляции на основе увеличения на 50% сумм, указанных в статье 7 КОВС 1988 года;
- сохранение верхних и нижних пределов с переоценкой их на 50%.

Вариант 2:

- принятие суммы, указанной в Конвенции ООМТ 1996 года (175 тыс. СПЗ);
- сохранение верхних и нижних пределов, указанных в КОВС 1988 года, с возможной переоценкой их на 50%.

Вариант 3:

- принятие суммы, указанной в Конвенции ООМТ 1996 года (175 тыс. СПЗ);
- отмена верхних и нижних пределов, предусмотренных в КОВС 1988 года.

3. Во всех случаях предусматривается, что государства-участники могут сделать оговорку при условии, что предел ответственности, предписанный их национальным законодательством, не ниже предела, установленного дополнительным протоколом (ст. 6 2) протокола).

3) ***Применимое право и область применения КОВС:*** ст. 5 протокола/ст.15 КОВС

a) *Область применения*

4. До настоящего момента в проекте протокола не было четко указано области его географического применения. Подразумевалось, что государства-участники имеют возможность сделать оговорку, с тем чтобы исключить из области применения протокола определенные национальные водные пути. Наличие такой возможности сделать оговорку означало, что протокол применяется в принципе ко всем водным путям, находящимся на территории государств-участников, за исключением некоторых четко обозначенных водных путей.

5. В нынешнем проекте предлагается два возможных варианта определения области применения протокола.

Вариант 1 (узкое применение)

- Протокол применяется в принципе к водным путям, подпадающим под действие международного режима и находящимся на территории государств-участников. Понятие "международный режим" определяется в данном случае по смыслу приложений I и II к Соглашению СМВП.
- Государства-участники могут сделать заявление, в силу которого они распространяют область географического применения протокола на другие национальные водные пути, которые не перечислены в приложениях I и II к Соглашению СМВП.

Данный вариант аналогичен варианту, предусмотренному в КОВС 1988 года (применение КОВС к рейнским и мозельским путям и предусмотренная для государств возможность расширить область ее применения на другие национальные водные пути).

Вариант 2 (широкое применение)

- Протокол применяется в принципе ко всем водным путям, находящимся на территории государств-участников.
- Государства-участники имеют возможность сделать оговорку, в силу которой они исключают некоторые из своих водных путей из области применения протокола, однако такая оговорка не может быть сделана в отношении водных путей, перечисленных в приложении I к Соглашению СМВП.

b) Применимое право

6. В нынешнем проекте протокола предложена формулировка, которая более четко уточняет то обстоятельство, что собственник вправе ссылаться на положения КОВС в любом судебном органе государства-участника, если данное происшествие имело место на водном пути, подпадающем под область географического применения КОВС. Таким образом, в силу КОВС применимым правом в контексте глобального ограничения ответственности собственника будет право страны суда независимо от типа соответствующего спора (квазиделиктная ответственность или договорная ответственность).

7. Пример: итальянскому пассажиру круизного судна нанесен ущерб во время круиза по Рейну. В силу коллизионных норм применимым является право, оговоренное сторонами в договоре, причем пассажир должен во всех случаях иметь возможность воспользоваться императивными нормами страны его обычного места пребывания¹. Таким образом, в данном случае применимым является право, выбранное сторонами договора и, возможно, обусловленное императивными нормами итальянского права. Поэтому в подобной ситуации необязательно будет применяться право государства – участника КОВС. С другой стороны, собственник может ссылаться на положения КОВС в любых судебных органах государств – участников КОВС, если это происшествие имело место в пункте, на который распространяется область географического применения КОВС, и, впрочем, независимо от права, применимого к данным делам.

¹ См., в частности, статью 5 2) Римской конвенции.

4) *Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение:*
статья 9 протокола

8. Согласно решению, предполагающему определение области географического применения КОВС, протокол будет открыт для подписания только теми государствами, на территории которых находятся водные пути, подпадающие под действие международного режима (предположение об использовании варианта 1 статьи 5 протокола), либо любым заинтересованным государством (предположение об использовании варианта 2 статьи 5 Протокола).

