

# **1. Международная Конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г. (Брюссель, 29 апреля 1961 г.)**

Высокие Договаривающиеся Стороны,  
признав полезным установить посредством соглашения некоторые единообразные правила,  
касающиеся перевозки пассажиров морем,  
решили заключить с этой целью Конвенцию и согласились о нижеследующем:

## **Статья 1**

В настоящей Конвенции следующие термины употребляются в указанном ниже значении:

- a) "перевозчик" включает любое из следующих лиц, являющееся стороной в договоре перевозки: собственника, фрахтователя или оператора судна;
- b) "договор перевозки" означает договор, заключенный перевозчиком или от его имени для перевозки пассажиров, но не включает чартер;
- c) "пассажир" означает только лицо, перевозимое на судне на основании договора перевозки;
- d) "судно" означает только морское судно;
- e) "перевозка" охватывает период, в течение которого пассажир находится на борту судна, а также периоды посадки и высадки, но не охватывает период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, на причале или в ином портовом сооружении. Кроме того, "перевозка" включает перевозку водным путем с берега на судно или обратно, если стоимость этой перевозки включена в стоимость билета либо судно, используемое для этой вспомогательной перевозки, предоставлено в распоряжение пассажира перевозчиком;
- f) "международная перевозка" означает любую перевозку, при которой в соответствии с договором перевозки место отправления и место назначения расположены либо в одном государстве, если промежуточный порт захода находится в другом государстве, либо в двух разных государствах;
- g) "Договаривающееся государство" означает государство, чья ратификация или присоединение к настоящей Конвенции вступили в силу, а денонсация ее не приобрела силы.

## **Статья 2**

Настоящая Конвенция применяется ко всякой международной перевозке, когда она осуществляется судном, плавающим под флагом Договаривающегося государства, либо в соответствии с договором перевозки место отправления или место назначения находится в Договаривающемся государстве.

## **Статья 3**

1. Если перевозчик является собственником судна, осуществляющего перевозку, он должен проявить должную заботливость (1) и должен обеспечить, чтобы его служащие и агенты (2), действуя в пределах своих служебных обязанностей, проявили должную заботливость о приведении судна в мореходное состояние, поддержании его в таком состоянии, укомплектовании экипажем, снаряжении и снабжении к началу и в течение всей перевозки и об обеспечении безопасности пассажиров во всех других отношениях.

2. Если перевозчик не является собственником судна, осуществляющего перевозку, он должен обеспечить, чтобы собственник или, в соответствующем случае, оператор и их служащие и агенты, действуя в пределах своих служебных обязанностей, проявили должную заботливость о достижении целей, указанных в пункте 1 настоящей статьи.

## **Статья 4**

1. Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, если происшествие, вследствие которого возник причиненный таким образом ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Вина или небрежность перевозчика, его служащих и агентов предполагается, поскольку не доказано противное, если смерть или телесные повреждения произошли вследствие кораблекрушения, столкновения, посадки на мель, взрыва или пожара либо в связи с каким-либо из этих происшествий.

3. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 2 настоящей статьи, бремя доказывания вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов лежит на истце.

#### Статья 5

Если перевозчик докажет, что вина или небрежность пассажира явились причиной или способствовали его смерти или телесному повреждению, суд может в соответствии с положениями своего собственного закона освободить перевозчика от ответственности полностью или частично.

#### Статья 6

1. Ответственность перевозчика в случае смерти пассажира или причинения ему телесного повреждения ни в коем случае не должна превышать 250 000 франков, каждый из которых содержит 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Присужденная сумма может переводиться в национальную валюту с округлением до целых чисел. Перевод этой суммы в национальные валюты, иные чем золото, осуществляется в соответствии со стоимостью этих валют в золоте на день платежа.

2. Если в соответствии с законом суда, рассматривающего дело, возмещение присуждено в форме периодических платежей, соответствующая общая сумма( 3) этих платежей не должна превышать указанный предел.

3. Однако в национальном законодательстве любой Высокой Договаривающейся Стороны для перевозчиков, принадлежащих к такому государству( 4), может быть установлен более высокий предел ответственности за одного потерпевшего( 5).

4. Перевозчик и пассажир могут также заключить особое соглашение о более высоком пределе ответственности за одного потерпевшего( 5).

5. Присужденные судебные издержки, размер которых определен судом по иску о возмещении ущерба, не включаются в пределы ответственности, предусмотренные в настоящей статье.

6. Пределы ответственности, предусмотренные в настоящей статье, применяются ко всей совокупности требований, вызванных одним происшествием и предъявленных одним пассажиром или от его имени, либо его наследниками, либо другими управомоченными лицами( 6).

#### Статья 7

Перевозчик не вправе воспользоваться ограничением ответственности, предусмотренным в статье 6, если доказано, что ущерб возник в результате действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить этот ущерб, либо по самонадеянности, с сознанием, что ущерб возможно будет причинен.

#### Статья 8

Положения настоящей Конвенции не вносят изменений в права и обязанности перевозчика, предусмотренные в международных конвенциях об ограничении ответственности собственников морских судов или в любом национальном законе, регулирующем такое ограничение.

