

# ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации

О внесении проекта федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года"

В соответствии со статьей 104 Конституции Российской Федерации Правительство Российской Федерации вносит на рассмотрение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Тротокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года".

Приложение: 1. Текст законопроекта на 1 л.

2. Заверенные копии официальных текстов: Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года на 17 л.; Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года на 22 л.;





Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года на 7 л.

- 3. Пояснительная записка к законопроекту на 4 л.
- 4. Финансово-экономическое обоснование на 1 л.
- 5. Перечень федеральных законов, подлежащих в связи с данным законопроектом признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию, на 1 л.
- 6. Перечень нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих в связи с данным законопроектом признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию, на 1 л.
- 7. Постановление Правительства Российской Федерации по данному вопросу на 1 л.

Saul

Председатель Правительства Российской Федерации

Д.Медведев



Вносится Правительством Российской Федерации

Проект N 560581-4

## ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года

#### Статья 1

Присоединиться от имени Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года, принятому в г. Лондоне 1 ноября 2002 года.

#### Статья 2

Денонсировать от имени Российской Федерации Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года, принятую в г. Афины 13 декабря 1974 года, и Протокол к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года, принятый в г. Лондоне 19 ноября 1976 года.

Президент Российской Федерации

James Stractob

## ПРОТОКОЛ К АФИНСКОЙ КОНВЕНЦИИ О ПЕРЕВОЗКЕ МОРЕМ ПАССАЖИРОВ И ИХ БАГАЖА 1974 г.

#### стороны настоящего протокола,

ЯВЛЯЯСЬ СТОРОНАМИ Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, принятой в Афинах 13 декабря 1974 года,

согласились о следующем:

#### Статья I

Для целей настоящего Протокола:

- 1. "Конвенция" означает Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года.
- 2. "Организация" имеет то же значение, что и в Конвенции.
- 3. "Генеральный секретарь" означает Генерального секретаря Организации.

#### Статья II

- (1) Пункт I Статьи 7 Конвенцин заменяется следующим:
- "1. Ответственность перевозчика в случае смерти пассажира или причинения ему телесного повреждения ни в коем случае не должна превышать 46.666 расчетных единиц в отношении перевозки в целом. Если в соответствии с законом страны суда, рассматривающего дело, ущерб возмещается в форме периодических платежей, соответствующая общая сумма этих платежей не должна превышать указанного выше предела".
  - (2) Статья 8 Конвенции заменяется следуьщей:
- "). Ответственность перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа ни в коем случае не должна превышать 833 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.
- 2. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомашин, включая весь багаж, перевозимый в машине или на ней, ни в коем случае не должна превышать 3.333 расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом.

. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение Загажа, ного чем тот, который указам в пунктаж 1 и 2 настоящей Статьи, ни в оем случае не должна превышать 1.200 расчетных единиц на пассажира отношении перевозки в целом.

. Перевозчик и пассажир могут закличить соглащение о том, что отетственность может оыть возложена на перевозчика только за вычетом раншизы, не превышающей 117 расчетных единиц, - в случае повреждения втомашины, и 13 расчетных единиц на пассажира - в случае утраты или овреждения иного багажа, причем эта сумма должна вычитаться из суммы онесенной утраты или повреждения".

(3) Статъя 9 Конвенции и ее заглавие заменяются следующим обраом:

#### "Расчетная единица или валютная единица и перевод

. Расчетная единица, упомянутая в настоящей Конвенции, является диницей "специального права заимствования", как она определена Межународным валютным фондом. Суммы, упомянутые в Статьях 7 и 8, переодятся в национальную валюту Государства, суд которого рассматривает ело, на основе стоимости этой валюты на дату вынесения решения или на дату, установленную соглашением Сторон. Стоимость национальной вамыты Государства, являющегося членом Международного валютного фонда, единицах "специального права заимствования" исчисляется в соответтвии с методом определения стоимости, применяемым Международным ватытным фондом на соответствующую дату для его сооственных операций и расчетов. Стоимость национальной валюты Государства, не являющегося сленом Международного валютного фонда, в единицах "специального празаимствования" исчисляется способом, установленным этим Государством.

• Государство, которое не является членом Международного валитнофонда и законодательство которого не разрешает применения положений пункта 1 настоящей Статьи, может, тем не менее, во время ратифичации или присоединения либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, которые должны применяться на его территории, устанавливаются следующим образом:

- (а) в отношении пункта ! Статьи 7 700,000 валытных единиц;
- (b) в отношении пункта ! Статьи 8 12.500 валютных единиц;
- (с) в отношении пункта 2 Статьи 8 50.000 валютных единиц:
- (d) в отношении пункта 3 Статьи 8 18.000 валютных единиц;
- (е) в отношении пункта 4 Статьи 8 вычитаемая сумма не должна превышать 1.750 валютных единиц в случае повреждения автомашины и 200 валютных единиц на пассажира - в случае утраты или повреждения иного багожа.

Валютная единица, упомянутая в настоящем пункте, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод суми, указанных в настоящем пункте, в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего Государства.

3. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 2, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Государства, насколько это возможно, ту же
реальную ценность сумм, указанных в Статьях 7 и 8, какая выражена в
этих статьях в расчетных единицах. Государства сообщают депозитарию
способ исчисления согласно пункту 1 или, в соответствующем случае,
результат перевода согласно пункту 2 при сдаче на хранение документа,
упомянутого в Статье III, затем всякий раз, когда происходит изменение
в этом способе или в результатах перевода".

#### Статья III

#### Подписание, ратификация и присоединение

- 1. Настоящий Протокол открыт для подписания лежым Государством, которое подписало Конвенцию или присоединилось к ней, и любым Государством, приглашенным на Конференцию по пересмотру положений о расчетной единице Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г., состоявшуюся в Лондоне с 17 по 19 ноября 1976 года. Настоящий Протокол открыт для подписания с 1 февраля 1977 г. до 31 декаоря 1977 г. в штабквартире Организации.
- 2. При условии соблюдения пункта 4 данной Статьи настоящий Протокол подлежит ратификации, принятию или одобрению Государствами, которые подписали его.

При условии соблюдения пункта 4 данной Статьи настоящий Протокол крыт для присоединения к нему Государств, которые не подписали его.

Ратификация, принятие, одобрение настоящего Протокола или присоинение к нему могут быть осуществлены Государствами-Сторонами Коннции.

Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляютпутем сдачи на хранение официального документа об этом Генеральному кретарю.

Льюой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединии, сданный на хранение после вступления в силу какой-лифо поправк настоящему Протоколу в отношении всех существующих Сторон или сле выполнения всех мер, требуемых для вступления в силу поправки отношении всех существующих Сторон, считается относящимся к Протокос вмесенной в него поправкой.

#### Статья IV

#### Вступление в силу

Настоящий Протокол вступает в силу для Государств, которые ратищировали, приняли, одобрили Протокол или присоединились к нему, на вяностый день после даты, на которую десять Государств либо подпит Протокол без оговорки о ратификации, принятии или одобрении, либо кадут на хранение необходимые документы о ратификации, принятии, тобрении или присоединении.

Настоящий Протокол, однако, не вступает в силу до вступления в шу Конвенции.

Для любого Государства, которое подпишет настоящий Протокол без оворки о ратификации, принятии или одобрении или сдаст на хранение ой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении эднее, настоящий Протокол вступает в силу на девяностый день после ты подписания Конвенции или сдачи документа на хранение.

#### Статья У

Настоящий Протокол может быть денонсирован любой Стороной в люе время после даты вступления Протокола в силу для этой Стороны.

- 2. Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа Генеральному секретарю, который сообщает всем другим Сторонам о получении документа о денонсации и о дате сдачи его на хранение.
- 3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года после сдачи на хранение документа о денонсации или по прошествии более длительного периода, который может быть предусмотрен в этом документе.

#### Статья VI

#### Пересмотр и поправки

- Организация может созвать конференцию для пересмотра настоящего Протокола или внесения в него поправок.
- Организация созывает конференцию Сторон настоящего Протокола для пересмотра или внесения в него поправок по просьбе не менее чем одной трети Сторон.

#### Статья VII

#### Депозитарий

- 1. Настоящий Протокол сдается на хранение Генеральному секретарю.
- 2. Генеральный секретарь:
  - (а) сообщает всем Государствам, подписавшим настоящий Протокол или присоединившимся к нему:
    - (i) о каждом новом подписании и каждой новой сдаче на хранение документа, а также о дате такого подписания или сдачи на хранение;
    - (ii) о дате вступления в силу настоящего Протокола;
    - (iii) о сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола, а также о дате вступления денонсации в силу;
    - (iv) о любых поправках к настоящему Протоколу;
  - (b) направляет надлежаще заверенные копии настоящего Протокола всем Государствам, которые подписали настоящий Протокол или присосранились к нему.