**II. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОТОКОЛА
К СТРАСБУРГСКОЙ КОНВЕНЦИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ 1988 ГОДА**

*(Предварительный проект, разработанный в рамках Центральной комиссии
судоходства по Рейну с целью облегчения присоединения государств,
не являющихся сигнатариями)*

Государства - участники настоящего Протокола,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНЫ в полезности гармонизации применимого права в области
ограничения ответственности во внутреннем судоходстве на всех судоходных путях,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

По смыслу настоящего Протокола термин "Конвенция" означает Конвенцию об
ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС), принятую в
Страсбурге в 1988 году.

Статья 2

Текст статьи 3 Конвенции излагается нижеследующим образом.

Правила настоящей Конвенции не применяются:

- a) к требованиям, вызванным оказанием помощи или спасанием, включая, если это применимо, любое требование о специальной компенсации согласно действующему тексту статьи 14 Международной конвенции о спасании 1989 года, или к требованиям о взносе по общей аварии;
- b) к требованиям, подпадающим под любую международную конвенцию или национальное законодательство, регламентирующие или запрещающие ограничение ответственности за ядерный ущерб;
- c) к требованиям, предъявляемым к собственнику ядерного судна относительно ядерного ущерба;
- d) к требованиям служащих собственника судна или спасателя, обязанности которых связаны с обслуживанием судна или с операциями по оказанию помощи или спасанию, а также к требованиям их наследников, правопреемников или других лиц, имеющих право предъявлять такие требования, если по законодательству, регулирующему трудовой договор между собственником судна или спасателем и такими служащими, собственник судна или спасатель не вправе ограничить свою ответственность по этим требованиям, либо если по такому законодательству он может ограничить ее только до суммы, превышающей сумму, предусмотренную в статье 6;
- e) к требованиям к собственнику спортивного или прогулочного судна либо судна, задействованного в судоходстве в некоммерческих целях.

Статья 3

Пункт 1 статьи 6 Конвенции заменен нижеследующим текстом.

1. Пределы ответственности по требованиям, иным чем те, которые указаны в статье 7, возникшим из одного и того же происшествия, устанавливаются следующим образом:
 - a) в отношении требований, связанных со смертью или телесными повреждениями,
 - i) для судна, не предназначенного для перевозки грузов, в частности для пассажирского судна, - 200 расчетных единиц на каждый м³ водоизмещения при максимально разрешенной осадке, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, - дополнительно 700 расчетных единиц за каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - ii) для судна, предназначенного для перевозки грузов, - 200 расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности судна, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, - дополнительно 700 расчетных единиц на каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - iii) для судна-толкача или буксира - 700 расчетных единиц на каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - iv) для судна-толкача, которое в момент причинения ущерба находилось в составе с толкаемыми баржами, соответствующая сумма ответственности, рассчитанная согласно подпункту iii), увеличивается на 100 расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности толкаемых барж; такое увеличение не применяется в той мере, в которой доказано, что судно-толкач оказывало одной или нескольким баржам состава услуги по оказанию помощи или спасанию;

- v) для судна, оснащенного механической двигательной установкой, которое в момент причинения ущерба обеспечивало движение других счаленных с ним судов, сумма ответственности, рассчитанная для него в соответствии с подпунктами i), ii) или iii), увеличивается на 100 расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности или на каждый м³ водоизмещения других судов; такое увеличение не применяется в той мере, в которой доказано, что это судно оказывало одному или несколькими счаленным судам услуги по оказанию помощи или спасанию;
 - vi) для плавучих средств или установок, а также для плавучего оборудования, указанных во втором предложении подпункта b) пункта 2 статьи 1, - их стоимость на момент происшествия;
- b) в отношении всех других требований - половина сумм, предусмотренных в подпункте a);
 - c) когда сумма, исчисленная в соответствии с подпунктом a), не достаточна для полной оплаты указанных в этом подпункте требований, сумма, исчисленная в соответствии с подпунктом b), может использоваться для оплаты неоплаченного остатка по требованиям, указанным в подпункте a), и такой неоплаченный остаток удовлетворяется на пропорциональной основе наряду с требованиями, указанными в подпункте b);
 - d) в любом случае пределы ответственности не могут быть менее 200 000 расчетных единиц в отношении требований, связанных со смертью или телесными повреждениями, и 100 000 расчетных единиц в отношении всех других требований.

