



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Пятьдесят девятая сессия**

Женева, 9–11 ноября 2015 года

Пункт 10 с) предварительной повестки дня

**Гармонизация общеевропейской правовой основы
для внутреннего судоходства: статус международных
конвенций и соглашений по вопросам внутреннего судоходства****Обзор Конвенции о регистрации судов внутреннего
плавания****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5 а) Положения о круге ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), принятого Рабочей группой 14 октября 2011 года и утвержденного Комитетом по внутреннему транспорту 1 марта 2012 года (ECE/TRANS/SC.3/191, пункт 54; ECE/TRANS/224, пункт 91), и с планом работы SC.3 на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/SC.3/2013/12, пункт 5.2).

2. На своей сорок седьмой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) напомнила о том, что SC.3 включила в свой план работы на 2014–2018 годы задачу по оказанию содействия в осуществлении действующих конвенций ЕЭК ООН по внутреннему судоходству и по оценке соответствующих правовых документов для рассмотрения вопроса об обновлении тех из них, которые уже устарели (ECE/TRANS/SC.3/195/Add.2, глава В, раздел 1 g)). Рабочая группа просила секретариат подготовить обзор Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания к пятьдесят девятой сессии SC.3 и собрать информацию государств-членов о применяемой ими процедуре регистрации судов внутреннего плавания.

3. Рабочая группа, возможно, пожелает сослаться на положения Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания и рассмотреть приведенную ниже обзорную информацию об истоках, положениях, статусе и применении Конвенции, подготовленную секретариатом. Рабочая группа SC.3, возможно, пожелает обра-



таться к Договаривающимся сторонам Конвенции и другим государствам – членам ЕЭК ООН с просьбой рассмотреть вопрос о возможном обновлении текста этого правового документа – в целях удовлетворения текущих потребностей отрасли и содействии повышению его эффективности – в качестве рабочего документа для всех государств – членов ЕЭК ООН. Она, возможно, пожелает также рассмотреть вопрос об актуальности Конвенции для внутреннего водного транспорта в Европе и предложить правительствам стран ЕЭК ООН, которые еще не стали Договаривающимися сторонами этой Конвенции, сделать это. Это обеспечит всеобщее применение Конвенции в регионе ЕЭК ООН и, таким образом, будет способствовать дальнейшему облегчению международного судоходства на европейских внутренних водных путях в интересах преодоления существующей раздробленности институциональной структуры в секторе внутреннего судоходства и создания в Европе упорядоченного правового режима.

II. Обзорная информация об истоках Конвенции

4. Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания была разработана на основе Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания, о вещных правах на эти суда и прочих смежных вопросах, которая была подписана вместе с двумя другими конвенциями – Конвенцией об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновений судов внутреннего плавания, и Конвенцией об административных мерах, могущих определить право судов внутреннего плавания на флаг, – на Конференции по унификации речного права (Женева, 17 ноября – 9 декабря 1930 года), которая проводилась с целью унификации речного права для содействия развитию коммерческих перевозок и международной торговли. Эти три конвенции не были ратифицированы, и Комитет по внутреннему транспорту на своей двенадцатой сессии (22–26 ноября 1954 года, TRANS/145) обсудил возможность ратификации или – в случае необходимости – пересмотра этих трех конвенций.

5. На специальном совещании по проблемам внутреннего водного транспорта, созванном Комитетом по внутреннему транспорту 31 мая – 3 июня 1955 года для обмена мнениями по проблемам внутреннего судоходства (TRANS/153), было выражено мнение о том, что Конвенцию о регистрации судов внутреннего плавания, о вещных правах на эти суда и прочих смежных вопросах 1930 года следует пересмотреть. Комитет по внутреннему транспорту на своей шестнадцатой сессии (11–14 декабря 1956 года) решил учредить Подкомитет по внутреннему водному транспорту, которому было поручено рассматривать вопросы, касающиеся главным образом внутреннего водного транспорта, а также учредить Рабочую группу по речному праву в рамках этого Подкомитета, в обязанности которой должно входить изучение правовых вопросов, и в частности подготовка проектов двух конвенций, касающихся соответственно унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, и регистрации судов внутреннего плавания (E/ECE/TRANS/497), и которая в настоящее время функционирует как SC.3. В пересмотре и подготовке проекта новой Конвенции принял участие Международный институт унификации частного права (ЮНИДРУА)¹.

¹ Международный институт унификации частного права (ЮНИДРУА) является независимой межправительственной организацией со штаб-квартирой на вилле Альдобрандини в Риме (www.unidroit.org).