3. После вступлення в силу настоящего Протокола Генеральный секретарь передает его надлежаще заверенную копию в Секретариат Организации объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со татьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

### CTATER VIII

#### Языки

Настоящий Протокол составлен в одном подлинном экземпляре на иглийском и французском языках, причем оба текста являются равно утентичными. Официальные переводы на русский и испанский языки будут одготовлены Генеральным секретарем и сданы на хранение вместе с подисанным подлинным экземпляром.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ девятнадцатого ноября одна тысяча девятьсот емьдесят шестого года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО инжеподписавшиеся, должным образом на то полномоченные, подписали настоящий Протокол. ЗАВЕРЕННАЙ КОПИЙ ОМИЦИАПЬНОГО ЗАВЕРЕННАЙ КОПИЙ ОМИЦИАПЬНОГО

ОТ ИМЕНИ ТЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРА МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ МОРСКОЙ КОНОУЛЬТАТИВНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ:

Man

панион: 24 јагу 2008

All The State of the Control of the

Копия верна:

ДИРЕКТОР ПРАВОВОГО ДЕПАРТАМЕНТА МИД РОССИИ

Е.ЗАГАЙНОВ

АФИНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ О ПЕРЕВОЗКЕ МОРЕМ ПАССАЖИРОВ И ИХ БАГАЖА 1974 ГОДА

# АФИНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ О ПЕРЕВОЗКЕ МОРЕМ ПАССАМІРОВ И ИХ БАГАЖА 1974 г.

Государства-Стороны настоящей Конзенции,

ПРИЗНАВАЯ желательным установить посредством соглашения некоторые правила у перевозки морем пассажиров и их багажа,

РЕШИЛИ заключить с этой целью Конвенцию и поэтому согла-

#### Статья І

#### Определения

В настоящей Конвенции указанные ниже термины имеют следую-

- I. а) "перевозчик" означает лицо, которым или от имени которого заключен договор перевозки, независимо от того, осуществляется ли фактически перевозка им самим или заменяющим перевозчиком;
- в) "заменяющий перевозчик" означает лицо, иное чем перевозчик, которое, будучи собственником, фрактователем или оператором судна, фактически осуществляет всю перевозку или ее часть:
- 2. "договор перевозки" означает заключенный перевозчиком или от его имени договор о перевозке пассажира или, в соответствующем случае, пассажира и его багажа;
- 3. "судно" означает только морское судно, за исключением судна на воздушкой подушке:
- 4. "пассажир" означает любое лицо, которое перевозится на судне
  - а) по договору перевозки, или
- в) с согласия перевозчика для сопровождения автомашини или живих животных, являющихся предметом договора перевозки грузов, не регулируемого настоящей Конвенцией;

- 5. "Сагаж" означает любой предмет или автомашину, перевозимые перевозчиком по договору перевозки, за исключением:
- а) вещей или автомашин, перевозимых по договору фрахтования, коносаменту или другому договору, относящемуся главным образом к перевозке грузов, и
  - в) живих животных:
- 6. "каютний багаж" означает багаж, ксторий находится в каюте пассажира или иным образом находится в его владении, под его охраной или его контролем. За исключением случаев применения пункта 8 настоящей статьи и статьи 8, каютний багаж включає багаж, который пассажир имеет в своей автомашине или на ней;
- 7. "утрата или повреждение багажа" включает материальный ущерб, причиненный тем, что багаж не был выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться, но не включает задержки, вызванные трудовыми конфликтами;
  - 8. "перавозка" охвативает следующие периоди:
- а) в отношении пассажира и его каютного багажа период, в течение которого пассажир и/или его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки и период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки виличена в стоимость билета или если судно, используемое для этой вспомогательной перевозки, было предоставлено в распоряжение пассажира перевозчиком. Однако, в отношении пассажира перевозка не охвативает период, в течение которого он находится на морском вокзале, на причале или в любом инсм портовом сооружень либо на нем;
- в) в отношении каютного багажа также период, в течение которого пассажир находится на мерскем вокзале, на причале или в любом другом портовом сооружении либо на нем, если этот багах принят перевозчиком, его служащим или агентом и еще не выдан пасажиру;

- с) в отношении иного багажа, который не является каютным багажом, период с момента принятия его перевозчиком, его служащим или агентом на берегу или на борту судна до момента его выдачи перевозчиком, его служащим или агентом;
- 9. "международная перевозка" означает любую перевозку, при которой в соответствии с договором перевозки место отправления и место назначения расположени в двух различных Государствах либо в одном Государстве, если согласно договору перевозки или предусмотренному рейсу промежуточный порт захода находится в другом Государстве;
- IO. "Организация" означает Межправительственную морскую консультативную организацию.

## Статья 2

#### Сфера применения

- І. Настоящая Конвенция применяется к любой международной перевозке, если:
- а) судно плавает под флагом Государства, являющегося Стороной настоящей Конвенции, или зарегистрировано в таком Государстве, или
- в) договор перевозки заключен в Государстве, являющемся Стороной настоящей Конвенции, или
- с) в соответствии с договором перевозки место отправления или назначения находится в Государстве, являющемся Стороной настоящей Конвенции.
- 2. Несмотря на положения пункта I настоящей статьи, настоя щая Конвенция не применяется, когда перевозка подпадает под режим гражданской ответственности, предусмотренной положениями любой другой международной конвенции о перевозке пассажиров и и багажа иним видом транспорта, если только эти положения должны применяться к перевозке морем.

#### . Статья 3

#### Ответственность перевозчика

- I. Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, с так же в результате утраты или повреждения багажа, если происшестви вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием вины или небрежности перевозчика, ет служащих или агентов, действоваещих в пределах своих служебных обязанностей.
- 2. Бремя доказивания того, что происшествие, вследствие когрого был причиней ущерб, произошло во время перевозки, а также брема доказывания размера ущерба возлагается на истца,
- 3. Вина или небрежность перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей, предполагается, поскольку не доказано противоположное, если смерть из телесные повреждения пассажира либо утрата или повреждение каю: ного багажа произошли в результате или в связи скораблекрушение столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром либо недостатками судна. В отношении утраты или повреждения иного багажа такая вина или небрежность предполагается, поскольку не доказато утрату или повреждение багажа. Во всех других случаях бремы доказывания вины или небрежности лежит на истце.

## Статья 4

## Заменяющий перевозчик

- I. Если осуществление перевозки или ее части поручено заменяющему перевозчику, перевозчик тем не менее остается ответство ным, в соответствии о положениями настоящей Конвенции, за всю и ревозку. Вместе с тем заменяющий перевозчик несет обязанности и имеет права, предусмотренные положениями настоящей Конвенции, и отношении части перевозки, осуществляемой им самим.
  - 2. В отношении перевозки, осуществляемой заменяющим перевоз

ком, перевозчик несет ответственность за действия и упущения ваменяющего перевозчика, а также его служащих и агентов, дейстивавших в пределах их служебных обязанностей.

- 3. Любое специальное соглашение о том, что заменяющий пере: чик принимает на себя обязанности, не возлагаемые на него настощей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настощей Конвенцией, имеет силу для заменяющего перевозчика только вего точно выраженном в писменной форме согласии на это.
- 4. Когда перевозчик и заменяющий перевозчик несут ответстве ность, и в той мере, в какой они несут ответственность, они отвечают солидарно.
- 5. Никакое из положений настоящей статьи не наносит ущерба праву регресса перевозчика и заменяющего перевозчика друг к дру

#### Статья 5

#### Ценности

Перевозчик не отвечает за утрату и повреждение денег, ценчы бумаг, золота, изделий из серебра, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценностей, за исключением случая, когда такие ценности были сданы на хранение перевозчику, к торый согласился их сохранять в безопасности. В последнем случа перевозчик отвечает не свыше предела, предусмотренного в пункте 3 статьи 8, если не был согласован более высокий предел ответст ности в соответствии с пунктом I статьи IO.

## Статья 6

## Вина пассажира

Если перевозчик докажет, что вина или небрежность пассажира явились причиной или способствовали его смерти или телесному по реждению либо утрате или повреждению его багажа, суд, рассматр вающий дело, может в соответствии с положениями законодательств страни суда освободить перевозчика от ответственности полностью или частично.

#### Статья 7

# Предел ответственности в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира

I. Ответственность перевозчика в случае смерти пассадира и причинения ему телесного повреждения ни в коем случае не должн превышать 700.000 франков в отношении перевозки в целом.

Если в соответствии с законом страны суда, рассматривающего дело, ущерб возмещается в форме периодических плателей, соответ вующая общая сумма этих плателей не должна превышать указанный выше предел.

2. Несмотря на положения пункта I настоящей статьи, в нацис нальном законодательстве любого Государства, являющегося Сторов настоящей Конвенции, для перевозчиков, принадлежащих к такому сударству, может быть установлен более высокий предел ответстве ности за каждого потерпевшего.

#### Статья 8

# Предел ответственности в случае утраты или повреждения багала

- I. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа ни в коем случае не должна превышать 12,500 франков на пассажира в отношении перевозки в целом.
- 2. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение аз машин, включая весь багаж, перевозимый в машине или на ней, ни в коем случае не должна превышать 50.000 франков за автомашину в отношении перевозки в целом.
- 3. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение ба жа, иного чем тот, который указан в пунктах I и 2 настоящей статьи, ни в коем случае не должна превышать 18.000 франков на пассажира в отношении перевозки в целом.
- 4. Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о том, что ответственность может быть возложена на перевозчика только за вычетом францизы, не превышающей I.750 франков в случае повреждения автомашины и 200 франков на пассажира в случае утраты

повреждения иного багажа, причем эта сумма должна быть вычтена из размера утраты или повреждения.