Статья 4

Пункт 1 статьи 7 Конвенции заменен следующим текстом:

1. В отношении требований, связанных со смертью или телесными повреждениями пассажиров судна и возникших из одного и того же происшествия, пределом ответственности собственника этого судна является

Вариант 1: сумма в размере 90 000 расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с судовым свидетельством, или, если число пассажиров, которое судну разрешается перевозить, не определено, этот предел устанавливается на основе реального числа пассажиров, перевозимых на судне в момент происшествия.

Эти пределы не могут быть менее 1 080 000 расчетных единиц или более следующих сумм:

- a) 4,5 млн. расчетных единиц для судов, разрешенная вместимость которых не превышает 100 пассажиров;
- b) 9 млн. расчетных единиц для судов, разрешенная вместимость которых не превышает 180 пассажиров;
- c) 18 млн. расчетных единиц для судов, разрешенная вместимость которых превышает 180 пассажиров.

Вариант 2: сумма в размере 175 000 расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с судовым свидетельством, или, если число пассажиров, которое судну разрешается перевозить, не определено, этот предел устанавливается на основе реального числа пассажиров, перевозимых на судне в момент происшествия.

Эти пределы не могут быть менее [720 000] [1 080 000] расчетных единиц и не могут быть более [12] [18] млн. расчетных единиц.

Вариант 3: сумма в размере 175 000 расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с судовым свидетельством, или, если число пассажиров, которое судну разрешается перевозить, не определено, этот предел устанавливается на основе реального числа пассажиров, перевозимых на судне в момент происшествия.

Статья 5

Пункты 1 и 2 статьи 15 Конвенции излагаются нижеследующим образом.

Вариант 1

1. Настоящая Конвенция применяется к ограничению ответственности собственника судна или спасателя в том случае, когда в момент происшествия, послужившего основанием для возникновения требований, это лицо предъявляет требование об ограничении его ответственности в суде Договаривающегося государства или об освобождении арестованного судна либо другого имущества или любого обеспечения, которое предоставлено на национальной территории Договаривающегося государства, и когда:

- a) судно осуществляло плавание по одному из водных путей, на которые распространяется действие международного режима судоходства, или
- b) услуги по оказанию помощи или спасанию были предоставлены на одном из вышеупомянутых водных путей находящемся в опасности судну или в отношении груза этого судна, или
- c) судно затонуло, потерпело крушение, село на мель или было покинуто на одном из вышеупомянутых водных путей либо груз этого судна был поднят, удален, уничтожен или обезврежен.

Настоящая Конвенция применяется также к ограничению ответственности спасателя, предоставляющего услуги по оказанию помощи с судна внутреннего плавания морскому судну, находящемся в опасности, на одном из вышеупомянутых водных путей, а также в отношении груза такого судна.

Любой водный путь считается подпадающим под действие международного режима судоходства, если он упомянут в приложениях I и II к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), подписанному 19 января 1996 года в Женеве.

2. Любое государство может при подписании, ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или дополнительного протокола к настоящей Конвенции либо при присоединении к ним или в любой момент впоследствии заявить при помощи уведомления на имя депозитария, что настоящая Конвенция применяется также к другим

водным путям, помимо упомянутых в пункте 1, при условии, что они находятся на территории этого государства. Настоящая Конвенция вступает в силу в отношении водных путей, указанных в уведомлении, в первый день месяца по истечении трех месяцев после получения уведомления, а если настоящая Конвенция еще не вступила в силу, то в момент ее вступления в силу.