#### Статья 9

Любое условие договора, заключенное до происшествия, причинившего ущерб, и имеющее целью освободить перевозчика от ответственности перед пассажиром, его наследниками и другими управомоченными лицами( 7) либо установить меньший, чем установленный в настоящей Конвенции, предел ответственности, равно как и любое такое условие, цель которого состоит в перенесении лежащего на перевозчике бремени доказывания или в подчинении споров какой-либо особой юрисдикции или арбитражу, является недействительным. Но недействительность этого условия не влечет недействительности договора перевозки, который продолжает подчиняться положениям настоящей Конвенции.

#### Статья 10

1. Любое требование о возмещении ущерба, на чем бы оно ни было основано, может быть осуществлено только с соблюдением условий и пределов, указанных в настоящей Конвенции.

2. В случае причинения пассажиру телесного повреждения требование о возмещении ущерба может быть предъявлено только самим пассажиром или от его имени.

3. В случае смерти пассажира требование о возмещении ущерба( 8) может быть предъявлено

только наследниками умершего и другими лицами, имеющими право предъявить такое требование( 9), и только если такие лица вправе предъявить иск в соответствии с законом суда, рассматривающего дело.

## Статья 11

1. В случае причинения пассажиру телесных повреждений он должен направить перевозчику письменное уведомление об этом в течение пятнадцати дней со дня высадки. Если пассажир не выполнил это требование, то при отсутствии доказательств противного предполагается, что он сошел с судна здоровым и невредимым.

2. Требования о возмещении ущерба, причиненного смертью пассажира или нанесением ему телесных повреждений, погашаются исковой давностью в два года.

3. В случае причинения телесных повреждений этот срок исковой давности исчисляется со дня высадки пассажира.

4. В случае смерти пассажира, происшедшей во время перевозки, срок исковой давности исчисляется со дня, в который пассажир должен был высадиться на берег.

5. В случае причинения пассажиру во время перевозки телесных повреждений, вызвавших его смерть после высадки на берег, срок исковой давности исчисляется со дня смерти, при условии, что этот срок не может превышать трех лет со дня высадки пассажира.

6. Приостановление и перерыв( 10) сроков исковой давности, предусмотренных в настоящей статье, регулируются законом суда, рассматривающего дело, но ни в коем случае иск на основании настоящей Конвенции не может быть предъявлен по истечении трех лет со дня высадки пассажира.

## Статья 12

1. Если какое-либо требование, вызванное ущербом, упомянутым в настоящей Конвенции, предъявлено к служащему или агенту перевозчика, этот служащий или агент, если он докажет, что действовал в пределах своих служебных обязанностей, вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределами( 11), на которые на основании настоящей Конвенции вправе ссылаться сам перевозчик.

2. Совокупность сумм, подлежащих возмещению в этом случае перевозчиком, его служащими и агентами, не должна превышать указанных выше пределов.

3. Однако служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться положениями пунктов 1 и 2 настоящей статьи, если доказано, что ущерб возник в результате действия или упущения этого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить ущерб, либо по самонадеянности и с сознанием, что ущерб возможно будет причинен.

## Статья 13

Настоящая Конвенция применяется к коммерческим перевозкам, осуществляемым государством или иными публичными властями на условиях, предусмотренных в статье 1.

## Статья 14

Настоящая Конвенция не наносит ущерба положениям международных конвенций или национальных законов, регулирующих ответственность за ядерный ущерб.

## Статья 15

Настоящая Конвенция открыта для подписания государствами, представленными на одиннадцатой сессии Дипломатической конференции по морскому праву.

## Статья 16

Настоящая Конвенция подлежит ратификации, и ратификационные грамоты сдаются на хранение правительству Бельгии.

## Статья 17

1. Настоящая Конвенция вступает в силу между двумя государствами, которые первыми ее ратифицируют, через три месяца после даты сдачи на хранение второй ратификационной грамоты.

2. Настоящая Конвенция вступает в силу в отношении каждого подписавшего ее государства, которое ратифицирует ее после сдачи на хранение второй ратификационной грамоты, через три месяца после даты сдачи на хранение ратификационной грамоты этим государством.

#### Статья 18

Любое государство, не представленное на одиннадцатой сессии Дипломатической конференции по морскому праву, может присоединиться к настоящей Конвенции.

Документы о присоединении сдаются на хранение правительству Бельгии. Конвенция вступает в силу в отношении присоединившегося к ней государства через три месяца после даты сдачи на хранение этим государством документа о присоединении, но не ранее даты вступления Конвенции в силу, как она определена в пункте 1 статьи 17.

#### Статья 19

Каждая Высокая Договаривающаяся Сторона имеет право денонсировать настоящую Конвенцию в любое время после ее вступления в силу в отношении этой Высокой Договаривающейся Стороны. Однако эта денонсация вступает в силу только через один год после того, как уведомление о ней получено правительством Бельгии.