## Статья 9

#### Денежная единица и ее перевод

- І. Франк, упоминаемый в настоящей Конвенции, означает едини пу, содержащую 65,5 миниграмма золота 900-й пробы.
- 2. Суммы, указанные в статьях 7 и 8, переводятся в национал ную валюту Государства, суд которого рассматривает дело, на оснофициального курса этой валюты по отношению к единице, определеной в пункте I настоящей статьи, на дату вынесения решения или дату, установленную соглашением сторон. При отсутствии официального курса компетентные власти соответствующего Государства установлено, что должно рассматриваться в качестве официального курса для целей застоящей Конвенции.

#### <u>Статья ІО</u>

## Дополнительные положения о пределах ответственностя

- I. Перевозчик и пассажир могут путем точно вираженного пист менного соглашения установить более високие пределы ответственности, чем те, которые предусмотрены в статьях 7 и 8.
- 2. Проценты на сумму ущерба и судебные издержки не включают в пределы ответственности, установленные в статьях 7 и 8.

## Статья II

# Применение пределов ответственности и исключений из нее к служащим перевозчика

Если к служащему или агенту перевозчика либо заменяющего перевозчика предъявлен иск по поводу ущерба, возмещение которог предусмотрено настоящей Конвенцией, этот служащий или агент, ес он докажет, что действовал в пределах своих служебных обязаннос имеет право воспользоваться пределами ответственности, на котор перевозчик и заменяющий перевозчик вправе осилаться в соответст с настоящей Конвенцией.

## Статья 12

## Объединение требований

- І. В случаях, когда применяются пределы ответственности, установленные в статьях 7 и 8, они применяются к совокупности сумм, подлежащих возмещению по всем требованиям, возникшим в результате смерти одного пассажира или причинения ему телесных повреждений, либо утраты или повреждения его багажа.
- 2. В отношении перевозки, осуществленной заменяющим перевозчиком, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком, заменяющим перевозчиком и их служащими и агентами, действовавши в пределах своих служебных обязанностей, не может превышать наибольшей суммы возмещения, которая по настоящей Конвенции могом быть взыскана с перевозчика либо с заменяющего перевозчика. При этом ни одно из указанных лиц не должно отвечать сверх подлщего к нему применению предела ответственности.
- 3. В любом случае, когда служащий или агент перевозчика либо заменяющего перевозчика вправе, в соответствии со статье: II настоящей Конвенции, воспользозаться пределами ответственнос установленными в статьях 7 и 8, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком либо, в соответствующем случае, заменяю щим перевозчиком, и таким служащим или агентом, не должна превышать этих пределов.

## Статья 13

## Утрата права на ограничение ответственности

- I. Перевозчик не вправе воспользоваться пределами ответстве: нооти, установленными в статьях 7 и 8 и в пункте I статьи IO, если доказано, что ущерб возник в результате действий или упущен перевозчика, совершенных либо с намерением причинить этот ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможного причинения ущер-
- 2. Служащий и агент перевозчика или заменяющего перевозчика не вправе воспользоваться этими пределами ответственности, если доказано, что ущерб возник в разультате действий или упущений э

го служащего или агента, совершенных либо с намерением причинит ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможного причинени ущерба.

## Статья <u>14</u> Основания трабований

Любое требование о возмещении ущерба, вызванного смертью па сажира, нанесением ему телесного повреждения либо утратой или повреждением его багажа, может быть предъявлено к перевозчику или заменяющему перевозчику только на основании настоящей Конвенции.

### Статья 15

## Уведомление об утрате или повреждении багажа

- I. Пассажир должен направить письменное уведомление перевозчику или его агенту:
  - а) в случае явного повреждения багажа;
    - (1) в отношении каютного багажа до или в момент ғысады пассажира;
    - (11) в отношении другого багажа до или в момент его выдачи:
- в) в случае утраты багажа или повреждения багажа, которое не является явним, в течение пятнадцати дней со дня высадки или с дня выдачи багажа или с того момента, когда он должен был быть выдан;
- 2. Если пассажир не выполнил требований настоящей статьи, то предполагается, поскольку не доказано противоположное, что пассажир получил свой багаж неповрежденным.
- 3. Письменное уведомление не требуется, если состояние багах было совместно установлено или проверено в момент его получения.

## Статья 16 Срок исковой давности

I. К любому требованию о возмещении ущерба, причиненного смертью пассажира, нанесением ему телесного повреждения либо ут; той или повреждением багажа, применяется срок исковой давности : два года.

- 2. Срок исковой давности исчисляется:
- а) в случае причинения телесного повреждения со дня высад пассажира на берег;
- в) в случае смерти, происшедшей во время перевозки с того дня, когда пассажир должен был высадиться на берег, а в случае нанесения во время перевозки телесного повреждения, вызвавшего смерть пассажира после его высадки на берег, со дня смерти, прусловии, что этот срок не превышает трех лет со дня высадки:
- с) в случае утраты или повреждения багажа со дня выгрузки гажа либо со дня, когда багаж должен был быть выгружен, в зависи мости от того, какая из этих дат является более поздней.
- 3. Основания приостановления и перерыва сроков исковой давноти определяются законом суда, рассматривающего дело, но ни в косслучае иск на основании настоящей Конвенции не может быть предылен по истечении трех лет со дня высадки пассажира или со дня, когда высадка должна была произойти, считая с более поздней из этих дат.
  - 4. Несмотря на положения пунктов I, 2 и 3 настоящей статьи, срок исковой давности может быть продлен заявлением перевозчика или соглашением сторон, заключенным после возникновения ущерба. Заявление и соглашение должны быть облечены в письменную форму.

## <u>Статья 17</u>

## Подсудность

- I. Иск на основании настоящей Конвенции может быть предъявле по выбору истца в одном из указанных ниже судов, при условии, чт он находится в Государстве, являющемся Стороной настоящей Конвенции:
- а) в суде постоянного места пребывания или места нахождения главной конторы ответчика;
- в) в суде места отправления или места назначения согласно дс говору перевозки;

- с) в суде Государства домицилия или постоянного места жител ва истца, если ответчик имеет свою контору в этом Государстве и подпадает под его юрисдикцию;
- д) в суде Государства, где был заключен договор перевозки,
   если ответчик имеет свою контору в этом Государстве и подпадает под его юрисдикцию.
- 2. После возникновения происшествия, явившегося причиной ущерба, стороны могут договориться о подчинении спора о возмеже ущерба любей юрисдикции или арбитражу.

#### Статья\_18

#### Недействительность условий договора

Любое условие догогора, заключенное до возникновения происшествия, явившегося причиной смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, либо утрати или повреждения багажа, и им щее своей целью освободить перевозчика от ответственности перед пассажиром или установить меньшей, чем установленный в настояще Конвенции, предел ответственности (за исключением случая, преду мотренного пунктом 4 статьи 8), а также любое условие, целью кс торого является перенесение бремени доказывания, лежащего на пе возчике, или ограничение выбора, указанного в пункте I статьи I является недействительным. Но недействительность этого условия не влечет недействительности договора перевозки, который продол жает подчиняться положениям настоящей Конвенции.

## Статья 19

## Другие конвенции об ограничении ответственности

Настоящая Конвенция не вносит никаких изменений в права и обазанности перевозчика, заменяющего перевозчика и их служащих или агентов, предусмотренные в международных конвенциях об ограчении ответственности собственников морских судов.

## Статья 20 Ядерный учеро

Не возникает ответственности на основании настоящей Конвенк за ущерб, причиненний ядерным инцидентом:

- а) если оператор ядерной установки является ответственным в втот ущеро в силу Парижской конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 г., измененной Дополнительным протоколом от 28 января 1964 г., или в силу Венской конвенции о гражданской ответственности за ядере ущеро от 21 мая 1963 г., или
- в) если оператор ядерной установки является ответственным в этот ущерб в силу национального законодательства, устанавливающ ответственность за такой ущерб, при условии, что это законодательство во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как Парижская или Венская кон венции.

#### Статья 21

# Коммерческие перевозки, осуществляемые публичными властями

Настоящая Конвенция применяется к коммерческим перевозкам, осуществляемым Государством или иными публичными властями по договору перевозки в том значении, как он определен в статье I.

## Статья 22

## Заявление о не-применении Конвенции

- I. Любая Сторона может во время подписания, ратификации, пр нятия или одобрения настоящей Конвенции либо присоединения к не сделать заявление в письменной форме о том, что она не будет пр менять положения настоящей Конвенции, когда пассажир и перевозч являются лицами или гражданами этой Стороны.
- 2. Любое заявление, сделанное на основании пункта I настоящ статьи, может бить в любое время отозвано путем письменного уведения об этом Тенерального секретаря Организации.

## Статья 23

## Подписание, ратификация и присоединение

I. Настоящая Конвенция открыта для подписания до 3I декабря 1975 г. в штаб-квартире Организации, а затем остается откритой для присоединения.

- 2. Государства могут стать Сторонами настоящей Конвенции путем:
  - а) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении;
  - в) подписания с условием о ратификации, принятии или одобре и последующей ратификации, принятия или одобрения; или
  - с) присоединения.
- 3. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуще вляются путем сдачи на хранение официального документа об этом Генеральному секретарю Организации.

