



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

Тридцать восьмая сессия

Женева, 16–18 февраля 2011 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

Общеввропейские правила, касающиеся общей аварии и ограничения ответственности во внутреннем судоходстве

Пересмотр Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве

Передано Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР)

I. Мандат

1. На своей пятьдесят первой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) приняла решение следить за ходом работы ЦКСР по пересмотру Страсбургской конвенции 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС), что могло бы способствовать созданию общего правового режима ограничения ответственности собственников судов внутреннего плавания (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 29). На пятьдесят четвертой сессии SC.3 приняла к сведению результаты пересмотра этой Конвенции и просила секретариат оказать поддержку в распространении информации об этом процессе среди государств, не являющихся членами ЦКСР. SC.3 также обсудила возможность проведения специального заседания по вопросу о КОВС в ходе одной из сессий Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) в 2011 году (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 37).

2. В этом контексте Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению последний проект пересмотренной конвенции, который воспроизводится ниже, обсудить вопрос об участии государств, не являющихся членами ЦКСР, в

этой инициативе, учитывая, что процесс пересмотра планируется завершить в конце 2011 года.

II. Пересмотренная Страсбургская конвенция об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве

3. В ходе своего совещания 14 октября 2010 года Комитет по речному праву ЦКСР завершил работу над проектом пересмотренного варианта КОВС. Фактически государства – члены ЦКСР высказались за пересмотренный вариант, а не за добавление дополнительного протокола к первоначальному тексту КОВС.

4. Проект пересмотренной конвенции представлен в приложении к настоящему документу. Изменения к первоначальному тексту КОВС выделены жирным шрифтом. Дополнительное совещание Комитета по речному праву планируется провести 7 декабря 2010 года, с тем чтобы подтвердить и уточнить следующие моменты, по которым было достигнуто согласие 14 октября, а именно:

a) статья 6

i) статья 6 (2): подтверждение решения о переоценке на 50%;

ii) статья 6 (1): выбор между переоценкой на 50% для материального ущерба и телесных повреждений (вариант 1) и переоценкой на 75% для телесных повреждений и на 50% для материального ущерба (вариант 2);

iii) статья 6 (1) d): переоценка нижнего предела на 50%.

b) Статья 7: подтверждение решения об абсолютных верхних пределах, устанавливаемых в зависимости от вместимости судов.

c) Статья 18 (2): государства-участники будут иметь возможность сделать оговорку с целью не применять абсолютные максимальные пределы, указанные выше.

Приложение

Проект Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС 20XX)

Государства – участники **настоящей Конвенции**,

будучи убеждены в полезности гармонизации применимого права в области ограничения ответственности во внутреннем судоходстве на всех водных путях,

согласились о нижеследующем:

Глава I Право на ограничение

Статья 1 Лица, имеющие право ограничить свою ответственность

1. Собственники судов и спасатели, определенные ниже, могут ограничить свою ответственность в соответствии с правилами настоящей Конвенции по требованиям, указанным в статье 2.
2. Термин:
 - a) "собственник судна" означает собственника, нанимателя, фрахтователя, владельца и владельца-оператора судна;
 - b) "судно" означает судно внутреннего плавания и охватывает также глissеры, паромы и маломерные суда, однако не охватывает суда на воздушной подушке. К судам приравниваются землечерпалки, подъемные краны, подъемники и все другие аналогичные плавучие передвижные механизмы и установки;
 - c) "спасатель" означает любое лицо, предоставляющее услуги в прямой связи с операциями по оказанию помощи или спасанию. Эти операции включают также операции, упомянутые в подпунктах d), e) и f) пункта 1 статьи 2.
3. Если какое-либо из требований, указанных в статье 2, предъявлено к любому лицу, за действия, упущения или ошибки которого ответственным является собственник судна или спасатель, то это лицо имеет право воспользоваться ограничением ответственности, предусмотренным в настоящей Конвенции.
4. В настоящей Конвенции термин "ответственность собственника судна" охватывает ответственность, возникающую в результате требования, предъявленного по отношению к самому судну.
5. Страховщик ответственности по требованиям, которые подпадают под ограничение в соответствии с настоящей Конвенцией, имеет право воспользоваться преимуществами этой Конвенции в такой же мере, как и само лицо, ответственность которого застрахована.

6. Действие, направленное на ограничение ответственности, не означает признания такой ответственности.