6. В числе технических аспектов Рабочая группа обсуждала, в частности, решения, которые, по мнению секретариата, на сегодняшний день могут помочь уточнить вопросы, касающиеся положений Конвенции (доклад о работе девятой сессии Рабочей группы по речному праву, 10 ноября 1961 года, TRANS/WP33/29):

i) национальная принадлежность и флаг регистрируемого судна: Рабочая группа решила, что нецелесообразно определять в Конвенции о регистрации судов или другом международном документе (конвенции или резолюции) национальную принадлежность судов внутреннего плавания или даже уточнять в таком документе, как определяется эта национальная принадлежность для целей полицейских правил, допущения иностранных судов во внутреннюю сеть водных путей и статистических целей, и что нецелесообразно предусматривать в международном документе (конвенции или даже резолюции) регламентацию права судна внутреннего плавания на поднятие флага страны (той, где оно зарегистрировано, или другой). В этой связи было упомянуто, что в резолюции об опознавательных знаках уже предусмотрено, что суда должны нести литеру или группу литер страны их порта приписки или места регистрации;

ii) связь между конвенцией о вещных правах на суда и конвенцией о регистрации судов: Рабочая группа приняла решение в пользу Конвенции о регистрации судов, к которой будут приложены положения о вещных правах, причем любая сторона будет иметь возможность сделать заявление для того, чтобы присоединиться к положениям о вещных правах при том понимании, что часть текста, касающаяся вещных прав, будет называться Протоколом, что, возможно, будет составлен второй протокол относительно наложения ареста на судно и принудительного исполнения и что заявления, сделанные Сторонами, могут быть сняты путем предварительного извещения.

III. Обзор положений Конвенции

7. Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания состоит из трех частей: текст самой Конвенции, текст Протокола № 1 о вещных правах на суда внутреннего плавания и текст Протокола № 2 о наложении на суда внутреннего плавания ареста для обеспечения гражданского иска и принудительного исполнения. Любая Договаривающаяся сторона может заявить о том, что она принимает Протокол № 1 или Протокол № 2 либо оба протокола; вышеупомянутые протоколы считаются составной частью Конвенции только для тех Договаривающихся сторон, которые заявили об их принятии. Принятие одного или обоих протоколов либо присоединение к нему/ним возможно только в том случае, если государство-член является участником самой Конвенции.

8. В соответствии с Конвенцией Договаривающиеся стороны обязуются вести регистры для записи судов внутреннего плавания. Каждая Договаривающаяся сторона обязуется предписать, что в ее регистрах должно регистрироваться любое судно, удовлетворяющее условиям, необходимым для регистрации, и принять необходимые меры, с тем чтобы судно не могло быть одновременно зарегистрировано более чем в одном из ее регистров. Ни одна Договаривающаяся сторона не может требовать записи в ее регистры судна, которое уже внесено в регистр страны, не являющейся Договаривающейся стороной.

9. Судно может быть записано в регистр Договаривающейся стороны в следующих случаях²:

i) место, откуда обычно даются распоряжения по эксплуатации судна, находится на территории этой Договаривающейся стороны, либо

ii) если судовладельцем является физическое лицо, то оно должно быть гражданином этой Договаривающейся стороны или должно иметь постоянное местожительство на территории этой Договаривающейся стороны, либо

iii) если судовладельцем является юридическое лицо или торговое общество, местонахождение либо главное управление этого юридического лица или этого общества должно находиться на территории этой Договаривающейся стороны, либо

в случае судна, являющегося собственностью нескольких лиц, если судовладельцам, указанным в пунктах ii) и iii), принадлежит по крайней мере половина собственности судна.

10. Конвенция применяется к судам, предназначенным для перевозки грузов, грузоподъемность которых составляет не менее 20 метрических тонн, и к другим судам, водоизмещение которых составляет не менее 10 кубических метров; Конвенция не применяется к судам, предназначенным исключительно для выполнения функций государственной власти. Вместе с тем в соответствии со статьей 21 некоторые оговорки могут быть сделаны в отношении передачи споров Международному Суду; выдачи заявителям выписки из регистров; судов, плавающих по озерам и принадлежащих национальным компаниям железных дорог, или судов, используемых лишь для правительственных поездок некоммерческого характера. Иные оговорки не допускаются.

