



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/2003/10  
28 July 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

(Сорок седьмая сессия, 7-9 октября 2003 года,  
пункт 9 повестки дня)

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

Записка секретариата

На своей сорок пятой сессии Рабочая группа приняла к сведению сводный документ о статусе правовых документов ЕЭК ООН, имеющих отношение к внутреннему судоходству (TRANS/SC.3/2001/6), и отметила, что Конвенция 1976 года о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) с поправками, внесенными в нее на основании Протокола 1978 года (ECE/TRANS/20 и ECE/TRANS/33), еще не вступила в силу и что ее подписало только одно государство и только одно государство является ее Договаривающейся стороной. Секретариату было поручено подготовить и распространить вопросник, с тем чтобы выяснить, какие трудности могли воспрепятствовать присоединению государств - членов ЕЭК ООН к КППВ и какие меры следует принять в этой связи (TRANS/SC.3/155, пункты 40 и 41).

Ниже воспроизводится резюме ответов правительств на вопросник (TRANS/SC.3/2002/9), касающийся Конвенции КППВ.

-----

**Резюме ответов правительств стран-членов на вопросник ЕЭК ООН, касающийся  
Конвенции 1976 года о договоре о международной перевозке пассажиров и  
багажа по внутренним водным путям (КППВ)**

1. На вопросник, распространенный секретариатом и содержащийся в документе TRANS/SC.2/2002/9, ответили правительства следующих девяти стран: Австрии, Беларуси, Венгрии, Литвы, Польши, Российской Федерации, Словакии, Финляндии и Франции.

2. Полученные результаты можно резюмировать следующим образом:

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

3. В некоторых ответах (Беларуси, Литвы, Польши и Российской Федерации) указывается, что ратификация Конвенции не состоялась по той причине, что объем международных пассажирских и грузовых перевозок в соответствующих странах пока весьма незначителен либо полностью отсутствует и, следовательно, отсутствуют и аварии в ходе таких перевозок. Вместе с тем правительство Польши считает, что участие страны в работе, проводящейся в рамках Конвенции КППВ, может способствовать корректировке национального транспортного законодательства в соответствии с нормами ЕС. В одном из ответов говорится, что ратификация не имела места из-за отсутствия интереса к этой Конвенции со стороны других соответствующих государств. Правительство Финляндии отметило, что в Финляндии соответствующее национальное законодательство применяется в отношении как морских, так и внутренних перевозок, и основывается на Афинской конвенции, измененной в силу Протокола 1990 года. Правительство Франции напомнило, что в ходе дискуссии, проходившей в процессе разработки Конвенции, преобладало две противоположные тенденции. Выразителем одной из них являлась Франция, стремившаяся к приведению положений будущего документа в большее соответствие с законодательством, регулирующим функционирование других видов транспорта. Другая же тенденция выражалась в согласовании проекта КППВ с нормами морского права. В результате правительство Франции не смогло подписать Конвенцию КППВ в 1976 году.

*Вопрос 2: Считается ли предел ответственности, предусмотренный статьями 7 и 11, надлежащим, слишком низким или слишком высоким? Способствовало бы ратификации внесение поправок в нынешние положения о пределах ответственности? Если да, то на каком уровне следует установить эти пределы для облегчения принятия Конвенции вашей страной?*

4. Два респондента сочли пределы ответственности Конвенции КППВ, измененной на основании Протокола (66 667 СПЗ), приемлемыми, а три других - слишком низкими. Правительство Франции указало, что в настоящее время в национальном законодательстве страны предусматривается максимальный предел ответственности, составляющий 175 000 СПЗ на одного пассажира в случае его гибели или ранения и что даже этот уровень предполагается поднять еще выше в соответствии с положениями разрабатываемого проекта нового протокола к Афинской Конвенции<sup>1</sup>.

*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?*

5. Никакой информации представлено не было.

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

4. Один из респондентов выразил обеспокоенность в связи с возможным увеличением бремени ответственности судоходных компаний в случае применения пределов ответственности КППВ. Правительство Финляндии информировало, что оно не сможет стать стороной пересмотренной конвенции КППВ, если в ней будет предусматриваться менее благоприятный режим ответственности по отношению к пассажирам, чем в Афинской конвенции с внесенными в нее поправками.

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

7. Большинство респондентов не считает, что статья 2 Конвенции, предусматривающая всю полноту ответственности перевозчика за действия и упущения своих агентов и лиц, является препятствием для того, чтобы они стали сторонами Конвенции. Одно из правительств отметило, что приемлемой может быть лишь ответственность перевозчика в случае навигационной аварии, но не ответственность за выполнение условий перевозки в отношениях между пассажиром, перевозчиком и судном.

---

<sup>1</sup> Согласно Протоколу 2002 году к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, ответственность перевозчика в случае гибели или ранения пассажира ограничивается 250 000 СПЗ.

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

8. Правительства Австрии и Литвы считают, что для них нет никакой необходимости в установлении международного режима договорной ответственности применительно к перевозкам пассажиров и багажа по внутренним водным путям (в случае Литвы - по причине отсутствия международных пассажирских перевозок). Правительство Финляндии указало, что, поскольку в различных странах могут существовать различные обстоятельства, Конвенция может оказаться необходимой, особенно для стран, обладающих внутренними водными путями (реками и озерами), но не имеющих морского побережья. Другие респонденты считают, что следует начать работу по установлению такого режима с целью обеспечения общеевропейской гармонизации в этой области.

-----