



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят третья сессия

Женева, 4-6 ноября 2009 года

Пункт 7 с) предварительной повестки дня

**Гармонизация правовой основы для международных
перевозок по внутренним водным путям:**

**Страсбургская конвенция 1988 года об ограничении
ответственности во внутреннем судоходстве**

Представлено Центральной комиссией судоходства по Рейну

Записка 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 относительно продолжения деятельности Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), связанной с пересмотром Страсбургской конвенции 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС) (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 обсудить проект дополнительного протокола и сообщить государствам-членам о том большом значении, которое имеет пересмотр Конвенции для международной правовой базы внутреннего судоходства.

Приложение

Проект дополнительного протокола к Стасбургской конвенции 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве

I. Введение

1. В представленном проекте протокола отражены итоги обсуждения, состоявшегося в ходе совещаний, проведенных в ноябре 2007 года, апреле 2008 года, октябре 2008 года и июне 2009 года. Цель последнего из совещаний, запланированного на 16 октября 2009 года (с 9 час. 00 мин. до 15 час. 00 мин.), состоит в завершении разработки настоящего проекта. К числу аспектов, по которым надлежит достичь согласия, относятся следующие элементы:

A. Новые пределы ответственности (статья 3 протокола)

2. Что касается статьи 3 а), то предложены три варианта, предусматривающие увеличение первоначальных сумм соответственно на 75% (позиция Бельгии и Нидерландов, изложенная в октябре 2008 года), 50% (позиция, изложенная в июне 2009 года Бельгией, Нидерландами, Словенией, Венгрией, Чехией) и 100% (позиция Германии, Франции, Люксембурга, Швейцарии).

3. Что касается статьи 3 б), то предложены следующие два варианта:

- a) использовать ту же формулировку, что и в первоначальном тексте КОВС (половина сумм, указанных в статье 3 а));
- b) использовать формулировку подпункта а), сохранив положение об учете инфляции на основе увеличения сумм на 50% по сравнению с теми, которые предусмотрены в нынешнем тексте КОВС.

4. Что касается статьи 3 d), то группа должна обсудить необходимость переоценки сумм, предусмотренных в этой статье, с учетом увеличений, которые будут согласованы в рамках статей 3 а) и 3 б).

B. Пределы ответственности в случае нанесения пассажирам телесных повреждений, обусловленные предусмотренной для государств-участников возможностью сделать оговорку

5. Что касается статьи 4 и статьи 6 2) протокола, то группа договорилась сохранить сумму в 175 000 СПЗ, соответствующую сумме, предусмотренной в Конвенции ООМТ 1996 года. Она также договорилась сохранить абсолютный нижний предел, величина которого будет переоценена на 50% по сравнению с величиной, указанной в нынешнем тексте КОВС, для учета инфляции (сумма в 1 080 000 СПЗ).

6. Что касается абсолютного верхнего предела, то были предложены следующие четыре варианта:

- a) вариант 1: упразднение любого абсолютного верхнего предела (данное решение соответствует предписаниям Конвенции ООМТ 1996 года);

- b) вариант 2: сохранение пределов, указанных в КОВС 1988 года, с переоценкой их на 50% по сравнению с пределами, предусмотренными в нынешнем тексте КОВС, для учета инфляции;
- c) вариант 3: сохранение пределов, указанных в КОВС 1988 года, с переоценкой их на 50% исключительно в случае каютных судов;
- d) вариант 4: сохранение пределов, указанных в КОВС 1988 года, исключительно в случае судов, разрешенная вместимость которых превышает определенное число пассажиров, которое предстоит определить.

7. 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 (статья 6 2) протокола). Эта оговорка могла бы быть уточнена в части ее применения по отношению к пределам, применяющимся в случае судов, предназначенных для однодневных экскурсий, согласно условиям, предложенным в документе секретариата CLNI/EG(09)1.

С. Область применения КОВС

8. Что касается статьи 5 протокола/статья 15 КОВС, то:
- a) статья 5 1): предложение делегации Франции (CLNI/EG(09)7), направленное, в частности, на включение ссылки на водные пути, к которым применяется международный режим судоходства, было с удовлетворением встречено группой экспертов и нашло отражение в настоящем проекте;
 - b) статья 5 2): некоторые государства желали бы избежать ссылки на резолюцию № 30 ЕЭК ООН от 12 ноября 1992 года. В этой связи в документе CLNI/EG(09)10 предложены альтернативные формулировки.

II. Предварительный проект дополнительного протокола к Страсбургской конвенции 1998 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве¹

9. Ниже воспроизводится текст предварительного проекта дополнительного протокола к Стасбургской конвенции 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве, разработанный в рамках Центральной комиссии судоходства по Рейну с целью облегчения присоединения государств, не являющихся сигнатариями.