11. В Конвенции описывается порядок регистрации судов, включая процесс внесения данных о судне в регистр, документы, которые необходимо представить, присвоение номеров, исключение из регистра, перенос записи в регистр другой Договаривающейся стороны, отмену регистрации, а также подлежащие выдаче документы, включая свидетельство о регистрации, изменения к нему, свидетельство об исключении, дубликаты свидетельств и заверенные выписки из регистра.

12. Согласно положениям статьи 16 Конвенции она открыта для подписания или присоединения к ней для стран – членов Европейской Экономической Комиссии и стран, допущенных в Комиссию с правом совещательного голоса. После присоединения к Конвенции соответствующая Договаривающаяся сторона должна ее ратифицировать.

13. Подлинник настоящей Конвенции сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Ее текст составлен на русском и французском языках; вместе с тем любая страна может сдать Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций перевод текста Конвенции на другой язык или заявить, что она принимает уже сданный на хранение перевод. Вместе с тем в случае расхождений между переводами и первоначальным текстом силу имеет лишь последний.

14. Конвенция может пересматриваться на совещании, созываемом Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций в соответствии со статьей 22 по истечении не менее трех лет после ее вступления в силу и при условии, что созыва этого совещания потребовали не менее одной четверти общего числа Договаривающихся сторон.

² Это не дословный текст Конвенции, а упрощенный вариант, который не представляет собой толкование текста секретариатом.

15. Конвенция может быть денонсирована любой Договаривающейся стороной путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций; денонсация вступает в силу по истечении двенадцатимесячного срока после получения такой нотификации.

16. Протокол № 1 применяется к вещным правам на зарегистрированные суда внутреннего плавания и предусматривает запись прав собственности, узуфрукта и ипотеки на суда, подлежащие регистрации в соответствии с Конвенцией. В нем предусмотрен порядок очередности при удовлетворении вещных требований, в частности удовлетворение преимущественных требований на судно перед ипотечными требованиями в случае возникновения преимущественных требований, а также их условия и распространение.

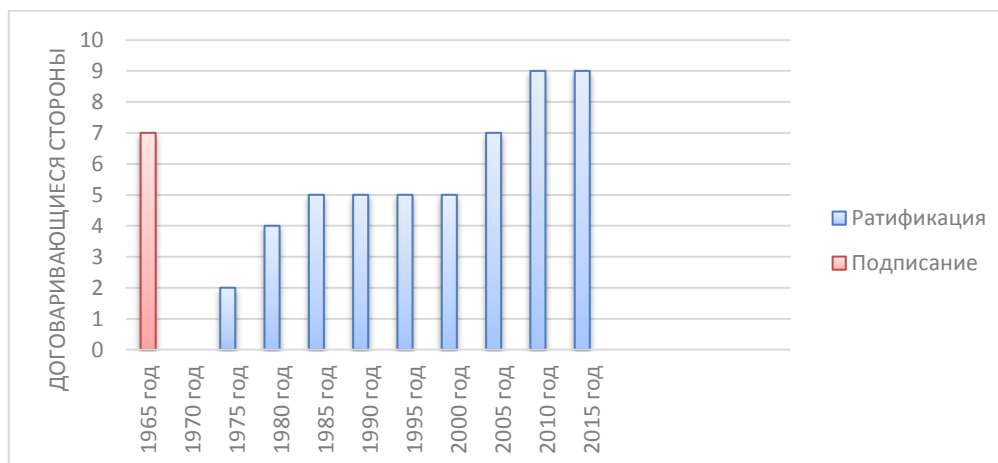
17. Протокол № 2 касается наложения ареста на зарегистрированные суда внутреннего плавания для обеспечения гражданского иска и принудительного исполнения на территории Договаривающихся сторон, их условий и сроков.

IV. Подписание, ратификация, принятие Конвенции, присоединение к ней и правопреемство в отношении Конвенции

18. Конвенция была открыта для подписания с 25 января 1965 года, т.е. с первого дня двадцать четвертой сессии Комитета (25–28 января 1965 года), до 31 декабря 1965 года. Ее подписали семь Договаривающихся сторон: Австрия (18 июня), Бельгия (31 декабря), Германия (5 ноября), Люксембург (14 декабря), Нидерланды (30 декабря), Франции (31 декабря) и Швейцария (28 декабря).

