



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/12
3 December 2008

RUSSIAN
Original: FRENCH

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 четвертая сессия
Женева, 11-13 февраля 2009 года
Пункт 6 предварительной повестки дня

**СТРАСБУРГСКАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ (КОВС)**

Представлено Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР)

Примечание секретариата

На своей пятьдесят второй сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) в рамках обсуждения вопроса о согласовании правовой основы международных перевозок по внутренним водным путям приняла к сведению деятельность Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) по пересмотру Страсбургской конвенции 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве. SC.3 ознакомилась с проектом дополнительного протокола к этой Конвенции, разработанным в целях облегчения условий присоединения к ней для государств, не являющихся сигнатариями (ECE/TRANS/SC.3/14), и поручила секретариату оказать ЦКСР содействие в распространении текста этого протокола среди государств, не являющихся членами ЦКСР (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 42). Последний вариант проекта воспроизведен в приложении. Возможно, правительства государств, не являющихся членами ЦКСР, пожелают выразить свое мнение по предложениям, касающимся области применения этой Конвенции, а также относительно пределов ответственности в случае телесных повреждений, нанесенных пассажирам.

Приложение

Предварительный проект дополнительного протокола к Страсбургской конвенции 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве

I. Введение

В представленном проекте протокола нашли отражение итоги обсуждения, состоявшегося в ходе совещаний, проведенных в ноябре 2007 года, апреле 2008 года и октябре 2008 года. Цель последнего из этих совещаний, запланированного на апрель 2009 года, состоит в завершении разработки настоящего проекта. К числу аспектов, по которым надлежит достичь согласия, относятся следующие элементы:

- a) Новые пределы ответственности (ст. 3 протокола):
 - i) статья 3 а): предложены два варианта, предусматривающие увеличение первоначальных сумм соответственно на 75% и 100%;
 - ii) статья 3 б): предложены три варианта:
 - a. использовать ту же формулировку, что и в первоначальном тексте КОВС (половина сумм, указанных в статье 3 а));
 - b. предусмотреть треть сумм, указанных в подпункте а), для других требований: это соответствовало бы увеличению сумм на 67%;
 - c. использовать формулировку подпункта а), сохранив положение об учете инфляции на основе увеличения сумм на 50%.
- b) Пределы ответственности в случае нанесенных пассажирам телесных повреждений, обусловленные предусмотренной для государств-участников возможностью сделать оговорку (статья 4 и статья 6 2) протокола). Предложены следующие два варианта:
 - i) Вариант 1:
 - a. принятие суммы, указанной в Конвенции ООМТ 1996 года (175 000 СПЗ),

- b. сохранение верхних и нижних пределов, указанных в КОВС 1988 года, с переоценкой их на 50% для учета инфляции.
- ii) Вариант 2:
- a. принятие суммы, указанной в Конвенции ООМТ 1996 года (175 000 СПЗ),
 - b. сохранение верхних и нижних пределов, указанных в КОВС 1988 года, с переоценкой их на 50% исключительно в случае каютных судов.

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).

- c) Применимое право и область применения КОВС (ст. 5 протокола/ст. 15 КОВС):

Статья 5 а) заключена в квадратные скобки, так как государствам предложено подумать над последствиями применения зарезервированной формулировки, выражающимися в том, что Конвенция станет применимой в случае происшествия, происходящего на любом из водных путей, проходящих по территории одного из Договаривающихся государств. При этом в данной статье используется формулировка, предусмотренная в документе CLNI/EG (07) Rev.2 в контексте варианта 1 ("настоящая Конвенция применяется ... когда ... судно осуществляло плавание по одному из водных путей, к которым применяется международный режим судоходства"), что обуславливает применение КОВС на некоторых реках, независимо от того, была ли Конвенция ратифицирована государством, на территории которого произошло происшествие.

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

вариант 2:

в отношении всех других требований - треть сумм, предусмотренных в подпункте а);

вариант 3:

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 [1050] 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 [1050] расчетных единиц на каждый кВт мощности их двигательных установок;
- iii) для судна-толкача или буксира - [1050] 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 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] 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;

- 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 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 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.

Вариант 1:

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

Вариант 2:

Эти пределы не могут быть менее 720 000 расчетных единиц и не могут быть более 12 млн. расчетных единиц для судов, предназначенных для однодневных экскурсий. Эти пределы не могут быть менее 1 080 000 расчетных единиц и не могут быть более 18 млн. расчетных единиц для пассажирских каютных судов. 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.

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, это лицо предъявляет в суде Договаривающегося государства требование об ограничении его ответственности 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 находящемуся 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 внутренних водных путях 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

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

уведомления, 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:
 - 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.

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 хранение 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
 - 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 ...
