



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2003/10/Add.1
4 August 2004

Original: RUSSIAN

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок восьмая сессия, 19-21 октября 2004 года,
пункт 9 повестки дня)

**ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ КОНВЕНЦИЙ И ПРИМЕНЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИЙ,
КАСАЮЩИХСЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

Добавление 1

На своей сорок седьмой сессии Рабочая группа приняла к сведению резюме ответов правительств на вопросник, касающийся Конвенции о договоре международных перевозок пассажиров и багажа по внутренним водным путям 1976 года (TRANS/SC.3/2003/10), отметив довольно ограниченную заинтересованность в восстановлении или пересмотре режима КППВ. Рабочая группа просила правительства проконсультироваться со своими предприятиями, осуществляющими пассажирские перевозки по внутренним водным путям, с целью выяснения степени их заинтересованности в установлении международного договорного режима перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям и передать свою информацию в секретариат с тем, чтобы на своей следующей сессии принять решение о возможных действиях по данному вопросу (TRANS/SC.3/161, п. 51).

Ниже приводится дополнительная информация, полученная от ряда правительств.

БЕЛАРУСЬ

1. В соответствии со статьей 1 Конвенция применяется к договору перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям, когда в договоре предусмотрено, что перевозка производится по водным путям не менее двух государств. В настоящий момент в Республике Беларусь перевозка пассажиров осуществляется только на пригородных и прогулочных линиях, поэтому необходимость присоединения к вышеуказанной Конвенции отсутствует.

МОЛОДОВА

2. По мнению молдавских перевозчиков возможно установление такого унифицированного международного режима договорной ответственности, который бы регулировал перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям.

УКРАИНА

3. Мнение компетентных властей Украины относительно Конвенции КППВ приводится ниже в форме ответов на вопросник Отдела транспорта КВТ ЕЭК ООН (документ TRANS/SC.3/2002/9).

Вопрос 1: По каким причинам ваша страна не подписала/не ратифицировала Конвенцию и Протокол к ней или не присоединилась к ним?

4. В период с 1976 по 1991 г.г. в бывшем Советском Союзе, в состав которого входила Украина, международные перевозки пассажиров по внутренним водным путям осуществлялись только на реке Дунай. Перевозки пассажиров по всем иным рекам СССР международными не являлись, т.к. осуществлялись в пределах одного государства. Поэтому в Правилах перевозок пассажиров и багажа речным транспортом (Тарифное руководство №5-Р) отсутствовало даже само понятие “международная перевозка”.

5. Вместе с тем, речной флот, осуществлявший перевозки по реке Дунай, был сосредоточен в Советском Дунайском пароходстве (СДП), которое подчинялось Министерству морского флота СССР. Все отношения, возникавшие при выполнении речных пассажирских перевозок по реке Дунай судами СДП, регулировались Кодексом торгового мореплавания СССР и Правилами перевозки пассажиров, багажа и ручной клади и обслуживания пассажиров в портах Министерства морского флота СССР.

6. Поэтому у Советского Союза не было потребности в подписании КППВ или присоединении к Конвенции.

7. После 1991 года в соответствии с законодательством Украины все нормативно-правовые акты центральных органов исполнительной власти СССР, которые не были официально отменены, оставались в силе, в том числе указанные выше Тарифное

руководство №5-Р и Правила перевозки пассажиров, багажа и ручной клади и обслуживания пассажиров.

8. Таким образом, учитывая то обстоятельство, что подавляющая масса международных линейных и рейсовых пассажирских перевозок по внутренним водным путям осуществляется в Украине по реке Дунай, а также то, что пассажирские перевозки по всем остальным рекам Украины крайне незначительны и нерегулярны, Украина, как и ранее СССР, в настоящее время не испытывает потребности в принятии или присоединении к КППВ.

9. Более того, в стадии утверждения в Украине находится проект нормативного акта, именуемого “Правила перевозки пассажиров и багажа морем и **по реке Дунай** судами Украины”, который окончательно закрепит распространение режима ответственности, предусмотренного Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа, на выполняемые судами Украины перевозки пассажиров по Дунаю. Новыми Правилами будет установлен единый предел ответственности перевозчика за ущерб, причиненный в результате смерти или повреждения здоровья пассажира как при морских перевозках, так и при перевозках по реке Дунай, на уровне 175000 СДР.

10. Проблема, связанная с принятием КППВ или присоединением к ней, встанет перед Украиной лишь после упрочения экономических, деловых, культурных и туристических связей со странами Содружества Независимых государств (СНГ) и организацией регулярных пассажирских перевозок по украинским рекам.