19. Конвенция была ратифицирована Австрией, Люксембургом, Нидерландами, Францией и Швейцарией. Конвенция вступила в силу 24 июня 1982 года в соответствии со статьей 17 1). В порядке правопреемства 12 марта 2001 года ее участником стала Сербия, 31 июля 2002 года – Хорватия и 23 октября 2006 года – Черногория, а 30 августа 2006 года к Конвенции присоединилась Беларусь. В настоящее время участниками Конвенции являются девять Договаривающихся сторон: Австрия, Беларусь, Люксембург, Нидерланды, Сербия, Франция, Хорватия, Черногория и Швейцария³. Статус Конвенции показан на графике ниже.

Статус Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания



³ Последняя информация о статусе международных конвенций и соглашений по вопросам внутреннего судоходства приведена в документе ECE/TRANS/SC.3/2015/13.

20. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей пятьдесят пятой сессии (12–14 октября 2011 года, документ ECE/TRANS/SC.3/191/Add.1, раздел IV B, пункт 1 g ii)) постановила включить в план работы на 2012–2016 годы пункт "Пересмотр и обновление Конвенции 1965 года о регистрации судов внутреннего плавания".

V. Актуальность Конвенции с точки зрения развития внутреннего водного транспорта

21. Определенные аспекты обуславливают актуальность этой Конвенции; к числу основных принципов, свидетельствующих о важности Конвенции, относятся:

- общая правовая основа для регистрации и записи судов внутреннего плавания;
- введение прозрачного и единообразного подхода для регистрации судов внутреннего плавания;
- предотвращение регистрации судна одновременно в нескольких государствах;
- недопущение преференциальных условий регистрации для судов во избежание так называемой регистрации "под удобным флагом".

Для органов, осуществляющих регистрацию, Конвенция обеспечивает эффективный механизм контроля за судовладельцами, позволяя таким образом принимать меры в случае нарушения судовладельцами или операторами судов соответствующих правовых документов. Кроме того, регистрация судна на основании Конвенции подразумевает мониторинг технического состояния судна.

Особенно важную роль играют два протокола к Конвенции, которые могут обеспечивать преимущества в плане страхования судов, трансграничного правоприменения, обеспечительных прав и ипотеки на суда, признания и исполнения решений иностранных судов и вопросов международной юрисдикции.

22. В настоящее время в некоторых государствах-членах вопросы регистрации судов регулируются национальным законодательством. В этих случаях положения Конвенции включены в национальное законодательство некоторых Договаривающихся сторон. В странах Европы наряду с положениями Конвенции могут существовать другие принципы, касающиеся регистрации судов внутреннего плавания. Например, речь идет о положении в отношении регистрации судов внутреннего плавания, применяемые Международной ассоциацией рейнского судового регистра (ИБР), которая осуществляет регистрацию внутреннего флота Бельгии, Германии, Люксембурга, Нидерландов, Румынии, Словакии, Франции, Чешской Республики и Швейцарии.

23. Осуществление положений Конвенции обеспечило бы готовый к использованию единообразный и действенный механизм регистрации судов в контексте введения европейских судовых идентификационных номеров в ЕПСВВП и резолюции № 61 и Европейской базы данных о корпусах судов, как это было указано в пункте 18 документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/12. Выводы Рабочей группы были переданы Рабочей группе по внутреннему водному транспорту для рассмотрения (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, пункт 21).

24. Следует отметить, что эта Конвенция связана с другими конвенциями в области внутреннего судоходства; например, одним из документов, необходимых для регистрации, является мерительное свидетельство. Вместе с тем Конвенция

не требует наличия мерительного свидетельства, соответствующего образцу, приведенному в Конвенции об обмере судов внутреннего плавания⁴, если таковое отсутствует.

VI. Последующие шаги

25. До сих пор неясно, в какой степени эта Конвенция применяется государствами-членами. В этой связи важно произвести подробный анализ и собрать данные о регистрации судов в государствах-членах, а также провести консультации с Европейской комиссией, речными комиссиями и европейскими учреждениями, занимающимися регистрацией судов и правовыми вопросами, с тем чтобы получить представление о применении Конвенции и определить, в каких случаях эффективность ее применения можно повысить. Государствам-членам предлагается рассмотреть целесообразность такого подхода к дальнейшей деятельности и последующие меры.

26. После получения более подробной информации, которая будет представлена Рабочей группе, Договаривающимся сторонам Конвенции предлагается рассмотреть вопрос о целесообразности ее обновления. Процесс пересмотра может быть начат путем передачи любой из Договаривающихся сторон в секретариат замечаний и предложений по поправкам.

⁴ Подробный анализ Конвенции об обмере судов внутреннего плавания приведен в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/13.