



ФЕВРАЛЬ 2013

В 2013 году ответственность перед пассажирами увеличивается: изменения в законодательстве ЕС

Безопасность круизных лайнеров и пассажирских перевозок в последние годы довольно часто обсуждается в рамках всеобщей дискуссии по безопасности мореплавания. Индустрия круизных перевозок жестко регулируется и сами пассажирские суда на сегодняшний момент должны соответствовать требованиям многочисленных конвенций и правил, которые применяются в морской отрасли в целом.

Мы рассмотрим нововведения в международном регулировании ответственности перед пассажирами, которые недавно стали обязательными для стран Европейского Союза («ЕС») и уже, в связи с вступлением в силу Регламента ЕС «По ответственности перед пассажирами», коснулись и России.

Афинская Конвенция

Режим ответственности за ущерб, причиненный пассажирам морских судов, установлен Афинской Конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года («Афинская Конвенция»), участницей которой с 1983 года является Российская Федерация. В сущности, она предусматривает ответственность перевозчика за ущерб или убытки, понесенные пассажиром в результате происшествия, которое произошло во время перевозки и явилось следствием вины или небрежности перевозчика (в том числе и его служащих или агентов).

В случае морских происшествий, таких как кораблекрушение, столкновение, посадка на мель, взрыв или пожар – вина или небрежность перевозчика презюмируется, и для того чтобы избежать ответственности, перевозчик должен доказать обратное. Во всех других случаях именно пассажир должен доказывать наличие вины или небрежности перевозчика.

Согласно Афинской Конвенции, перевозчик может ограничить свою ответственность за исключением случаев, когда он действовал с намерением причинить вред или осознавал, что такой вред будет причинен. За причинение смерти или телесного повреждения пассажиру, Конвенцией установлены пределы ответственности в отношении перевозки в целом, равные 46,666 расчетных единиц (специальных прав заимствования – «СПЗ», искусственных резервных и платёжных средств, эмитируемых Международным валютным фондом. Имеют только безналичную форму в виде записей на банковских счетах), что по текущему курсу составляет примерно 53,000 Евро. За потерю или повреждение багажа, пределы варьируются в зависимости от вида багажа (каютный багаж, транспортное средство, багаж в/на транспортном средстве или иной багаж).

Протокол 2002 года к Афинской Конвенции

Протокол 2002 года к Афинской Конвенции («Протокол») вступит в силу через 12 месяцев после того как десять государств ратифицируют/присоединятся к нему. По состоянию на 31 января 2013 года, девять государств уже ратифицировали/присоединились к Протоколу, поэтому с большой вероятностью можно утверждать, что уже в 2014/2015 годах он вступит в силу.



Основными изменениями, внесенными Протоколом в Афинскую Конвенцию, являются:

- Ответственность перевозчика при наличии вины заменяется объективной ответственностью (независимо от наличия вины). Это означает, что перевозчик всегда будет нести ответственность, если не докажет, что инцидент явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или неизбежного стихийного явления, или что инцидент был вызван намеренным действием или бездействием третьих лиц.
- Протокол увеличивает пределы ограничения ответственности перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира до 250,000 СПЗ (примерно 284,000 Евро) на пассажира, за каждое происшествие, с общим пределом ответственности в 400,000 СПЗ (примерно 454,000 Евро). Это означает, что если ущерб превышает 250,000 СПЗ (объективная ответственность), перевозчик будет нести ответственность в размере до 400,000 СПЗ на пассажира, за каждое происшествие, если не докажет, что инцидент произошел не по его вине или небрежности.
- Предусматривается обязательное страхование для покрытия ответственности перевозчика в отношении причинения вреда жизни и здоровью пассажиров. При этом пассажир может напрямую обращаться к страховщику ответственности перевозчика за возмещением убытков по каждому происшествию в размере до 250,000 СПЗ.

Государство-участник Протокола в своем законодательстве может определить более высокие пределы ответственности за причинение вреда жизни или здоровью пассажиров.

Несмотря на то, что Российская Федерация не является участницей Протокола, изменения в законодательстве ЕС, вводящие с 31 декабря 2012 года в силу положения Протокола, коснутся и российских судов.

Регламент ЕС об ответственности перед пассажирами

Преследуя цели по совершенствованию правового режима ответственности перевозчиков, ЕС принимает Регламент 392/2009 «По ответственности перед пассажирами» («Регламент»), который в значительной степени состоит из положений Протокола 2002 года к Афинской Конвенции и вводится в силу для всех стран-участниц ЕС с 31 декабря 2012 года.

Регламент расширяет требования Протокола, в частности распространяет требование обязательного страхования на каботажные перевозки в пределах одного государства-члена ЕС на судах определенной категории (согласно Директиве ЕС 98/18/ЕС, суда для внутренних перевозок делятся на классы А, В, С и D – в зависимости от возможности безопасно удаляться от берега на определенное расстояние и находиться в определенных зонах с небольшой высотой волн). Он также вводит ряд дополнительных мер, направленных на дальнейшее повышение выплаты компенсаций пассажирам.

