



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2007/9
3 August 2007

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят первая сессия
Женева, 17-19 октября 2007 года
Пункт 9 b) повестки дня

**СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ,
ВКЛЮЧАЯ ИЗУЧЕНИЕ ПРАВОВЫХ ПОЛОЖЕНИЙ: РАССМОТРЕНИЕ
ВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВЛЕНИЯ ОБЩЕГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА
ДЛЯ ОГРАНИЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СОБСТВЕННИКОВ СУДОВ
ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ НА ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОЙ ОСНОВЕ**

Пересмотр Страсбургской конвенции об ограничении
ответственности во внутреннем судоходстве 1988 года (КОВС)

Передано Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР)

Примечание: В связи с обсуждением возможности установления общего правового режима для ограничения ответственности собственников судов внутреннего плавания на общеевропейской основе секретариат приводит ниже общие положения дополнительного протокола к Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве 1988 года, которые были приняты в качестве базового документа для обсуждения на совещании правительственных экспертов, состоявшегося 12 июня 2007 года в Страсбурге, а также предварительный проект протокола. Оба документа были представлены Центральной комиссией судоходства по Рейну, которая занимается организацией процесса пересмотра. С докладом о работе совещания экспертов можно ознакомиться в секретариате ЦКСР. Следующее совещание экспертов пройдет 13-14 ноября 2007 года в Страсбурге; основной вопрос, который будет на нем рассмотрен, касается сферы применения Конвенции.

Приложение

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРОЕКТА ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОТОКОЛА К СТРАСБУРГСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1988 ГОДА ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ (КОВС)

Страсбургская конвенция об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве 1988 года КОВС

Общие положения проекта Дополнительного протокола к КОВС

КОВС, подписанная в 1988 году государствами - членами ЦКСР и Люксембургом, вступила в силу 1 сентября 1997 года. Ее участниками являются четыре государства: Люксембург, Нидерланды, Швейцария и Германия.

Цель КОВС

КОВС устанавливает систему ограничения ответственности собственника судна фиксированной суммой в случае нанесения ущерба во время плавания. Собственники судов и спасатели, определения которых приводятся в статье 1 КОВС, могут ограничить свою ответственность, каким бы ни было для нее основание¹, если не доказано наличие преднамеренной ошибки с их стороны² за счет фонда, создаваемого в суде или другом компетентном национальном органе, размер которого определяется в соответствии с положениями КОВС. Таким образом, положения о пределах ответственности, предусмотренные Конвенцией, заменяют возможные национальные положения, касающиеся ограничения ответственности (например, положения, ограничивающие ответственность стоимостью судна и груза, или положения, предусматривающие неограниченную ответственность). Общие пределы, предусмотренные КОВС, устанавливают верхние предельные значения возмещения всех убытков, возникающих в

¹ Статья 1, пункт 3.

² Статья 4: "Лицо, несущее ответственность, не имеет права ограничить свою ответственность, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб или по самонадеянности и с сознанием, что такой ущерб может быть причинен".

результате одного и того же события, причинившего ущерб, независимо от основания для выплаты соответствующего возмещения, будь то иск о соблюдении договорной ответственности или квазиделиктной ответственности собственника или иск, поданный в отношении самого судна³.

Фонд создается или путем внесения соответствующей суммы, или путем представления обеспечения, приемлемого по законодательству государства-стороны, в котором создается фонд. Такой фонд может создаваться собственником или страховщиком собственника. На практике средства фонда образуются за счет страховых взносов: хотя Конвенцией прямо не предусматривается обязательство по заключению страхового договора⁴, фактически право на ограничение ответственности предполагает страхование собственника.

С момента создания фонда в государстве-стороне никакое другое государство-сторона не может разрешать применение в отношении собственника процедуры ареста имущества или другой процедуры. Таким образом, КОВС обеспечивает защиту собственника. Кроме того, она служит гарантией для стороны, понесшей ущерб, поскольку ей исключается возможное уклонение собственника судна от ответственности, например, путем создания общества с ограниченной ответственностью для каждого судна, находящегося в эксплуатации.

Область применения КОВС

КОВС предусматривает три отдельных фонда:

1. фонд для покрытия требований, связанных со смертью или телесными повреждениями третьих лиц (квазиделиктная ответственность): размер суммы, вносимой в этот фонд, исчисляется в зависимости от тоннажа и мощности двигательной установки судна (пункт 1 статьи 6 КОВС, который будет заменен подпунктом 1 а) статьи 3 Дополнительного протокола (ДП));
2. фонд для покрытия требований, связанных с причинением материального ущерба, в том числе ущерба, нанесенного окружающей среде: размер суммы,

³ КОВС, статья 4.