Вариант 2

1. Настоящая Конвенция применяется к ограничению ответственности собственника судна или спасателя в том случае, когда в момент происшествия, послужившего основанием для возникновения требований, это лицо предъявляет требование об ограничении его ответственности в суде Договаривающегося государства или об освобождении арестованного судна либо другого имущества или любого обеспечения, которое предоставлено на национальной территории Договаривающегося государства, и когда:

- a) судно осуществляло плавание по одному из водных путей, находящихся на территории Договаривающегося государства, или
- b) услуги по оказанию помощи или спасанию были предоставлены на одном из вышеупомянутых водных путей находящемся в опасности судну либо в отношении груза этого судна, или
- c) судно затонуло, потерпело крушение, село на мель или было покинуто на одном из вышеупомянутых водных путей либо груз этого судна был поднят, удален, уничтожен или обезврежен.

Настоящая Конвенция применяется также к ограничению ответственности спасателя, предоставляющего услуги по оказанию помощи с судна внутреннего плавания морскому судну, находящемуся в опасности, на одном из вышеупомянутых водных путей, а также в отношении груза такого судна.

2. Любое государство может при подписании, ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или дополнительного протокола к настоящей Конвенции либо при присоединении к одному из этих документов или в любой момент впоследствии заявить при помощи уведомления на имя депозитария о том, что настоящая Конвенция не применяется к некоторым из ее водных путей, перечисленных в приложении I к настоящей Конвенции.

Статья 6

Статья 18 Конвенции заменена нижеследующим текстом.

1. Любое государство может при подписании, ратификации, принятии или одобрении настоящей Конвенции или дополнительного протокола к настоящей Конвенции либо при присоединении к одному из этих документов или в любой момент впоследствии сохранить за собой право исключить полностью или частично применение правил настоящей Конвенции в отношении:
 - a) требований, связанных с ущербом, обусловленным изменением физического, химического или биологического состояния воды;
 - b) требований, связанных с ущербом, причиненным при перевозке опасных грузов, в той мере, в которой эти требования регулируются какой-либо международной конвенцией или национальным законом, которые исключают ограничение ответственности или устанавливают более высокие ее пределы по сравнению с теми, которые предусмотрены в настоящей Конвенции;
 - c) требований, указанных в подпунктах d) и e) пункта 1 статьи 2 Конвенции;
 - d) лихтеров, используемых исключительно в портах для перегрузки.
2. Любое Договаривающееся государство может при подписании, ратификации, принятии или одобрении настоящей Конвенции или дополнительного протокола к настоящей Конвенции либо при присоединении к одному из этих документов или в любой момент впоследствии заявить, что оно не будет применять к требованиям, возникающим в результате какого-либо происшествия на его водных путях, максимальные пределы ответственности, предусмотренные в пункте 1 статьи 7, если эти требования подпадают под какую-либо международную конвенцию, либо национальные предписания этого государства, которые исключают ограничение ответственности или устанавливают пределы ответственности, которые превышают пределы, предусмотренные настоящей Конвенцией.
3. Государство, использующее возможность, предусмотренную в подпункте b) пункта 1 или в пункте 2, должно проинформировать депозитария об установленных предельных суммах ответственности либо сообщить об отсутствии таких предельных сумм.

4. Оговорки, сделанные при подписании, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или одобрении.
5. Любое государство, которое сделало оговорку в отношении настоящей Конвенции, может снять ее в любое время посредством уведомления, направляемого депозитарию. Такая отмена оговорки вступает в силу со дня получения уведомления или с более поздней даты, указанной в нем.
6. При отсутствии какого-либо другого заявления, сделанного в момент сдачи документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, оговорки, сделанные Договаривающимися государствами Конвенции до ратификации, принятия или одобрения протокола, сохраняются в том случае, если они относятся к положениям, которые не были изменены протоколом.

Статья 7

Пункт 4 статьи 20 Конвенции заменен нижеследующим текстом.

4. Решение о пересмотре сумм ограничения ответственности, установленных в статьях 6 и 7, или о замене расчетной единицы, указанной в статье 8, принимается большинством в две трети Договаривающихся государств, присутствующих и участвующих в голосовании, при условии, что не менее половины Договаривающихся государств настоящей Конвенции представлены во время голосования.