Вводится специальная обязанность перевозчика компенсировать потерю или повреждение подвижного оборудования (*mobility equipment*) и предусматривается досрочная выплата, достаточная для покрытия безотлагательных экономических потребностей пассажира, если вред жизни или здоровью пассажира был причинен в результате морского происшествия (под морским происшествием понимается кораблекрушение, опрокидывание судна, столкновение, посадка на мель, взрыв или пожар на судне, либо недостатки (дефект) судна). Регламент распространяется на все морские суда, имеющие лицензии для перевозки более 12 пассажиров, при осуществлении международных перевозок (любых перевозок, при которых, в соответствии с договором перевозки, место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах; или в одном государстве, если в соответствии с договором перевозки или запланированным маршрутом, есть промежуточный порт захода на территории другого государства), а так же каботажных перевозок (для судов классов А и В), когда:

- Судно ходит под флагом страны ЕС, или зарегистрировано в ней;
- Договор перевозки был заключен в стране ЕС;
- Место отправления или назначения, указанное в договоре перевозки, находится в пределах страны ЕС.



Ответственность перевозчика

Регламент (как и Протокол) предусматривает объективную ответственность перевозчика и компенсацию за причинение вреда жизни или здоровью пассажира, потерю или повреждение багажа и/или транспортных средств в результате морского происшествия в размере до 250,000 СПЗ на одного пассажира с общим ограничением ответственности (при наличии вины) до 400,000 СПЗ.

Если происшествие не является морским, перевозчик несет ответственность в размере до 400,000 СПЗ на одного пассажира, если последний докажет, что происшествие произошло по вине или небрежности перевозчика.

Страхование и требование сертификации

Регламент устанавливает обязанность судов, подпадающих под регулирование, иметь Сертификат о финансовом обеспечении («Сертификат»). Сертификат предоставляется компетентным органом в государстве флага судна или, если государство флага не является государством-членом ЕС, в государстве-члене ЕС.

Для получения Сертификата, суда имеющие лицензию на перевозку более 12 пассажиров и зарегистрированные в стране ЕС, или заходящие в/выходящие из порта на территории страны ЕС, должны иметь страховое покрытие или иное финансовое обеспечение (но не менее чем 250,000 СПЗ на одного пассажира по каждому происшествию). Сертификат, по сути, подтверждает, что у судна есть надлежащее финансовое обеспечение.

Однако условия Регламента охватывают определенные военные риски (например, террористические акты), которые исключаются из страхового покрытия P&I Клубов, соответственно Клубы, не могут предоставить одну Синюю Карту (Blue Card), покрывающую все указанные в Регламенте риски. В результате, участники P&I Клубов должны получить две Синие Карты – одну, не покрывающую военные риски, и другую – покрывающую военные риски, которая выдается за дополнительную премию, определяемую основным андеррайтером.

Комментарии

Несмотря на то, что Россия не является участницей Протокола 2002 года к Афинской Конвенции, и упомянутый Регламент действует в рамках ЕС, тем не менее, российские пассажирские суда при заходе в порты ЕС должны иметь Синие Карты, покрывающие военные и невоенные риски, а также Сертификат о должном финансовом обеспечении.

Многие P&I Клубы не предоставляют страхового покрытия по военным рискам, поэтому судовладельцам необходимо заранее уточнять у своих страховщиков, могут ли они гарантировать подобное покрытие в соответствии с требованиями Регламента.

Указанные Синие Карты не нужно получать для судов, которые (1) не ходят под флагом страны ЕС и не заходят в порты ЕС, (2) не имеют лицензии на перевозку более 12 пассажиров, или (3) оперируют исключительно на внутренних водных путях ЕС.

Определение термина "пассажир" в Протоколе 2002 года к Афинской конвенции охватывает любое лицо, перевозимое на судне в соответствии с договором перевозки, или лицо, которое с согласия перевозчика сопровождает автомашины или живых животных, которые, в свою очередь, перевозятся по договору перевозки грузов и не регулируются Протоколом.

Такое определение достаточно широко и распространяется также на ситуации, когда на борту грузового судна типа Ro/Ro перевозятся грузовые автомашины. Водители этих грузовых машин, если их общее количество составляет более 12 человек, будут рассматриваться в качестве пассажиров. Следовательно, подобные суда (грузовые Ro/Ro) будут подпадать под регулирование Регламента ЕС и должны будут обладать необходимым страховым обеспечением и сертификатом, полученным в стране ЕС.



Практика морского / транспортного права



Алексей Карчёмов

LLM (Мальта, морское право), юрист
АБ «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры»

alexey_karchimov@epam.ru

+7 (812) 322 9681

www.epam.ru

Подписка и отказ от подписки

Данный документ подготовлен в информационных и образовательных целях и не является юридической консультацией или заключением. Бюро не несет ответственности за неблагоприятные последствия использования бюллетеня любыми лицами.

Для включения нового адресата в число получателей рассылки необходимо направить письмо на press@epam.ru с темой *Subscribe Maritime*.