## Статья 24 Вступление в силу

- I. Настоящая Конвенция вступает в силу на девяностий день п ле даты, на котсрую десять Государств либо подпишут ее без огов ки о ратификации, принятии или одобрении, либо сдадут на хранен необходимие документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединения.
- 2. Для любого Государства, которое после этого подпишет настоящую Конвенцию без оговорки о ратификации, принятии или одобра нии либо сдаст на хранение свой документ о ратификации, приняти: одобрении или присоединении, Конвенция вступает в силу на девянтий день после дати такого подписания Конвенции или сдачи докума та на хранение.

## Статья 25 Денонсация

- I. Настоящая Конвенция может быть денонсирована Стороной в любое время после даты вступления Конвенции в силу для этой Стороны.
- 2. Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение докумет Генеральному секретарю Организации, который сообщает всем други Сторонам о получении документа о денонсации и о дате сдачи его и хранение.

З. Денонсация вступает в силу через один год после сдати на хранение документа о денонсации или по прошествии более длители ного периода, который может быть предусмотрен в этом документе.

## Статья 26 Пересмотр и поправки

- I. Организация может созвать конференцию для пересмотра нас тоящей Конвенции или внесения в нее поправок.
- 2. Организация созывает конференцию Сторон настоящей Конвет ции для ее пересмотра или внесения в нее поправок по просьбе не менее чем одной трети Сторон.
- 3. Каждое Государство, ставшее Стороной настоящей Конвенци после вступления в силу поправки, принятой конференцией, созваной в соответствии с положениями настоящей статьи, связанс Конвенцией, измененной этой поправкой.

## Статья 27 Депозитарий

- І. Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному се: ретарю Организации.
  - 2. Генеральный секретарь Организации:
- а) сообщает всем Государствам, подписавшим настоящую Конве. цию или присоединившимся в ней:
  - (1) о каждом новом подписании и каждой новой сдаче на хранение документа, а также о дате такого подписани или сдачи на хранение;
  - (11) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
  - (ііі) о любой денонсации настоящей Конвенции и о дате эст ления денонсации в силу;
- в) направляет заверенные копии настоящей Конвенции всем пс писавшим ее Государствам и всем Государствам, присоединившимся к настоящей Конвенции.
- 3. После вступления в силу настоящей Конвенции Генеральный секретарь Организации передает ее надлежаще заверенную копию в

Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

## Статья 28 Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на англи ком и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными. Официальные переводы на русский и испанский язык будут подготовлены Генеральным секретарем Организации и сданы жранение вместе с подписанным оригиналом.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные для этой цели, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕННО в Афинах тринадцатого декабря одна тислча девят сот семьдесят четвертого года.

#### OFFICIAL TRANSLATIONS

To: Director, Legal Division

From: Director, Conference Division

INSTRUMENT. Athens. Convention relating to the carriage of passingers and their luggage by tea, 1974 LANGUAGE: RHSSLAM

Signature. Lucillel

Pate: 22 vd. 1975

Копия верна:

ДИРЕКТОР ПРАВОВОГО ДЕПАРТАМЕНТА МИД РОССИИ

Е.ЗАГАЙНОВ

#### ПРОТОКОЛ 2002 ГОДА К АФИНСКОЙ КОНВЕНЦИИ О ПЕРЕВОЗКЕ МОРЕМ ПАССАЖИРОВ И ИХ БАГАЖА 1974 ГОДА

Государства-участники настоящего Протокола,

СЧИТАЯ желательным внести изменения в Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа, принятую в Афинах 13 декабря 1974 года, с целью обеспечения повышенной компенсации, введения строгой ответственности, установления упрощенной процедуры для обновления предельных сумм, а также обеспечения обязательного страхования в пользу пассажиров,

НАПОМИНАЯ о том, что Протокол 1976 года к Конвенции вводит единицу специального права заимствования в качестве расчетной единицы вместо золотого франка,

ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ, что Протокол 1990 года к Конвенции, который обеспечивает повышенную компенсацию и упрощенную процедуру для обновления предельных сумм, не вступил в силу,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

#### СТАТЬЯ 1

Для целей настоящего Протокола:

1

- "Конвенция" означает текст Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года.
- 2 "Организация" означает Международную морскую организацию.
- 3 "Генеральный секретарь" означает Генерального секретаря Организации.

#### СТАТЬЯ 2

Пункт 1 статьи 1 Конвенции заменяется следующим текстом:

- а) "перевозчик" означает лицо, которым или от имени которого заключен договор перевозки, независимо от того, осуществляется ли фактически перевозка им самим или фактическим перевозчиком;
- b) "фактический перевозчик" означает лицо, иное чем перевозчик, которое, будучи собственником, фрактователем или оператором судна, фактически осуществляет всю перевозку или ее часть;

с) "перевозчик, который фактически осуществляет всю перевозку или ее часть" означает фактического перевозчика или, в той мере, в какой перевозчик фактически осуществляет перевозку, – перевозчика.

#### СТАТЬЯ 3

- 1 Пункт 10 статьи 1 Конвенции заменяется следующим:
  - 10 "Организация" означает Международную морскую организацию.
- 2 В качестве пункта 11 статьи 1 Конвенции добавляется следующий текст:
  - 11 "Генеральный секретарь" означает Генерального секретаря Организации.

#### СТАТЬЯ 4

Статья 3 Конвенции заменяется следующим текстом:

#### Статья 3

#### Ответственность перевозчика

- За ущерб, понесенный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, причиненных происшествием, связанным с судоходством, перевозчик отвечает в той мере, в какой ущерб в отношении этого пассажира в одном и том же происшествии не превышает 250 000 расчетных единиц, если перевозчик не докажет, что происшествие:
  - а) явилось результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого; или
  - b) было всецело вызвано действием или упущением третьих лиц, совершенным с намерением вызвать это происшествие.

Если и в той мере, в какой ущерб превышает упомянутый выше предел, перевозчик также несет ответственность, если только он не докажет, что происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло не по вине или небрежности перевозчика.

За ущерб, понесенный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, не причиненных происшествием, связанным с судоходством, перевозчик отвечает в случае, если происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло по вине или небрежности перевозчика. Бремя доказывания вины или небрежности возлагается на истца.

- 3 За ущерб, понесенный в результате утраты или повреждения каютного багажа, перевозчик отвечает в случае, если происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло по вине или небрежности перевозчика. Вина или небрежность перевозчика предполагается в случае ущерба, причиненного происшествием, связанным с судоходством.
- 4 За ущерб, понесенный в результате утраты или повреждения багажа, иного чем каютный багаж, перевозчик отвечает, если не докажет, что происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло не по вине или небрежности перевозчика.
- 5 Для целей настоящей статьи:
  - а) "происшествие, связанное с судоходством" означает кораблекрушение, опрокидывание, столкновение или посадку на мель судна, взрыв или пожар на судне либо недостатки судна;
  - b) "вина или небрежность перевозчика" включает вину или небрежность служащих перевозчика, действовавших в пределах своих служебных обязанностей;
  - с) "недостатки судна" означают любую неисправность, отказ или несоответствие применимым правилам безопасности в отношении любой части судна или его оборудования при использовании для аварийного выхода, эвакуации, посадки и высадки пассажиров либо при использовании для обеспечения движения, управления рулем, безопасного мореплавания, швартовки, постановки на якорь, прибытия к причалу или месту якорной стоянки или отхода от них, или для борьбы за живучесть после затопления; либо при использовании для спуска на воду спасательных средств; и
  - d) "ущерб" не включает штрафные убытки.
- Ответственность перевозчика на основании настоящей статьи относится только к ущербу, причиненному происшествиями, которые произошли во время перевозки. Бремя доказывания того, что происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло во время перевозки, а также размера ущерба возлагается на истца.
- Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает права регресса перевозчика к любому третьему лицу и не препятствует использованию средства защиты путем ссылки на небрежность пассажира на основании статьи 6 настоящей Конвенции. Ничто в настоящей статье не затрагивает права на ограничение ответственности на основании статей 7 или 8 настоящей Конвенции.
- 8 Презумпция вины или небрежности какой-либо стороны или возложение бремени доказывания на какую-либо сторону не препятствует рассмотрению доказательств в пользу этой стороны.

#### СТАТЬЯ 5

В качестве статьи 4bis Конвенции добавляется следующий текст:

#### Статья 4bis

#### Обязательное страхование

- Если пассажиры перевозятся на судне, зарегистрированном в государстве-участнике, которое имеет разрешение на перевозку более двенадцати пассажиров, и настоящая Конвенция применяется, любой перевозчик, который фактически осуществляет всю перевозку или ее часть, осуществляет страхование или предоставляет иное финансовое обеспечение, например гарантию банка или аналогичного финансового учреждения, для покрытия своей ответственности на основании настоящей Конвенции в отношении смерти или телесных повреждений пассажиров. Пределом обязательного страхования или иного финансового обеспечения является сумма не менее 250 000 расчетных единиц на пассажира в отношении одного и того же происшествия.
- 2 Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну после того, как соответствующий орган государства-участника установит, что требования пункта 1 выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, такое свидетельство выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяться соответствующим органом любого государства-участника. Это свидетельство должно по форме соответствовать образцу, приведенному в приложении к настоящей Конвенции, и содержать следующие сведения:
  - а) название судна, его отличительный номер или позывной сигнал и порт регистрации;
  - b) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия перевозчика, который фактически осуществляет всю перевозку или ее часть;
  - с) опознавательный номер судна, присвоенный ИМО;
  - d) вид и срок действия обеспечения;
  - е) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия страховщика или другого лица, предоставившего финансовое обеспечение, и в соответствующих случаях местонахождение предприятия, которое осуществило страхование или предоставило иное финансовое обеспечение; и
  - f) срок действия свидетельства, который не может превышать срока действия страхования или иного финансового обеспечения.