⁴ Страхование плавания по Рейну не является обязательным. Обязательный характер страхования определяется решением государств.

вносимой в этот фонд, равен половине суммы, указанной в предыдущем пункте (подпункт 1 b) статьи 6 КОВС, приводится в подпункте 1 b) статьи 3 ДП)⁵;

3. фонд для покрытия требований, связанных со смертью и телесными повреждениями пассажиров (договорная ответственность): размер суммы, вносимой в данный фонд, исчисляется в зависимости от пассажироместимости судна (статья 7 КОВС, которая будет изменена статьей 4 ДП).

КОВС исключает ограничение ответственности установленной суммой в отношении:

- требований, вызванных оказанием помощи или спасанием (пункт а) статьи 3)
- требований о покрытии ядерного ущерба (пункты b) и с) статьи 3)
- требований служащих собственника (пункт d) статьи 3).

Кроме того, Государства-стороны имеют возможность исключать применение предусмотренных Конвенцией ограничений в следующих случаях:

- При нанесении ущерба окружающей среде (подпункт 1 а) статьи 18): Государства-стороны могут исключить из положений об ограничении ответственности требования, связанные с "ущербом, обусловленным изменением физического, химического или биологического состояния воды". Этой оговоркой воспользовались четыре государства, являющихся в настоящее время сторонами КОВС⁶.
- При нанесении ущерба третьим лицам при перевозке опасных грузов (подпункт 1 b) статьи 18): Государства-стороны могут исключить из положений об ограничении ответственности требования, связанные с "ущербом, причиненным при перевозке опасных грузов" в той мере, в которой их национальные правила предусматривают более высокие пределы или

⁵ Если средств фонда 1 недостаточно для покрытия требований, связанных со смертью или телесными повреждениями третьих лиц, КОВС предусматривает возможность использования до половины суммы, внесенной в фонд 2 (подпункт 1 с) статьи 6).

⁶ Нидерланды предусматривают учреждение специального фонда для покрытия ущерба, наносимого окружающей среде.

неограниченную ответственность. Из четырех Государств - сторон КОВС данной оговоркой воспользовались Нидерланды и Германия.

- При нанесении ущерба, связанного с управлением прогулочными судами и "боевыми" судами (подпункт 1 d) статьи 18): Государства-стороны могут сохранить за собой право ссылки на ограничение ответственности для судов, используемых в коммерческих целях. Из четырех Государств - сторон КОВС этой оговоркой воспользовались Швейцария, Люксембург и Германия.
- При нанесении телесных повреждений пассажирам (статья 6 проекта ДП): проект дополнительного протокола предусматривает для Государств-сторон возможность не применять ограничения, касающиеся требований, связанных со смертью и телесными повреждениями пассажиров в случае, когда их национальными правилами устанавливаются более высокие пределы или неограниченная ответственность.
- Географическая область применения КОВС (статья 9 проекта ДП): проектом Дополнительного протокола предусматривается возможность полного или частичного исключения применения положений протокола на некоторых судоходных путях: Франция и Швейцария уже заявили о том, что они воспользуются этой оговоркой. Нидерланды, Люксембург и Германия, вероятно, не воспользуются ею, поскольку они уже приняли решение о распространении области применения КОВС на все свои водные пути. Бельгия заявила о своей готовности применять КОВС в отношении всех своих водных путей.

Предмет переговоров по Дополнительному протоколу

Проект Дополнительного протокола преследует две цели:

- 1) распространить область применения КОВС на все европейские государства, в которых внутреннее судоходство является важным сектором экономической деятельности;
- 2) произвести переоценку общих пределов ответственности.

Таким образом, КОВС, измененная в соответствии с Протоколом, могла бы стать первым этапом на пути к гармонизации норм права о гражданской ответственности во внутреннем судоходстве. В Конвенции определены только общие верхние пределы компенсации, но не установлен применяемый режим ответственности⁷, который по-прежнему регламентируется национальным законодательством каждого государства. С учетом ограниченного характера поставленной ею цели Конвенция вряд ли будет противоречить национальному законодательству государств.

Для того чтобы данная Конвенция могла быть ратифицирована большинством Государств-сторон⁸, установленные размеры компенсации должны быть приведены в соответствие с размерами, установленными в отношении других видов транспорта.

Хотя речь не идет о том, что в ходе переговоров по Протоколу будут вновь обсуждаться положения КОВС в целом, в отношении некоторых конкретных аспектов может быть поднят вопрос о материальной сфере применения КОВС. На практике важно добиться того, чтобы принятие Протокола явилось реальным продвижением по пути согласования и его положения не стали предметом чрезмерного числа оговорок. В этой связи можно поставить вопрос о готовности государств связать себя общими ограничениями ответственности в отношении ущерба окружающей среде и телесных повреждений пассажиров.