#### Статья 20

1. Любая Высокая Договаривающаяся Сторона может во время ратификации ею настоящей Конвенции или присоединения к ней или в любое время после этого объявить посредством письменного уведомления правительства Бельгии, что Конвенция распространяется на любую из стран, которая еще не обрела суверенитета<sup>(12)</sup> и за международные отношения которой эта Сторона ответственна.

Конвенция распространяется на страны, названные в таком уведомлении, через три месяца после даты его получения правительством Бельгии.

Организация Объединенных Наций может воспользоваться положениями настоящей статьи, когда она осуществляет управление какой-либо страной или ответственна за международные отношения какой-либо страны.

2. Организация Объединенных Наций или любая Высокая Договаривающаяся Сторона, которая сделала заявление на основании пункта 1 настоящей статьи, может впоследствии в любое время объявить посредством уведомления, направленного правительству Бельгии, что Конвенция перестает распространяться на соответствующую страну.

Эта денонсация вступает в силу через один год со дня получения уведомления о ней правительством Бельгии.

#### Статья 21

Правительство Бельгии уведомляет государства, представленные на одиннадцатой сессии Дипломатической конференции по морскому праву, а также государства, присоединившиеся к настоящей Конвенции:

- 1) о подписании, ратификации и присоединении, имевших место в соответствии со статьями 15, 16 и 18;
- 2) о дате вступления настоящей Конвенции в силу в соответствии со статьей 17;
- 3) об уведомлении по поводу территориальной сферы применения Конвенции в соответствии со статьей 20;
- 4) об уведомлениях о денонсации, полученных в соответствии со статьей 19.

#### Статья 22

Любая Высокая Договаривающаяся Сторона по истечении трех лет после вступления настоящей Конвенции в силу в отношении этой Высокой Договаривающейся Стороны и в любое время после этого может просить о созыве конференции с целью рассмотрения поправок к настоящей Конвенции.

Любая Высокая Договаривающаяся Сторона, намеренная воспользоваться этим правом, уведомляет правительство Бельгии, которое при условии согласия одной трети Высоких Договаривающихся Сторон созывает конференцию в течение шести месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, чьи полномочия были должным образом признаны, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Брюсселе, 29 апреля 1961 г., на французском и английском языках, причем оба текста равно аутентичны, в единственном экземпляре, остающемся на хранении в архивах правительства Бельгии, которое будет выдавать надлежаще заверенные копии.

/подписи/

#### Протокол

Каждая Высокая Договаривающаяся Сторона может при подписании настоящей Конвенции, ее ратификации или присоединении в ней сделать следующие оговорки о том, чтобы:

- 1) не применять Конвенцию к перевозкам, которые согласно ее национальному закону не считаются международными;
- 2) не применять Конвенцию, когда и пассажир, и перевозчик, оба принадлежат к( 13) данной Договаривающейся Стороне;
- 3) привести в действие настоящую Конвенцию, либо придав ей силу закона, либо включив положения этой Конвенции в свое национальное законодательство в форме, свойственной этому законодательству.

#### Примечания переводчика

- (1) Ст. 3, п. 1 (фр.): "Разумную заботливость". См. также примечание 3 к Конвенции о коносаменте 1924 г.
- (2) Ст. 3, п. 1. В этой и в других статьях, где в английском тексте говорится о "служащих и агентах" перевозчика, во французском тексте названы только его "служащие" (см. п. 2 ст. 3, п. 1 - 3 ст. 4, п. 1 ст. 12).
- (3) Ст. 6, п. 2. См. примечание 5 к Афинской конвенции.
- (4) Ст. 6, п. 3. Буквально: "для перевозчиков, являющихся подданными такого государства".
- (5) Ст. 6, п. 3 и 4. В конвенции говорится о пределе ответственности "per capita".
- (6) Ст. 6, п. 6. Помимо требований, предъявляемых самим пассажиром или от его имени, во французском тексте говорится о требованиях, предъявленных "ses ayants droits ou les personnes a sa charge" (управомоченными лицами или лицами, находившимися на его содержании), а в английском - "his personal representatives, heirs or dependents" (его личными представителями, наследниками или зависимыми от него лицами).
- (7) Ст. 9. См. предыдущее примечание.
- (8) Ст. 10, п. 3 (фр.): "о возмещении ущерба и уплате процентов".
- (9) Ст. 10, п. 3. См. примечание 6.
- (10) Ст. 11, п. 6 (фр.): "Основания приостановления и перерыва".
- (11) Ст. 12, п. 1. См. примечание 6 к Протоколу 1968 г. к Конвенции о коносаменте 1924 г.
- (12) Ст. 20, п. 1 (англ.): "не обрела суверенных прав".
- (13) Протокол подписания. Выражению "оба принадлежат к" в английском тексте соответствуют слова "are both subjects of" а во французском "sont tous deux ressortissants de". См. также примечание 4.
- (14) С использованием перевода, подготовленного в ЦНИИ морского флота и опубликованного в сб. "Морское право и практика". ММФ СССР, ЦНИИМФ, N 16. Л., Морской транспорт, 1962, с. 30 - 36.

Перевод А.Л.Маковского( 14)