- 3 а) Государство-участник может уполномочить признанные им учреждение или организацию выдавать свидетельство. Такие учреждение или организация информируют это государство о выдаче каждого свидетельства. В любом случае государство-участник полностью гарантирует полноту и точность выданного таким образом свидетельства и обязуется принять необходимые меры для выполнения этого обязательства.
  - b) Государство-участник уведомляет Генерального секретаря о:
    - i) конкретных обязанностях учреждения или организации, признанных этим государством-участником, и условиях предоставленных им полномочий;
    - іі) отзыве таких полномочий; и
    - ііі) дате, с которой такие полномочия или отзыв таких полномочий начинают действовать.

Предоставленные полномочия начинают действовать не ранее чем через три месяца с даты, в которую Генеральному секретарю сделано уведомление для этой цели.

- с) Учреждение или организация, уполномоченные выдавать свидетельства в соответствии с настоящим пунктом, должны, как минимум, быть уполномочены отзывать эти свидетельства, если условия, на которых они выданы, не соблюдаются. В любом случае учреждение или организация информируют о таком отзыве государство, от имени которого было выдано свидетельство.
- 4 Свидетельство составляется на официальном языке или языках государства, в котором оно выдается. Если этот язык не является английским, испанским или французским, текст должен содержать перевод на один из этих языков, и если государство примет такое решение, официальный язык этого государства может не использоваться.
- 5 Свидетельство хранится на борту судна, а его копия сдается на хранение органу, ведущему судовой реестр, или, если судно не зарегистрировано в государствеучастнике, ñ органу государства, в котором выдается или удостоверяется свидетельство.
- Страхование или иное финансовое обеспечение не удовлетворяет требованиям настоящей статьи, если его действие может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве срока действия страхования или обеспечения, до истечения трех месяцев с даты уведомления о таком прекращении, сделанного органу, указанному в пункте 5, кроме случаев, когда свидетельство аннулировано этим органом или когда в этот период было выдано новое свидетельство. Предшествующие положения применяются аналогичным образом ко всякому изменению, в результате которого страхование или иное финансовое обеспечение прекращает удовлетворять требованиям настоящей статьи.

- 7 С соблюдением положений настоящей статьи государство регистрации судна определяет условия выдачи и действия свидетельства.
- 8 Ничто в настоящей Конвенции не может толковаться как препятствующее государству-участнику полагаться на информацию, полученную от других государств или Организации, или иных международных организаций, относительно финансового положения лиц, предоставивших страхование или иное финансовое обеспечение для целей настоящей Конвенции. В таких случаях государство-участник, полагающееся на такую информацию, не освобождается от своей ответственности в качестве государства, выдающего свидетельство.
- Свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые в пределах компетенции государстваучастника, признаются другими государствами-участниками для целей настоящей Конвенции и рассматриваются другими государствами-участниками как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые ими, даже если они выданы или удостоверены в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике. Государство-участник может в любой момент обратиться к государству, выдавшему или удостоверившему свидетельство, с просьбой о консультации, если оно считает, что страховщик или гарант, указанный в свидетельстве о страховании, не способен в финансовом отношении выполнить обязательства, налагаемые настоящей Конвенцией.
- 10 Всякое требование о компенсации, охватываемое страхованием или иным финансовым обеспечением согласно настоящей статье, может быть предъявлено непосредственно к страховщику или к иному лицу, предоставившему финансовое обеспечение. В таком случае сумма, указанная в пункте 1, применяется в качестве предела ответственности страховщика или иного лица, предоставившего финансовое обеспечение, даже если перевозчик или фактический перевозчик не имеют права ограничить свою ответственность. Ответчик может также представить те возражения, на которые имел бы право сослаться перевозчик, упомянутый в пункте 1, в соответствии с настоящей Конвенцией (кроме ссылок на банкротство или ликвидацию предприятия). Кроме того, ответчик может воспользоваться для своей защиты тем возражением, что ущерб возник вследствие умысла застрахованного лица, но он не может использовать никакое другое из средств защиты, на которое он имел бы право сослаться в деле, возбужденном против него застрахованным лицом. Ответчик во всех случаях имеет право требовать, чтобы перевозчик и фактический перевозчик были привлечены к участию в деле в качестве соответчиков.
- Любые суммы, предоставление которых гарантируется страхованием или иным финансовым обеспечением в соответствии с пунктом 1, используются исключительно для удовлетворения требований, предъявляемых на основании настоящей Конвенции, и любые выплаты, произведенные из таких сумм, прекращают любое обязательство, возникающее на основании настоящей Конвенции, в пределах выплаченных сумм.
- Государство-участник не разрешает эксплуатацию плавающего под его флагом судна, к которому применяется настоящая статья, если оно не имеет свидетельства, выданного в соответствии с пунктом 2 или 15.

- С соблюдением положений настоящей статьи каждое государство-участник обеспечивает, чтобы согласно его национальному законодательству страхование или иное финансовое обеспечение в размере, указанном в пункте 1, имелось в отношении каждого судна, имеющего разрешение на перевозку более 12 пассажиров, независимо от места его регистрации, входящего в порт на его территории или покидающего его, в той мере, в какой применима настоящая Конвенция.
- 14 Несмотря на положения пункта 5, государство-участник может уведомить Генерального секретаря о том, что для целей пункта 13 суда, входящие в порты на его территории или покидающие их, не обязаны иметь на борту или предъявлять свидетельство, требуемое пунктом 2, при условии что государство-участник, которое выдает свидетельство, уведомило Генерального секретаря о том, что оно ведет доступную всем государствам-участникам регистрацию в электронной форме, удостоверяющую существование свидетельства и позволяющую государствам-участникам выполнять свои обязательства согласно пункту 13.
- Если страхование или иное финансовое обеспечение не предоставлено в отношении судна, принадлежащего государству-участнику, относящиеся к ним положения настоящей статьи не применяются к такому судну, но это судно должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом государства регистрации судна, удостоверяющее, что судно является собственностью этого государства и что ответственность обеспечена в пределах, предписанных в соответствии с пунктом 1. Такое свидетельство, насколько возможно, должно соответствовать образцу, предусмотренному в пункте 2.

#### СТАТЬЯ 6

#### Статья 7 Конвенции заменяется следующим текстом:

#### Статья 7

## Предел ответственности в случае смерти или причинения телесного повреждения

- Ответственность перевозчика, на основании статьи 3, в случае смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения ни в коем случае не должна превышать 400 000 расчетных единиц за пассажира в одном и том же происшествии. Если в соответствии с законом страны суда, рассматривающего дело, ущерб возмещается в форме периодических платежей, соответствующая общая сумма этих платежей не должна превышать указанный выше предел.
- 2 Государство-участник может регламентировать специальными положениями национального законодательства предел ответственности, предписанный в пункте 1, при условии что национальный предел ответственности, если он установлен, будет не ниже предела, предписанного в пункте 1. Государство-участник, воспользовавшееся возможностью, предусмотренной в настоящем пункте, уведомляет Генерального секретаря о принятом пределе ответственности или о том, что такой предел не предусмотрен.

# Статья 8 Конвенции заменяется следующим текстом:

#### Статья 8

# Предел ответственности в случае утраты или повреждения багажа и автомобилей

- Ответственность перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа ни в коем случае не должна превышать 2250 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.
- 2 Ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомашин, включая весь багаж, перевозимый в машине или на ней, ни в коем случае не должна превышать 12 700 расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом.
- 3 Ответственность перевозчика за утрату или повреждение багажа, иного чем тот, который упомянут в пунктах 1 и 2, ни в коем случае не должна превышать 3375 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.
- Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о том, что ответственность на перевозчика возлагается за вычетом францизы, не превышающей 330 расчетных единиц в случае повреждения автомашины и не превышающей 149 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа, причем эти суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причиненного в результате утраты или повреждения.

# СТАТЬЯ 8

#### Статья 9 Конвенции заменяется следующим текстом:

# Статья 9

# Расчетная единица и перевод

Расчетная единица, упомянутая в настоящей Конвенции, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, упомянутые в пункте 1 статьи 3, пункте 1 статьи 4bis, пункте 1 статьи 7 и статье 8, переводятся в национальную валюту государства, суд которого рассматривает дело, в соответствии со стоимостью этой валюты в единицах специального права заимствования на дату вынесения решения или на дату, установленную соглашением сторон. Стоимость в единицах специального права заимствования национальной валюты государства-участника, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом

определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. Стоимость в единицах специального права заимствования национальной валюты государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством-участником.