1

Дополнительный протокол к Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве 1988 года

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, – [300/350/400] расчетных единиц на каждый м³ водоизмещения при максимально разрешенной осадке, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, – дополнительно [1050/1222/1400] расчетных единиц за каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - ii) для судна, предназначенного для перевозки грузов, – [300/350/400] расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности судна, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, – дополнительно [1050/1222/1400] расчетных единиц на каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - iii) для судна-толкача или буксира – [1050/1222/1400] 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 [150/175/200] 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 [150/175/200] 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) Вариант 1:

в отношении всех других требований – половина сумм, предусмотренных в подпункте a);

Вариант 2:

i) для судна, не предназначенного для перевозки грузов, в частности для пассажирского судна, – [150] расчетных единиц на каждый м³ водоизмещения при максимально разрешенной осадке, а для судов, оснащенных

- ных механическими двигательными установками, – дополнительно [525] расчетных единиц за каждый кВт мощности их двигательных установок;
- ii) для судна, предназначенного для перевозки грузов, – [150] расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности судна, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, – дополнительно [525] расчетных единиц на каждый кВт мощности их двигательных установок;
- iii) для судна-толкача или буксира – [1525] 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 [75] 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 [75] 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 нескольким 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;
- c) когда сумма, исчисленная в соответствии с подпунктом а), не достаточна для полной оплаты указанных в этом подпункте требований, сумма, исчисленная в соответствии с подпунктом б), может использоваться для оплаты неоплаченного остатка по требованиям, указанным в подпункте а), и такой неоплаченный остаток удовлетворяется на пропорциональной основе наряду с требованиями, указанными в подпункте б);
- d) [ни в коем 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.]²

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 сумма в размере 175 000 расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с судовым свидетельством, или, если

² Вопрос об этих суммах подлежит обсуждению.

число пассажиров, которое судну разрешается перевозить, не определено, этот предел устанавливается на основе реального числа пассажиров, перевозимых на судне в момент происшествия.

Вариант 1

Эти пределы не могут быть менее 1 080 000 расчетных единиц.

Вариант 2

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

Вариант 3

Эти пределы не могут быть менее 1 080 000 расчетных единиц и не могут быть более 18 млн. расчетных единиц для пассажирских каютных судов и 12 млн. расчетных единиц для судов, предназначенных для однодневных экскурсий.

Для целей настоящего протокола судном, предназначенным для однодневных экскурсий, является пассажирское судно без кают на всю ночь для пассажиров.

Для целей настоящего протокола пассажирским каютным судном является пассажирское судно с каютами для пассажиров на всю ночь.

Вариант 4

Эти пределы не могут быть менее 1 080 000 расчетных единиц и не могут быть более ... расчетных единиц для судов, разрешенная вместимость которых превышает ... пассажиров.

Статья 5

Пункты 1 и 2 статьи 15 Конвенции излагаются нижеследующим образом:

1. Настоящая Конвенция применяется к ограничению ответственности собственника судна или спасателя в том случае, когда в момент происшествия, послужившего основанием для возникновения требований:

(a) судно осуществляет плавание на водном пути, находящемся на одном из водных путей, на которые распространяется действие международного режима судоходства, или на водном пути, находящемся на территории какого-либо Договаривающегося государства, или]

b) услуги по оказанию помощи или спасанию 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, 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, что настоящая Конвенция не применяется на некоторых из его водных путей, при условии, что они относятся к классам III и ниже. Для целей настоящего протокола применяется классификация европейских внутренних водных путей, установленная на основании резолюции № 30 ЕЭК ООН от 12 ноября 1992 года³. Уведомление вступает в силу в первый день месяца по истечении трех месяцев после его получения, а если настоящая Конвенция еще не вступила в силу, то в момент ее вступления в силу.

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:

а) требований, связанных с ущербом, обусловленным изменением физического, химического или биологического состояния воды;

б) 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;

в) 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, направ-

³ <http://www.unece.org/trans/doc/finaldocs/sc3/TRANS-SC3-131e.pdf>.

ляемого депозитарию. Такая отмена оговорки вступает в силу со дня получения уведомления или с более поздней даты, указанной в нем.

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.

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. Государства, подписавшие Конвенцию, но пока не являющиеся ее участниками, обязуются ратифицировать Конвенцию настоящим протоколом.

4. 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 с ... по ... в местопребывании Центральной комиссии судоходства по Рейну в Страсбурге.

2. Государства могут выразить свое согласие на обязательность для них настоящего протокола путем:

а) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или одобрения, либо

б) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или одобрения с последующей ратификацией, принятием или одобрением, либо

с) присоединения.

3. Оговорка, сделанная любым Договаривающимся государством Конвенции, остается в силе в отношении также Государств, подписавших настоящий протокол, если эта оговорка касается положений, которые не изменены протоколом, и Государство, сделавшее эту оговорку, не снимает ее при сдаче на хра-

нение документа о ратификации, принятии, одобрении настоящего дополнительного протокола либо присоединении к нему.

4. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются посредством сдачи на хранение официального документа Генеральному секретарю Центральной комиссии судоходства по Рейну.

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

а) направляет надлежащим образом заверенные копии настоящего протокола всем Государствам-сигнатариям и всем Государствам, присоединившимся к нему;

- б) 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 ...