Статья 2

Требования, ответственность по которым ограничивается

1. С соблюдением статей 3 и 4 следующие требования, каково бы ни было основание ответственности, подпадают под ограничение ответственности:

а) требования, связанные со смертью или телесными повреждениями, либо с утратой или повреждением имущества (включая повреждение портовых сооружений, водных бассейнов, водных путей, шлюзов, мостов и навигационных средств), происшедшими на борту судна либо в прямой связи с его эксплуатацией или с операциями по оказанию помощи или спасанию, а также требования в отношении любого возникшего в результате этого последующего ущерба;

б) требования в отношении ущерба, причиненного в результате задержки в перевозке груза, пассажиров или их багажа;

с) требования в отношении другого ущерба, явившегося результатом нарушения любых прав, возникших не из договора, и происшедшего в прямой связи с эксплуатацией судна или с операциями по оказанию помощи или спасанию;

д) требования в отношении подъема, удаления, уничтожения или обезвреживания судна, которое затонуло, потерпело крушение, село на мель или покинуто, включая все, что находится или находилось на борту такого судна;

е) требования в отношении удаления, уничтожения или обезвреживания груза судна;

ф) требования лица, иного чем лицо, ответственное за ущерб, вызванные мерами, предпринятыми для предотвращения или уменьшения ущерба, в отношении которого ответственное лицо может ограничить свою ответственность в соответствии с настоящей Конвенцией, и последующим ущербом, причиненным такими мерами.

2. Требования, указанные в пункте 1, подпадают под ограничение ответственности, даже если они предъявлены в порядке регресса или на основании гарантии, возникших из договора или иным образом. Однако требования, указанные в подпунктах d), e) и f) пункта 1, не подпадают под ограничение ответственности в той мере, в какой они касаются вознаграждения по договору, заключенному с лицом, ответственным за ущерб.

Статья 3

Исключения из ограничения ответственности

Правила настоящей Конвенции не применяются:

а) к требованиям, вызванным оказанием помощи или спасанием, **включая требования 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 атомного 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 4

Поведение, препятствующее ограничению ответственности

Лицо, несущее ответственность, не имеет права ограничить свою ответственность, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинять такой ущерб или по самонадеянности и с сознанием, что такой ущерб может быть причинен.

Статья 5

Встречные требования

Если лицо, имеющее право на ограничение ответственности по правилам настоящей Конвенции, имеет требование к истцу, вытекающее из того же самого происшествия, их соответствующие требования подлежат зачету, и положения настоящей Конвенции применяются только к остатку, если таковой возникнет.

Глава II

Пределы ответственности

Статья 6

Общие пределы

1. Пределы ответственности по требованиям, иным чем те, которые указаны в статье 7, и возникшим из одного и того же происшествия, исчисляются следующим образом:

Вариант 1: увеличение на 50% в случае ущерба здоровью и другого ущерба

a) в отношении требований, связанных со смертью или телесными повреждениями;

- i) для судна, не предназначенного для перевозки грузов, в частности для пассажирского судна, – **300** расчетных единиц на каждый м³ водоизмещения при максимально разрешенной осадке, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, – дополнительно **1 050** расчетных единиц за каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - ii) для судна, предназначенного для перевозки грузов, – **300** расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности судна, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, – дополнительно **1 050** расчетных единиц на каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - iii) для судна-толкача или буксира – **1 050** 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** расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности толкаемых барж; такое увеличение не применяется в той мере, в какой 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** расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности или на каждый м³ водоизмещения других судов; это увеличение не применяется в той мере, в какой 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 б) пункта 2 статьи 1, – их стоимость на момент происшествия;
- б) в отношении всех других требований – половина сумм, предусмотренных в подпункте а);

Вариант 2: увеличение на 75% в случае ущерба здоровью и 50% для другого ущерба

- а) в отношении требований, связанных со смертью или телесными повреждениями;
- i) для судна, не предназначенного для перевозки грузов, в частности для пассажирского судна, – **350** расчетных единиц на каждый м³ водоизмещения при максимально разрешенной осадке, а для судов/оснащенных механическими двигательными установками, – дополнительно **1 225** расчетных единиц за каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - ii) для судна, предназначенного для перевозки грузов, – **350** расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности судна, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, – дополнительно **1 225** расчетных единиц на каждый кВт мощности их двигательных установок;