- 2 Тем не менее, государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения пункта 1, может во время ратификации, принятия, утверждения настоящей Конвенции или присоединения к ней или в любое время после этого заявить, что расчетная единица, упомянутая в пункте 1, равна 15 золотым франкам. Золотой франк, упомянутый в настоящем пункте, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод золотого франка в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.
- 3 Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 2, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государств-участников, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в пункте 1 статьи 3, пункте 1 статьи 4bis, пункте 1 статьи 7 и статье 8, как если бы она была определена на основе первых трех предложений пункта 1. Государства сообщают Генеральному секретарю способ исчисления согласно пункту 1 или, в соответствующем случае, результат перевода, упомянутого в пункте 2, при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или присоединении к ней, а также всякий раз, когда происходит изменение в этом способе исчисления или в результате перевода.

#### СТАТЬЯ 9

# Пункт 3 статьи 16 Конвенции заменяется следующим текстом:

- 3 Основания приостановления и перерыва сроков исковой давности определяются законом суда, рассматривающего дело, но ни в коем случае иск на основании настоящей Конвенции не может быть предъявлен по истечении одного из следующих периодов времени:
  - а) пятилетнего периода, начиная с даты высадки пассажира или с даты, когда высадка должна была произойти, в зависимости от того, какая из этих дат является более поздней; или, если указанный ниже период истекает раньше,
  - b) трехлетнего периода, начиная с даты, когда истец узнал или при разумных обстоятельствах должен был узнать о телесном повреждении, утрате или повреждении, причиненных происшествием.

#### Статья 17 Конвенции заменяется следующим текстом:

#### Статья 17

# Подсудность

- 1 Иск на основании статей 3 и 4 настоящей Конвенции может быть предъявлен по выбору истца в одном из указанных ниже судов, при условии что он находится в государстве-участнике настоящей Конвенции, и с соблюдением национального законодательства каждого государства-участника, определяющего надлежащую подсудность в государствах, в которых может быть несколько компетентных судов:
  - а) суд государства постоянного места жительства или местонахождения основного коммерческого предприятия ответчика; или
  - b) суд государства отправления или государства назначения, указанного в договоре перевозки; или
  - с) суд государства домицилия или постоянного места жительства истца, если ответчик имеет свое предприятие в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию; или
  - d) суд государства, в котором был заключен договор перевозки, если ответчик имеет свое предприятие в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию.
- 2 Иски на основании статьи 4bis настоящей Конвенции могут быть предъявлены по выбору истца в одном из судов, где иск может быть предъявлен к перевозчику или фактическому перевозчику согласно пункту 1.
- 3 После возникновения происшествия, явившегося причиной ущерба, стороны могут договориться о подчинении спора о возмещении ущерба любому компетентному суду или арбитражу.

#### СТАТЬЯ 11

В качестве статьи 17bis Конвенции добавляется следующий текст:

#### Статья 17bis

## Признание и исполнение судебных решений

1 Всякое решение суда, обладающего юрисдикцией в соответствии со статьей 17, которое может быть исполнено в государстве суда, где оно уже не подлежит пересмотру в обычном порядке, признается в любом государстве-участнике, за исключением случаев, когда:

- а) решение было вынесено в результате обмана; или
- b) ответчик не был извещен в разумный срок и ему не была предоставлена возможность защищать свое дело в суде.
- 2 Решение, признанное на основании пункта 1, подлежит исполнению в каждом государстве-участнике, как только будут выполнены формальности, требуемые в этом государстве. Эти формальности не должны допускать пересмотра дела по существу.
- 3 Государство-участник настоящего Протокола может применять другие правила для признания и исполнения судебных решений, при условии что в результате будет обеспечено, чтобы судебные решения признавались и исполнялись по меньшей мере в той же степени, как и на основании пунктов 1 и 2.

Статья 18 Конвенции заменяется следующим текстом:

#### Статья 18

#### Недействительность условий договора

Любое условие договора, заключенное до возникновения происшествия, явившегося причиной смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения либо утраты или повреждения багажа пассажира, и имеющее своей целью освободить любое лицо, которое несет ответственность на основании настоящей Конвенции, от ответственности в отношении пассажира; или установить более низкий предел ответственности, чем тот, который установлен настоящей Конвенцией, за исключением случая, предусмотренного в пункте 4 статьи 8; а также любое условие, целью которого является перенесение бремени доказывания, лежащего на перевозчике или фактическом перевозчике; или ограничение выбора, указанного в пунктах 1 или 2 статьи 17, является ничтожным. Однако ничтожность этого условия не влечет недействительности договора перевозки, который продолжает подчиняться положениям настоящей Конвенции.

#### СТАТЬЯ 13

Статья 20 Конвенции заменяется следующим текстом:

# Статья 20

#### Ядерный ущерб

Не возникает ответственности на основании настоящей Конвенции за ущерб, причиненный ядерным инцидентом:

- а) если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб в силу Парижской конвенции об ответственности перед третьими лицами в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года, измененной Дополнительным протоколом к ней от 28 января 1964 года, или в силу Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года, либо в силу любой действующей поправки или протокола к ним: или
- b) если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб в силу национального законодательства, устанавливающего ответственность за такой ущерб, при условии что это законодательство во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как Парижская или Венская конвенции или любая действующая поправка или протокол к ним.

#### Образец свидетельства

- 1 Образец свидетельства, приведенный в приложении к настоящему Протоколу, включается в качестве приложения к Конвенции.
- 2 В качестве статьи 1 bis Конвенции добавляется следующий текст:

#### "Статья Ibis

#### Приложение

Приложение к настоящей Конвенции составляет неотъемлемую часть настоящей Конвенции.".

#### СТАТЬЯ 15

# Толкование и применение

- В отношениях между участниками настоящего Протокола Конвенция и настоящий Протокол читаются и толкуются вместе как единый документ.
- 2 Конвенция, измененная настоящим Протоколом, применяется только к требованиям, возникающим из происшествий, которые имели место после вступления в силу настоящего Протокола для каждого государства.
- 3 Статьи 1-22 Конвенции, измененной настоящим Протоколом, вместе со статьями 17-25 настоящего Протокола и приложением к нему являются и именуются Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года.

В качестве статьи 22bis Конвенции добавляется следующий текст.

#### Статья 22bis

#### Заключительные статьи Конвенции

Заключительными статьями настоящей Конвенции являются статьи 17-25 Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года. Ссылки в настоящей Конвенции на государства-участники рассматриваются как означающие ссылки на государства-участники этого Протокола.

#### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ

#### СТАТЬЯ 17

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

- 1 Настоящий Протокол открыт для подписания в штаб-квартире Организации с 1 мая 2003 года до 30 апреля 2004 года и после этого остается открытым для присоединения.
- 2 Государства могут выразить свое согласие на обязательность для них настоящего Протокола путем:
  - а) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения; или
  - b) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
  - с) присоединения.
- 3 Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.
  - Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящему Протоколу в отношении всех существующих государств-участников либо после завершения всех мер, требуемых для вступления в силу поправки в отношении этих государств-участников, считается относящимся к настоящему Протоколу с внесенной в него поправкой.

Государство не выражает своего согласия на обязательность для него настоящего Протокола, если только оно не денонсирует, являясь их участником:

- а) Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа, принятую в Афинах 13 декабря 1974 года;
- b) Протокол к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, принятый в Лондоне 19 ноября 1976 года; и
- с) Протокол 1990 года об изменении Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, принятый в Лондоне 29 марта 1990 года,

с вступлением в силу денонсации с даты вступления в силу настоящего Протокола для этого государства в соответствии со статьей 20.

#### СТАТЬЯ 18

# Государства, имеющие более чем одну правовую систему

- 1 Если государство имеет две или несколько территориальных единиц, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых в настоящем Протоколе, то оно может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении сделать заявление о том, что настоящий Протокол распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или некоторые из них, и может в любое время вносить изменения в это заявление путем представления другого заявления.
- 2 О любом таком заявлении уведомляется Генеральный секретарь, и в нем прямо указываются территориальные единицы, к которым применяется настоящий Протокол.
- В отношении государства-участника, которое сделало такое заявление:
  - а) ссылки на государство регистрации судна и, в отношении свидетельства об обязательном страховании, на государство, выдавшее или удостоверившее свидетельство, понимаются как относящиеся, соответственно, к территориальной единице, где судно зарегистрировано и где выдается или удостоверяется свидетельство;
  - b) ссылки на требования национального законодательства, национальный предел ответственности и национальную валюту понимаются, соответственно, как ссылки на требования законодательства, предел ответственности и валюту соответствующей территориальной единицы; и
  - с) ссылки на суды и судебные решения, которые должны признаваться в государствах-участниках, понимаются как ссылки, соответственно, на суды соответствующей территориальной единицы и судебные решения, которые должны признаваться в ней.