Вопрос 2: Считаются ли пределы ответственности, предусмотренные статьями 7 и 11, надлежащими, слишком низкими или слишком высокими? Способствовало ли бы ратификации внесение поправок в нынешние положения о пределах ответственности? Если да, то на каком уровне следует установить эти пределы для облегчения принятия вашей страной?

11. Пределы ответственности перевозчика, установленные КППВ и измененные Протоколом к Конвенции (660667 СДР), для Украины вполне приемлемы, тем более что Законом Украины «О страховании» предусмотрено обязательное личное страхование от несчастных случаев на транспорте и страхование гражданской ответственности перевозчика водного транспорта.

12. Корректировать пределы ответственности следует скорее в сторону их повышения, нежели понижения, т.к. снижение пределов ответственности перевозчика косвенно скажется на повышении степени риска пассажира при его перевозках по внутренним водным путям.

13. Представляется, что следует принять поправку к КППВ, повышающую пределы ответственности речного перевозчика до уровня пределов ответственности морского

перевозчика, установленную Афинской конвенцией и Протоколами к ней. Это следует осуществить не только в целях согласованности режима ответственности при перевозках морским и речным транспортом, но и для устранения дискриминации речного пассажира, жизнь и здоровье которого, если судить по пределам ответственности, установленным КППВ, ценятся ниже, чем у пассажира, перевозимого морем.

Вопрос 3: Можете ли вы представить (статистическую) информацию о средней величине ущерба (в СПЗ) в вашей стране, причиненного авариями, происшедшими при перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям?

14. Международные пассажирские перевозки по рекам Украины, которые могли бы регулироваться КППВ, практически отсутствуют. Реально за последние 3 года были выполнены несколько туристических рейсов, которые завершились безаварийно.

15. Поэтому невозможно представить информацию о средней величине ущерба, причиненного авариями, происшедшими с пассажирскими судами на внутренних водных путях, или о суммах ущерба, причиненного имуществу пассажиров.

Вопрос 4: Существуют ли какие-либо другие опасения относительно уровня ограничения ответственности?

16. Имеются опасения, что многие речные перевозчики, в том числе и украинские, могут оказаться финансово неспособными возместить пассажиру ущерб, если решением суда он будет установлен на максимальном или близком к нему уровне.

17. Поэтому, в целях обеспечения режима ответственности правительства стран, ратифицировавших КППВ, должны принять нормы национального законодательства, возводящие страхование ответственности речного перевозчика в отношении возмещения ущерба, причиненного пассажиру, в ранг обязательного страхования. Одновременно в порядке поддержки малого и среднего бизнеса в речном судоходстве должны быть введены льготные условия такого страхования.

18. Другой не менее эффективной мерой по внедрению согласованного режима ответственности может стать создание Клуба Взаимного Страхования (Protection and Indemnity Club) ответственности речных перевозчиков за ущерб, причиненный жизни, здоровью и имуществу пассажиров. При создании такого клуба, как единой общеевропейской организации, размер страховых взносов может быть настолько снижен, что позволит привлечь к членству в клубе подавляющее большинство перевозчиков.

Вопрос 5: Не является ли статья 2 Конвенции, предусматривающая всю полноту ответственности перевозчика за действия и упущения своих агентов и лиц, к услугам которых он прибегает, фактором, препятствующим правительству вашей страны стать стороной Конвенции?

19. Для Украины норма, предусматривающая всю полноту ответственности перевозчика за действия и упущения своих агентов и любых других лиц, к услугам которых он прибегает, если эти агенты или эти лица действуют в пределах своих обязанностей, не является фактором, препятствующим стать стороной Конвенции, так как Украина уже ратифицировала Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа, статьи 3 и 4 которой содержат аналогичные нормы.

20. Кроме того, полная ответственность за действия и упущения своих представителей, действующих в пределах предоставленных им полномочий, предусмотрена Гражданским кодексом Украины.

Вопрос 6: Имеется ли вообще необходимость в установлении международного режима договорной ответственности применительно к перевозкам пассажиров и багажа по внутренним водным путям?

21. Гармонизация национальных режимов ответственности перевозчиков полностью соответствует основным принципам функционирования Европейского Сообщества и Соглашению Украины о партнерстве и сотрудничестве 1994 года.

22. Отсутствие согласованности в области ограничения ответственности перевозчика приведет к неравным условиям деятельности перевозчиков разных стран. В менее благоприятных условиях окажутся перевозчики под флагами стран, не установивших предел ответственности, или установивших его на уровне более низком, чем это предусмотрено КППВ.

ШВЕЙЦАРИЯ

23. Установление международного режима договорной ответственности при перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям не представляется необходимым. Таким образом Швейцария не поддерживает установление такого режима.