- iii) для судна-толкача или буксира – **1 225** 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 **175** расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности толкаемых барж; такое увеличение не применяется в той мере, в какой 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 **175** расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности или на каждый м³ водоизмещения других судов; это увеличение не применяется в той мере, в какой 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;
- b) в отношении всех других требований:
- 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 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 – **525** 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 какой 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; это увеличение не применяется в той мере, в какой 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;
- с) когда сумма, исчисленная в соответствии с подпунктом а), недостаточна для полной оплаты требований, указанных в этом подпункте, сумма, рассчитанная в соответствии с подпунктом b), может использоваться для оплаты непоплаченного остатка по требованиям, указанным в подпункте а), и такой непоплаченный остаток удовлетворяется на пропорциональной основе наряду с требованиями, указанными в подпункте b);

d) в любом случае пределы ответственности не могут быть менее **300 000** расчетных единиц в отношении требований, связанных со смертью или телесными повреждениями, и **150 000** расчетных единиц в отношении всех других требований.

2. Суммы, указанные в пункте 1, переоцениваются на 50% в первый день месяца по истечении пяти лет с даты открытия настоящей Конвенции для подписания.

3. Однако без ущерба для права требовать возмещения в случае смерти или нанесения телесных повреждений согласно подпункту с) пункта 1 государство-участник может предусмотреть в своем национальном законодательстве, что требования относительно ущерба, причиненного портовыми сооружениями, водным бассейнам, водным путям, шлюзам, мостам и навигационным средствам, имеют перед другими требованиями, указанными в подпункте b) пункта 1, приоритет, который предусмотрен этим законодательством.

4. Пределы ответственности, предусмотренные в подпункте d) пункта 1, применяются также к любому спасателю, предоставляющему судну услуги по оказанию помощи или спасанию и действующему не с какого-либо судна внутреннего плавания либо морского судна, или к любому спасателю, действующему исключительно на судне, которому он предоставляет услуги по оказанию помощи или спасанию.

Статья 7

Пределы ответственности по требованиям пассажиров

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 число пассажиров, которое судну разрешается перевозить, не определено, то 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. Однако эти пределы не могут превышать следующие суммы:

- a) **20** млн. расчетных единиц для судов, разрешенная вместимость которых не превышает **500** пассажиров;
- b) **25** млн. расчетных единиц для судов, разрешенная вместимость которых не превышает **1 000** пассажиров;

с) 30 млн. расчетных единиц для судов, разрешенная вместимость которых не превышает 2 000 пассажиров;

2. Для целей настоящей статьи "требования, связанные со смертью или телесными повреждениями пассажиров судна", означают любые такие требования, предъявленные любым лицом или от имени любого лица, которое перевозилось на этом судне:

а) по договору перевозки пассажира; или

б) с согласия перевозчика для сопровождения транспортного средства или живых животных, являющихся предметом договора перевозки грузов.

Статья 8

Расчетная единица

1. Расчетной единицей, упоминаемой в статьях 6 и 7, являются специальные права заимствования, определенные Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статьях 6 и 7, переводятся в национальную валюту государства, в котором применяется ограничение ответственности, в соответствии со стоимостью этой валюты на дату создания ограничительного фонда, осуществления платежа или предоставления обеспечения, которое по законодательству этого государства, равноценно такому платежу.

2. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника исчисляются в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов.

3. Договаривающиеся государства могут на основе метода расчета, определенного в пункте 1, установить округленные суммы в своих национальных валютах, эквивалентные суммам, предусмотренным в статьях 6 и 7. В том случае, если в результате изменения стоимости национальной валюты в специальных правах заимствования разница между суммами, выраженными в этой валюте, и реальной стоимостью, указанной в специальных правах заимствования в статьях 6 и 1, превышает 10%, эти суммы должны быть приведены в соответствие с реальной стоимостью. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию о суммах, выраженных в национальной валюте, а также о любом их изменении.