# Региональные организации экономической интеграции

- Региональная организация экономической интеграции, созданная суверенными государствами, которые передали этой организации компетенцию по некоторым вопросам, регулируемым настоящим Протоколом, может подписать, ратифицировать, принять, утвердить настоящий Протокол или присоединиться к нему. Региональная организация экономической интеграции, являющаяся участницей настоящего Протокола, приобретает права и обязанности государства-участника в том объеме, в каком эта региональная организация экономической интеграции имеет компетенцию по вопросам, регулируемым настоящим Протоколом.
- 2 Если региональная организация экономической интеграции осуществляет свое право голоса в вопросах, входящих в сферу ее компетенции, она располагает числом голосов, равным числу ее государств-членов, которые являются участниками настоящего Протокола и которые передали ей компетенцию по данному вопросу. Региональная организация экономической интеграции не осуществляет своего права голоса, если ее государства-члены осуществляют свое право голоса, и наоборот.
- 3 Если число государств-участников имеет значение для целей настоящего Протокола, включая статьи 20 и 23 настоящего Протокола, но не ограничиваясь ими, региональная организация экономической интеграции не учитывается в качестве государстваучастника дополнительно к ее государствам-членам, которые являются государствамиучастниками.
- При подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении региональная организация экономической интеграции делает заявление Генеральному секретарю, указывая вопросы, регулируемые настоящим Протоколом, по которым государства-члены, подписавшие настоящий Протокол или являющиеся его участниками, передали этой организации компетенцию, а также любые другие уместные ограничения в отношении сферы этой компетенции. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно информирует Генерального секретаря о любых изменениях сферы своей компетенции, указанной в заявлении согласно настоящему пункту, включая передачу в ее компетенцию новых вопросов. Любые такие заявления распространяются Генеральным секретарем согласно статье 24 настоящего Протокола.
- 5 Государства-участники, являющиеся государствами-членами региональной организации экономической интеграции, которая является участником настоящего Протокола, рассматриваются как обладающие компетенцией по всем вопросам, регулируемым настоящим Протоколом, о передаче компетенции в отношении которых организации не было специально заявлено или сообщено согласно пункту 4.

# Вступление в силу

- 1 Настоящий Протокол вступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую 10 государств либо подписали его без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения, либо сдали на хранение документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении Генеральному секретарю.
- 2 Для государства, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящий Протокол или присоединяется к нему после выполнения указанных в пункте 1 условий для вступления его в силу, настоящий Протокол вступает в силу через три месяца после даты сдачи таким государством на хранение соответствующего документа, однако не ранее вступления настоящего Протокола в силу в соответствии с пунктом 1.

#### СТАТЬЯ 21

#### Денонсация

- Настоящий Протокол может быть денонсирован любым государством-участником в любое время после даты вступления настоящего Протокола в силу для этого государства.
- 2 Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю.
- 3 Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев после сдачи на хранение Генеральному секретарю документа о денонсации или по истечении такого большего срока, который может быть указан в документе о денонсации.
- 4 В отношениях между государствами-участниками настоящего Протокола денонсация любым из них Конвенции в соответствии с ее статьей 25 никоим образом не должна толковаться как денонсация Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

#### СТАТЬЯ 22

#### Пересмотр и внесение поправок

- Организация может созвать конференцию с целью пересмотра настоящего Протокола или внесения в него поправок.
- 2 Организация созывает по просьбе не менее чем одной трети государств-участников конференцию государств-участников настоящего Протокола с целью пересмотра настоящего Протокола или внесения в него поправок.

# Изменение пределов ответственности

- 1 Без ущерба для положений статьи 22 специальная процедура, предусмотренная настоящей статьей, применяется только для целей изменения пределов ответственности, указанных в пункте 1 статьи 3, пункте 1 статьи 4bis, пункте 1 статьи 7 и статье 8 Конвенции, измененной настоящим Протоколом.
- 2 По просьбе не менее чем половины, но ни в коем случае не менее чем шести государств-участников настоящего Протокола любое предложение об изменении пределов ответственности, включая франшизы, указанных в пункте 1 статьи 3, пункте 1 статьи 4bis, пункте 1 статьи 7 и статье 8 Конвенции, измененной настоящим Протоколом, направляется Генеральным секретарем всем членам Организации и всем государствам-участникам.
- 3 Любая поправка, предложенная и разосланная, как указано выше, передается Юридическому комитету Организации (далее именуемому "Юридический комитет") для рассмотрения по истечении не менее чем шести месяцев после даты рассылки.
- 4 Все государства-участники Конвенции, измененной настоящим Протоколом, независимо от того, являются они членами Организации или нет, имеют право участвовать в работе Юридического комитета по рассмотрению и одобрению поправок.
- 5 Поправки одобряются большинством в две трети государств-участников Конвенции, измененной настоящим Протоколом, присутствующих и участвующих в голосовании в Юридическом комитете, расширенном по составу, как предусмотрено в пункте 4, при условии что не менее половины государств-участников Конвенции, измененной настоящим Протоколом, присутствуют во время голосования.
- 6 При рассмотрении предложения об изменении пределов ответственности Юридический комитет принимает во внимание имеющиеся данные о происшествиях, и в частности размеры причиненного ими ущерба, изменения валютных курсов и влияние предложенной поправки на стоимость страхования.
- 7 а) Никакое изменение пределов ответственности в соответствии с настоящей статьей не может быть рассмотрено ранее, чем через пять лет с даты, когда настоящий Протокол был открыт для подписания, и ранее, чем через пять лет с даты вступления в силу предыдущей поправки согласно настоящей статье.
  - b) Никакой предел ответственности не может быть увеличен настолько, чтобы превысить сумму, которая соответствует пределу, установленному в Конвенции, измененной настоящим Протоколом, с учетом ежегодного увеличения на шесть процентов, начисляемого на основе сложных процентов с даты, когда настоящий Протокол был открыт для подписания.

- с) Никакой предел ответственности не может быть увеличен настолько, чтобы превысить сумму, которая соответствует пределу, установленному в Конвенции, измененной настоящим Протоколом, увеличенному втрое.
- Организация уведомляет все государства-участники о любой поправке, одобренной в соответствии с пунктом 5. Поправка считается принятой по истечении восемнадцати месяцев после даты уведомления, если только в течение этого периода не менее одной четверти государств, являвшихся государствами-участниками во время одобрения поправки, не сообщат Генеральному секретарю, что они не принимают поправку; в этом случае поправка отклоняется и не вступает в силу.
- 9 Поправка, которая считается принятой в соответствии с пунктом 8, вступает в силу через восемнадцать месяцев после ее принятия.
- 10 Все государства-участники связаны поправкой, если только они не денонсируют настоящий Протокол в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 21 по меньшей мере за шесть месяцев до вступления поправки в силу. Такая денонсация вступает в силу с момента вступления поправки в силу.
- Если поправка одобрена, но срок в восемнадцать месяцев для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится государством-участником в течение этого периода, связано этой поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится государством-участником после этого периода, связано поправкой, которая принята в соответствии с пунктом 8. В случаях, упомянутых в настоящем пункте, государство становится связанным поправкой с момента вступления ее в силу или с момента вступления настоящего Протокола в силу для этого государства, если это происходит позднее.

#### Депозитарий

- 1 Настоящий Протокол и любые поправки, одобренные согласно статье 23, сдаются на хранение Генеральному секретарю.
- 2 Генеральный секретарь:
  - а) информирует все государства, подписавшие настоящий Протокол или присоединившиеся к нему, о:
    - i) каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;
    - іі) каждом заявлении и сообщении согласно пунктам 2 и 3 статьи 9, пункту 1 статьи 18 и пункту 4 статьи 19 Конвенции, измененной настоящим Протоколом;

- ііі) дате вступления настоящего Протокола в силу;
- iv) любом предложении об изменении пределов ответственности, сделанном в соответствии с пунктом 2 статьи 23 настоящего Протокола;
- v) любой поправке, одобренной в соответствии с пунктом 5 статьи 23 настоящего Протокола;
- vi) любой поправке, которая считается принятой согласно пункту 8 статьи 23 настоящего Протокола, с указанием даты вступления такой поправки в силу в соответствии с пунктами 9 и 10 этой статьи;
- vii) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола с указанием даты сдачи на хранение и даты вступления денонсации в силу;
- viii) любом сообщении, требуемом на основании какой-либо статьи настоящего Протокола.
- b) направляет заверенные копии настоящего Протокола всем государствам, подписавшим настоящий Протокол или присоединившимся к нему.
- 3 Как только настоящий Протокол вступит в силу, его текст направляется Генеральным секретарем в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

#### Языки

Настоящий Протокол составлен в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ первого ноября две тысячи второго года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящий Протокол.

# приложение

# СВИДЕТЕЛЬСТВО О СТРАХОВАНИИ ИЛИ ИНОМ ФИНАНСОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СЛУЧАЕ СМЕРТИ ПАССАЖИРОВ И ПРИЧИНЕНИЯ ИМ ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ

Выдано в соответствии с положениями статьи 4bis Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года

судна	номер или позывной сигнал	опознавательный номер судна, присвоенный ИМО	регистрации	наименование и полный адрес местонахождения основного коммерческого предприятия перевозчика, который фактически осуществляет перевозку	
финансовое	обеспечение, удо		бованиям ста	еет страховой полис или иное тъи 4bis Афинской конвенции с	
Вид обеспеч	ения	*****************************	****************		
Срок действия обеспечения					
Наименование и адрес страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов)					
Наименование					
Адрес					
*************	***************************************	************************	****************		
Насто	оящее свидетель	ство действительн	о до		
Выда	но или удостове	рено Правительств	зом		
*******	*******************************	***************************************	•••••••••••••		
(Попное наз	вание госупавсті	9a)			

ИЛИ

должен использоваться с		вызоваться положениями пункта 3 статьи 40ів,
HOLINGH NCHOLEGORGE BCX C	лодующий текст:	
Настоящее свидетельств	о выдано по уполном	ючию Правительства
		(название учреждения или организации)
6		
В	*************************	•••
(Место)	(Дата)	
	***********	
	(Γ	Іодпись и должность официального лица,
	выда	ющего или удостоверяющего свидетельство)

# Примечания:

- 1 Указывая название государства, при желании можно называть компетентный орган государственной власти страны, в которой выдается свидетельство.
- 2 Если общая сумма обеспечения состоит из обеспечений, предоставленных из нескольких источников, следует указывать сумму каждого из них.
- 3 Если предоставляемые обеспечения неоднородны, они должны быть перечислены.
- 4 Запись "Срок действия обеспечения" должна содержать дату, в которую это обеспечение вступает в силу.
- 5 Запись "Адрес" страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов) должна указывать местонахождение основного коммерческого предприятия страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов). В соответствующих случаях должно быть указано местонахождение предприятия, которое осуществило страхование или предоставило иное обеспечение.