⁷ В частности, ограничение ответственности не связано с презумпцией ответственности.

⁸ В конечном счете маловероятно, что государствами ратифицируют Конвенцию, в которой размеры установленных сумм превышают обычно применяемые размеры.

II. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОТОКОЛА К
СТРАСБУРГСКОЙ КОНВЕНЦИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВО
ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ 1988 ГОДА

**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 - стороны настоящего Протокола,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНЫ в полезности гармонизации 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

Пункт а) статьи 3 Конвенции заменен следующим текстом:

- "а) к требованиям, вызванным оказанием помощи или спасанием, включая, если применимо, любое требование о специальной компенсации согласно статье 14 Международной конвенции о спасании 1989 года с поправками или о взносе по общей аварии;"

Статья 3

Пункт 1 статьи 6 Конвенции заменен следующим 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, - ... расчетных единиц на каждый м³ водоизмещения при максимально разрешенной осадке, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, - дополнительно... расчетных единиц за каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - ii) для судна, предназначенного для перевозки грузов, - ... расчетных единиц на каждую тонну полной грузоподъемности судна, а для судов, оснащенных механическими двигательными установками, - дополнительно... расчетных единиц на каждый кВт мощности их двигательных установок;
 - iii) для судна-толкача или буксира -... 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 в соответствии с подпунктом iii), увеличивается на... 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 пунктами i), ii) или iii), увеличивается на... 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) в отношении всех других требований - половина сумм, предусмотренных в подпункте a);
- c) когда сумма, исчисленная в соответствии с подпунктом a), не достаточна для полной оплаты указанных в этом подпункте требований, сумма, исчисленная в соответствии с подпунктом b), может использоваться для оплаты неоплаченного остатка по требованиям, указанным в подпункте a), 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... расчетных единиц в отношении требований, связанных со смертью или телесными повреждениями, и... 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... расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с судовым свидетельством".

Статья 5

Статью 15 следует читать:

"Настоящая Конвенция применяется во всех случаях, когда лицо, указанное в статье 1, предъявляет требование об ограничении его ответственности в суде Договаривающегося государства или об освобождении арестованного судна или другого имущества либо любого обеспечения, которое предоставлено на национальной территории Договаривающегося государства".

Статья 6

Пункты 2,3 и 4 статьи 18 Конвенции заменены следующим текстом:

- "2. Несмотря на предел ответственности, предписанный в пункте 1 статьи 7, Государство-сторона может регламентировать специальными положениями национального законодательства систему ответственности, применяемую к требованиям, связанным со смертью или телесными повреждениями пассажиров судна, при условии, что предел ответственности будет не ниже предела, предписанного в пункте 1 статьи 7. Государство-сторона, воспользовавшееся возможностью, предусмотренной в настоящем пункте, уведомляет депозитария о принятых пределах ответственности или о том, что такие пределы не предусмотрены.
3. Оговорки, сделанные при подписании, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или одобрении.
4. 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 указанную в нем дату.
5. При отсутствии другого заявления, сделанного в момент сдачи документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, оговорки, сформулированные Договаривающимися государствами Конвенции до ратификации, принятия или одобрения Протокола, сохраняются в том случае, если они относятся к положениям, которые не были изменены Протоколом".

Статья 7

Пункт 4 статьи 20 Конвенции заменен следующим текстом:

- "4. Решение о пересмотре сумм ограничения, 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 Конвенции представлены во время голосования".

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 8

Единый документ

1. Конвенция и настоящий Протокол рассматриваются и толкуются в качестве образующих единый документ в отношении договор между Сторонами настоящего Протокола.
2. Государство, которое является Стороной настоящего Протокола, но не является Стороной Конвенции, связано положениями Конвенции, измененной настоящим Протоколом, в отношении других Государств - сторон настоящего Протокола.
3. 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 государствами 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

- b) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или одобрения с последующей ратификацией, принятием или одобрением; либо
 - c) присоединения.
3. Любое государство может во время подписания, ратификации, принятия, одобрения или присоединения сделать оговорку о праве на полное или частичное исключение применения положений Протокола в отношении некоторых своих судоходных путей.
 4. Любое государство, которое сделало оговорку, предусмотренную в статье 18 Конвенции, измененной настоящим Протоколом, может снять ее в любое время посредством уведомления, направленного депозитарию. Такая отмена оговорки вступает в силу в день получения уведомления или в более позднюю дату, указанную в уведомлении.
 5. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего 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 даты, на которую все Государства - стороны 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-стороной путем уведомления, направляемого депозитарию, в любое время после истечения одного года с даты вступления настоящего Протокола в силу для этой Стороны.
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 - сторонами 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, требуемом 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 ...