Статья 9

Объединение требований

1. Без ущерба для положений пункта 2 пределы ответственности, определенные в соответствии со статьей 6, применяются к совокупности всех требований, основанных на каком-либо одном происшествии:

а) в отношении лица или лиц, упомянутых в подпункте а) пункта 2 статьи 1, и любого лица, за действия, упущение или бездействие которого упомянутое лицо или лица ответственны; или

б) в отношении собственника судна, предоставляющего услуги по спасанию с этого судна, и спасателя или спасателей, действующих с такого судна, и любого лица, за действия, упущение или бездействие которого он или они ответственны;

с) в отношении спасателя или спасателей, действующих не с судна внутреннего плавания либо морского судна или действующих исключительно на судне, которому предоставляются услуги по оказанию помощи или спасанию, и любого лица, за действия, упущение или бездействие которого он или они ответственны.

2. а) В случае если в соответствии с подпунктом iv) пункта 1 а) статьи 6 сумма ответственности в отношении судна-толкача, которое в момент причинения ущерба находилось в составе с толкаемыми баржами, увеличивается в отношении требований, основанных на данном происшествии, на **150 (вариант 1)/175–75 (вариант 2)** расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности толкаемых барж, то сумма ответственности за каждую баржу снижается в отношении требований, возникших в результате одного и того же происшествия, на **150 (вариант 1)/175–75 (вариант 2)** расчетных единиц за каждую тонну полной грузоподъемности толкаемой баржи.

б) В случае если в соответствии с подпунктом v) пункта 1 а) статьи 6 сумма ответственности в отношении судна, оснащенного механической двигательной установкой, которое в момент причинения ущерба обеспечивало движение других счаленных с ним судов, увеличивается в отношении требований, основанных на данном происшествии, на **150 (вариант 1)/175–75 (вариант 2)** расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности или на каждый м³ водоизмещения счаленных судов, то сумма ответственности за каждое счаленное судно снижается в отношении требований, возникших в результате одного и того же происшествия, на 100 расчетных единиц за каждую тонну полной грузоподъемности или за каждый м³ водоизмещения счаленного судна.

3. Пределы ответственности, определенные в соответствии со статьей 7, применяются к совокупности всех требований, которые могут возникнуть на основе какого-либо одного происшествия против упомянутых в подпункте а) пункта 2 статьи 1 лица или лиц в отношении судна, указанного в статье 7, и любого лица, за действия, упущение или бездействие которого он или они ответственны.

Статья 10

Ограничение ответственности без создания ограничительного фонда

1. Правом на ограничение ответственности можно воспользоваться даже в том случае, когда ограничительный фонд, упомянутый в статье 11, не создан. Однако государство-участник может предусмотреть в своем национальном законодательстве, что в случаях, когда в его суде предъявляется иск для удовлетворения требования, подпадающего под ограничение ответственности, ответственное лицо может воспользоваться правом на ограничение своей ответственности, только если ограничительный фонд создан в соответствии с положениями настоящей Конвенции или создается, когда осуществляется право на ограничение ответственности.

2. Если ограничение ответственности осуществляется без создания ограничительного фонда, то применяются положения статьи 12.

3. Правила процедуры, связанные с применением настоящей статьи, определяются национальным законодательством государства-участника, в котором предъявлен иск.

Глава III

Ограничительный фонд

Статья 11

Создание фонда

1. Лицо, на которое может быть возложена ответственность, может учредить фонд в суде или другом компетентном органе любого государства-участника, в котором предъявлен иск в отношении требований, подпадающих под ограничение ответственности, или, если никакого иска не предъявлено, – в суде или другом компетентном органе любого государства-участника, в котором может быть предъявлен иск в отношении требования, подпадающего под ограничение. Фонд создается в размере суммы, исчисляемой в соответствии с положениями статей 6 и 7, применимыми к требованиям, по которым это лицо может нести ответственность, вместе с процентами на сумму со дня происшествия, послужившего основанием ответственности, до дня создания фонда. Любой созданный таким образом фонд предназначается только для удовлетворения требований, в отношении которых может быть осуществлено ограничение ответственности.

2. Фонд может быть создан или путем внесения соответствующей суммы, или путем представления обеспечения, приемлемого по законодательству государства-участника, в котором создается фонд, и признаваемого достаточным судом или другим компетентным органом.

3. Фонд, созданный одним из лиц, упомянутых в подпунктах а), b) или с) пункта 1 либо в пункте 3 статьи 9, или его страховщиком, считается созданным всеми лицами, указанными в подпунктах а), b) или с) пункта 1 либо в пункте 3 статьи 9.