نهمخة صادقة مصدقة من بروتوكول عام 2002 لاتفاقية أنينا المتعلقة بنقل الركاب ولمتعتهم بحرًا لعام 744 الذي حرر في لندن في 1 تشرين الثاني/نوفمبر 2002 ، وأودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البد الدولية .

b件系于 2002 年 11 月 1 日在伦敦签订的 (1974 年海上运输旅客及其行李雅典 ) 约的 2002 年议定书》的核证无误副本,其正本由国际海事组织秘书长保管。

ERTIFIED TRUE COPY of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the arriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, done at London on 1 November 002, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International laritime Organization.

OPIE CERTIFIÉE CONFORME du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 fative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres 1 et novembre 2002, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organition maritime internationale.

АВЕРЕННАЯ КОПИЯ Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем вссажиров и их багажа 1974 года, принятого в Лондоне і ноября 2002 года, подлинник которого дан на храненне Генеральному секретарю Международной морской организации.

OPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al ansporte de pasajeros y sua equipajes por mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre a 2002, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización larítima Internacional.

عن الأمين العام المنظمة البحرية الدولية :

《 | 际海事组织秘书长的代表:

or the Secretary-General of the International Maritime Organization

our le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

і Генерального секретаря Международной морской организации:

or el Secretario General de la Organización Marítime Internacional:

ئندن ،

:敦.

andon,

ondres, le

ондон.

indres.

1219 (A/C/E/F/R/S)

Копия верна:

ДИРЕКТОР ПРАВОВОГО ДЕПАРТАМЕНТА МИД РОССИИ

Е.ЗАГАЙНОВ

# ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года"

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа (далее - Конвенция) была принята 13 декабря 1974 г. и вступила в силу 28 апреля 1987 г. Россия как продолжатель СССР участвует в Конвенции с 28 апреля 1987 г.

Положения Конвенции определяют ответственность перевозчика в международной морской перевозке пассажира и его багажа.

Основу национальных правил о договоре перевозки пассажиров и их багажа морем в главе IX Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ) составляют положения Афинской конвенции.

Присоединение к Конвенции осуществлялось на основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 5 апреля 1983 г. № 9064-X.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 ноября 1988 г. № 9779-XI оформлено решение о присоединении к Протоколу к Афинской конвенции от 19 ноября 1976 г.

Протокол 2002 года принят в Лондоне 1 ноября 2002 г., вступил в силу 23 апреля 2014 г. В Протоколе 2002 года участвуют 28 государств (Греция, Дания, Нидерланды, Финляндия, Франция, Швеция и проч.), тоннаж которых составляет 44,41% мирового тоннажа (на июль 2017 г.).

Протокол 2002 года внес кардинальные изменения в содержание Конвенции:

введено обязательное страхование пассажиров на судах и повышены пределы ответственности перевозчика за вред жизни и здоровью пассажира (предел обязательного страхования или другого финансового обеспечения составляет не менее 250 000, но не более 400 000 расчетных единиц на одного пассажира в каждом конкретном случае);

установлен предел ответственности по каждому конкретному инциденту за все время перевозки, а не относительно перевозки в целом;

введено требование перевозчиков, удостоверяемое свидетельством об обеспечении страхования или ином финансовом обеспечении для покрытия гражданской ответственности за вред жизни и здоровью пассажиров судна, перевозящего более 12 пассажиров;

включены положения о запрете государством-участником судну, плавающему под его флагом, к которому применяются положения Конвенции, эксплуатироваться в любое время, если оно не имеет свидетельства об обязательном финансовом обеспечении; о необходимости государству-участнику убедиться в том, что судно, которому разрешена перевозка более 12 пассажиров, где бы оно ни было зарегистрировано, при входе в порт или выходе из порта, расположенного на территории государства-участника Протокола 2002 года, имеет обязательное финансовое обеспечение;

включен пункт, позволяющий государству-участнику регулировать в соответствии с конкретными положениями национального законодательства предел ответственности в отношении перевозчиков, которые подпадают под юрисдикцию своих судов, если таковой имеется, не ниже установленного в Протоколе 2002 года;

исключена ответственность перевозчика, если инцидент произошел в результате войны, военных действий, гражданской войны, восстания или естественного явления исключительного, неизбежного и непреодолимого характера; или если такой инцидент был всецело вызван действием или упущением, совершенным с намерением вызвать инцидент третьей стороной.

Действующим КТМ (пункт 2 статьи 197) установлено, что в заграничном плавании, "если перевозчик и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации, ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется международными договорами Российской Федерации либо, если настоящим Кодексом или договором морской перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер возмещения указанного вреда, в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации".

В соответствии с Федеральным законом от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке причиненного при возмещения такого вреда, перевозках пассажиров метрополитеном" установлена обязанность страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках, в том числе на морском транспорте. Перевозка пассажиров без соответствующего финансового обеспечения в России запрещена.

Кроме того, для осуществления международной морской перевозки пассажиров и их багажа пассажирские суда, плавающие под российским флагом, должны иметь на борту свидетельство о наличии обязательного

финансового обеспечения гражданской ответственности, необходимое для входа в порт или выхода из порта, расположенного на территории государства - участника Протокола 2002 года, независимо от участия России в Протоколе 2002 года.

В настоящее время международные перевозки пассажиров и их багажа судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации, не осуществляются.

Количество судов под иностранным флагом, осуществляющих указанные перевозки с заходом в порты Российской Федерации, - 152.

Учитывая, что Россия является участницей Конвенции и Протокола 1976 года, а также то, что основные положения Протокола 2002 года инкорпорированы в российское законодательство, целесообразно оформить участие в Протоколе 2002 года.

Присоединение к Протоколу 2002 года должно осуществляться на основании федерального закона по следующим основаниям.

Протокол 2002 года содержит правила иные, чем предусмотренные действующим законодательством Российской Федерации, в частности, суммы обязательного страхования ответственности перевозчика за вред жизни здоровью пассажира, отличные ОТ установленных российским законодательством. В этой связи в соответствии с подпунктом "а" пункта 1 подпунктом "а" пункта 1 статьи 21 Федерального "О международных Российской Федерации" договорах решение о присоединении к Протоколу 2002 года подлежит принятию в форме федерального закона.

Кроме того, положения Протокола 2002 года обязывают в случае ратификации данного Протокола денонсировать Конвенцию и Протокол 1976 года, если государство является их Стороной, и присоединение к данным международным документам осуществлялось на основании указов Президиума Верховного Совета СССР. В этой связи решение о денонсации в соответствии с пунктом 7 статьи 37 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации" подлежит принятию в форме федерального закона.

СССР присоединился к Конвенции с заявлением, предусмотренным пунктом 1 статьи 22 Конвенции - о том, что в заграничном плавании, если перевозчик и пассажир являются организациями или гражданами СССР, ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства СССР.

Аналогичное положение содержалось в пункте 2 статьи 197 КТМ в редакции до 2012 года. Однако в настоящее время указанное заявление потеряло свою актуальность в связи изменениями, внесенными в пункт 2 статьи 197 КТМ Федеральным законом от 14 июня 2012 г. № 78-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном".

Сохранение заявления, предусмотренного пунктом 1 статьи 22 Конвенции, нецелесообразно, поскольку оно дискриминирует граждан России и противоречит пункту 2 статьи 197 КТМ.

Проект федерального закона соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

Реализация проекта федерального закона не повлечет дополнительных расходов из федерального бюджета.

### ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

к проекту федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года"

Реализация проекта федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года" не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета.

28090741.doc

#### ПЕРЕЧЕНЬ

федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года"

Принятие проекта федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года" не потребует признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия федеральных законов.

1. A. A. 150136

#### ПЕРЕЧЕНЬ

нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем и протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года"

Принятие проекта федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года" не потребует признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти.



# ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 4 октября 2018 г. № 1189 москва

О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года

В соответствии с пунктом 1 статьи 21 и статьей 36 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации" Правительство Российской Федерации постановляет:

- 1. Одобрить предложение о присоединении Российской Федерации к Протоколу от 1 ноября 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа от 13 декабря 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа от 13 декабря 1974 года и Протокола от 19 ноября 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа от 13 декабря 1974 года.
- 2. Внести в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года".
- 3. Назначить статс-секретаря заместителя Министра транспорта Российской Федерации Аристова Сергея Алексеевича официальным

представителем Правительства Российской Федерации при рассмотрении палатами Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года".



Д.Медведев