Заключительные положения

Статья 8

Единый документ

1. Конвенция и настоящий Протокол рассматриваются и толкуются в качестве образующих единый документ в отношениях между Государствами - участниками настоящего протокола.
2. Государство, которое является участником настоящего протокола, но не является участником Конвенции, связано положениями Конвенции, измененной настоящим протоколом, в отношении других государств, являющихся участниками настоящего протокола.

3. Конвенция, измененная настоящим протоколом, применяется только к требованиям, возникающим из происшествий, которые имели место после вступления в силу настоящего протокола, для каждого государства.

Статья 9

Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

1. Настоящий протокол открыт для подписания [всеми государствами, на территории которых находится какой-либо водный путь, подпадающий под действие режима судоходства по смыслу пункта 1 статьи 15] с ... по ... в местопребывании Центральной комиссии судоходства по Рейну в Страсбурге.
2. Государства [, упомянутые в пункте 1,] могут выразить свое согласие на обязательность для них настоящего протокола путем:
 - a) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или одобрения; либо
 - b) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или одобрения с последующей ратификацией, принятием или одобрением; либо
 - c) присоединения.
3. Любое государство может во время подписания, ратификации, принятия, одобрения или присоединения сделать оговорку о праве на полное или частичное исключение применения положений протокола в отношении некоторых своих судоходных путей.
4. Любое государство, которое сделало оговорку, предусмотренную в статье 18 Конвенции, измененной настоящим протоколом, может снять ее в любой момент посредством уведомления, направленного депозитарию. Такая отмена оговорки вступает в силу со дня получения уведомления или с более поздней даты, указанной в уведомлении.

Статья 10
Вступление в силу

1. Настоящий протокол вступает в силу в первый день месяца по истечении трех месяцев с той даты, когда все Государства - участники Конвенции [в день принятия настоящего протокола] сдадут на хранение документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении.
2. Для государства, которое сдает на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении после выполнения всех условий вступления в силу настоящего протокола, протокол вступает в силу в первый день месяца по истечении трех месяцев после даты сдачи документа на хранение.

Статья 11
Денонсация

1. Настоящий протокол может быть денонсирован любым Государством-участником путем уведомления, направляемого депозитарию, в любое время после истечения одного года с даты вступления в силу настоящего протокола для этого Государства-участника.
2. Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю Центральной комиссии судоходства по Рейну.
3. Денонсация вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года с даты получения уведомления или по истечении более длительного периода, который может быть указан в этом документе.
4. В отношениях между Государствами - участниками настоящего протокола денонсация любым из них Конвенции в соответствии со статьей 19 указанной Конвенции никоим образом не должна толковаться как денонсация Конвенции, измененной настоящим протоколом.

Статья 12
Депозитарий

1. Настоящий протокол сдается на хранение Генеральному секретарю Центральной комиссии судоходства по Рейну.

2. Генеральный секретарь

- a) направляет надлежащим образом заверенные копии настоящего протокола всем Государствам-сигнатариям и всем Государствам, присоединившимся к нему;
- b) информирует все Государства, подписавшие настоящий протокол или присоединившиеся к нему,
 - i) о каждом новом подписании, каждой сдаче на хранение документа, любом заявлении и любой сделанной оговорке, а также о дате такого подписания, сдачи на хранение или заявления;
 - ii) о дате вступления в силу настоящего протокола;
 - iii) о любой денонсации настоящего протокола, а также о дате вступления денонсации в силу;
 - iv) о каждой поправке, которая считается принятой в соответствии с пунктом 5 статьи 20 Конвенции, а также о дате вступления в силу этой поправки в соответствии с пунктом 6 статьи 20 Конвенции;
 - v) о любом сообщении, требующемся на основании какого-либо из положений Конвенции или настоящего протокола.

Статья 13
Языки

Настоящий протокол составлен в одном подлинном экземпляре на голландском, немецком и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящий протокол.

Совершено в Страсбурге ...