Статья 12

Распределение фонда

1. С соблюдением положений пунктов 1 и 2 статьи 6 и статьи 7 фонд распределяется между лицами, имеющими требования, пропорциональные установленным суммам их требований к фонду.

2. Если до распределения фонда ответственное лицо или его страховщик выплатили компенсацию по требованию к фонду, такое лицо приобретает в пределах уплаченной им суммы, в порядке суброгации права, которые на основании настоящей Конвенции имело бы лицо, получившее компенсацию.

3. Право суброгации, предусмотренное в пункте 2, может быть использовано также иными, чем названные выше, лицами в отношении любой суммы, которую они уплатили в качестве возмещения, но только в той мере, в какой такая суброгация разрешается применимым национальным законодательством.

4. Если ответственное лицо или любое другое лицо установит, что впоследствии оно может быть принуждено уплатить полностью или частично такую сумму возмещения, в отношении которой это лицо могло бы воспользоваться правом суброгации на основании пунктов 2 и 3, если бы возмещение было уплачено до распределения фонда, суд или другой компетентный орган государства, в котором создан фонд, может распорядиться, чтобы достаточная сумма бы-

ла временно зарезервирована, чтобы дать такому лицу возможность удовлетворения впоследствии его требования к фонду.

Статья 13

Основание прекращения других исков

1. Если ограничительный фонд учрежден в соответствии со статьей 11, любое лицо, которое **может предъявить** требование к фонду, не вправе осуществлять какие-либо права, относящиеся к такому требованию, за счет любого другого имущества лица, которым или от имени которого учрежден фонд.

2. После того как учрежден ограничительный фонд в соответствии со статьей 11, любое судно или любое другое имущество, принадлежащее лицу, в интересах которого создан фонд, арестованное или задержанное в пределах юрисдикции государства-участника по требованию, которое может быть предъявлено к фонду, а также любое предоставленное обеспечение может быть освобождено распоряжением суда или любого другого компетентного органа этого государства.

3. Положения пунктов 1 и 2 применяются лишь в случае, если лицо, имеющее требование, может предъявить требование к ограничительному фонду в суде, ведающем фондом, и если этот фонд действительно может использоваться и свободно переводиться в связи с этим требованием.

Статья 14

Применимое законодательство

С соблюдением положений настоящей главы правила относительно учреждения и распределения ограничительного фонда и все связанные с этим правила процедуры регулируются законодательством государства-участника, в котором учреждается фонд.

Глава IV

Область применения

Статья 15

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:**

а) судно осуществляло плавание на водном пути, на который распространяется действие международного режима судоходства, или на водном пути, находящемся на территории какого-либо Договаривающегося государства, или

б) услуги по оказанию помощи или спасанию предоставляются на одном из вышеупомянутых водных путей находящемуся в опасности судну или в отношении груза этого судна, или

с) 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 либо присоединении или в любой момент впоследствии заявить при помощи уведомления на имя депозитария, что настоящая Конвенция не применяется **на всех или части из его водных путей классов III и ниже. Для целей настоящего протокола применяется классификация европейских внутренних водных путей, установленная на основании резолюции № 30 ЕЭК ООН от 12 ноября 1992 года¹**. Настоящая Конвенция вступает в силу в отношении водных путей, указанных в уведомлении, в первый день месяца по истечении трех месяцев после получения уведомления или, если настоящая Конвенция еще не вступила в силу, в момент ее вступления в силу.

3. Любое государство, которое сделало заявление в соответствии с пунктом 2, может отменить его в любой момент посредством уведомления, направляемого депозитарию. Такая отмена 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 заявлении.

Глава V

Заключительные положения

Статья 16

Подписание, ратификация и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания с ... по ... в месте пребывания Центральной комиссии судоходства по Рейну в Страсбурге.

2. Государства могут выразить свое согласие на обязательность для них настоящей Конвенции 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. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего официального документа Генеральному секретарю Центральной комиссии судоходства по Рейну.

¹ <http://www.unece.org/trans/doc/finaldocs/sc3/TRANS-SC3-131e.pdf>.

Статья 17

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца по истечении трех месяцев с даты, на которую **четыре государства – участника Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС) от 4 ноября 1988 года** сдадут на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении.

2. **Государство, которое ратифицирует, принимает, одобряет настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является Договаривающейся стороной Конвенции, указанной в пункте 1, должно денонсировать Конвенцию, указанную в пункте 1, таким образом, чтобы денонсация вступала в силу для этого государства не позднее вступления в силу настоящей Конвенции.**

3. Для государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении после выполнения условий вступления в силу настоящей Конвенции, Конвенция вступит в силу в первый день месяца по истечении трех месяцев с даты, на которую это государство сдаст на хранение свой документ.

Статья 18

Оговорки

1. Любое государство может при подписании, ратификации, принятии, одобрении **или присоединении и 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 какой 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 настоящей Конвенции;**

d) лихтеров, используемых исключительно в портах для перегрузки.

2. Любое государство может при подписании, ратификации, принятии, одобрении или присоединении **и в любой момент впоследствии** заявить, что оно не будет применять к требованиям, возникшим в результате какого-либо происшествия на его внутренних водных путях, максимальные пределы ответственности, предусмотренные в **подпунктах a), b) и c) третьего предложения** пункта 1 статьи 7.

3. **Государство, использующее возможность, предусмотренную в подпункте b) пункта 1 или в пункте 2, должно проинформировать депозитария об установленных суммах ограничения ответственности либо сообщить об отсутствии таких сумм ограничения.**

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 в день получения уведомления или в более позднюю дату, указанную в уведомлении.

Статья 19

Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована любым государством-участником путем уведомления, направляемого депозитарию, в любой момент после истечения одного года с даты вступления Конвенции в силу для этой Стороны.
2. 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.

Статья 20

Пересмотр сумм ограничения

1. Без ущерба для положений пункта 2 статьи 6 суммы ограничения, установленные в статьях 6 и 7, пересматриваются депозитарием каждые пять лет, причем первый такой пересмотр проводится в конце пятого года после даты открытия для подписания настоящей Конвенции с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре – с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в пункте 1 статьи 8.
2. Если в результате пересмотра, упомянутого в пункте 1, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10%, то депозитарий уведомляет все Договаривающиеся государства о суммах ограничения, которые надлежит применять с учетом коэффициента инфляции. Пересмотр сумм ограничения вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о них Договаривающихся государств, если только в этот период по крайней мере одна треть Договаривающихся государств не уведомит депозитария об отказе принять этот пересмотр.
3. Пересмотр, проведенный в соответствии с пунктом 2, вступает в силу через 18 месяцев после его вступления в силу для всех государств, которые являются Сторонами настоящей Конвенции на эту дату, если только они не денонсируют Конвенцию в соответствии со статьей 20 не позднее чем за шесть месяцев до даты вступления в силу этого пересмотра. Денонсация вступает в силу в момент вступления пересмотра в силу. Это пересмотр обязателен для всех государств, которые становятся Сторонами настоящей Конвенции после даты, указанной в первом предложении.

4. Без ущерба для положений пункта 1 процедура, упомянутая в пункте 2, применяется в любой момент по требованию одной трети Договаривающихся государств, если после предыдущего пересмотра или, в отсутствие такого пересмотра, после вступления в силу настоящей Конвенции коэффициент инфляции, указанный в пункте 1, превысил 30%. Последующие пересмотры с использованием процедуры, описанной в пункте 1 настоящей статьи, проводятся каждые пять лет, причем первый из них проводится в конце пятого года после даты пересмотра в соответствии с настоящим пунктом.

Статья 21 Депозитарий

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Центральной комиссии судоходства по Рейну.
2. Генеральный секретарь Центральной комиссии судоходства по Рейну:
 - a) направляет должным образом заверенные копии настоящей Конвенции всем **подписавшим ее** государствам и всем **Договаривающимся государствам**;
 - b) извещает все государства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней:
 - i) о каждом новом подписании, каждой сдаче на хранение документа, о любом заявлении и любой сделанной оговорке, а также о дате такого подписания, сдачи на хранение или заявления;
 - ii) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
 - iii) о любой денонсации настоящей Конвенции и о дате вступления денонсации в силу;
 - iv) о дате вступления в силу **каждого пересмотра сумм ограничения, установленных в соответствии с пунктом 2 статьи 20 настоящей Конвенции**;
 - v) о каждом сообщении, требуемом на основании любого из положений настоящей Конвенции,

Статья 22 Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном подлинном экземпляре на **английском**, нидерландском, немецком (**русском**) и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Страсбурге ... 20xx года.
