



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2009/11/Add.1  
26 August 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят третья сессия

Женева, 4-6 ноября 2009 года

Пункт 7 с) предварительной повестки дня

**ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРАВОВОЙ ОСНОВЫ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ**

Добавление

Страсбургская конвенция 1988 года об ограничении ответственности  
во внутреннем судоходстве

Предложение, представленное Республикой Сербия

Записка секретариата

В соответствии с решением пятьдесят первой сессии Рабочей группы отслеживать изменения, связанные с пересмотром Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 29), секретариат воспроизводит ниже предложение Республики Сербия, подготовленное в контексте переговоров по проекту дополнительного протокола к этой конвенции и направленное на создание унифицированных панъевропейских правил, касающихся общей аварии во внутреннем судоходстве.

Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть данное предложение и при необходимости дать секретариату указания об организации в 2010 году экспертного совещания по этому вопросу, с тем чтобы для следующей сессии Рабочей группы было подготовлено предложение по проекту таких правил.

GE.09-24146 (R) 071009 071009

1. Республика Сербия принимает активное участие в работе над дополнительным протоколом к Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве. Учитывая, что Страсбургская конвенция основана на Международной конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям (ООМТ 96), принимая во внимание, что в судебной практике Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии заключения по применению этой Конвенции представляются противоречивыми (в случае "Aegean Sea" и "СМА Djakarta") и учитывая вопросник, который Международный морской комитет направил своим национальным ассоциациям, Министерство инфраструктуры Республики Сербия считает необходимым поднять вопрос о правах фрахтователей на ограничение их ответственности в связи с регрессным требованием (требованием по возмещению) со стороны собственника судна, если собственник обязан платить по требованиям, подпадающим под действия статьи 2 Конвенции ООМТ.
2. Принимая во внимание, что речь идет о доминирующем, если не единственном случае требований за утерю или повреждение груза, перевозимого на судне, и собственник судна обязан платить, возникает вопрос о том, следует ли дополнить Страсбургскую конвенцию и указать в ней права фрахтователей (тайм-чартерных и других фрахтователей) на ограничение их ответственности в связи с регрессным требованием (требованием по возмещению) со стороны собственника судна, что предполагает компенсацию за утерю или повреждение груза, которая должна быть выплачена владельцу груза.
3. Осознавая важную роль ЕЭК ООН в деле унификации правовых норм в области внутреннего судоходства, Министерство инфраструктуры Республики Сербия предлагает Рабочей группе ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту приступить к работе над унификацией правил общей аварии на внутреннем судоходстве - одного из старейших институтов права морского и внутреннего судоходства.
4. На Рейне Правила общей аварии были учреждены Международной ассоциацией для Рейнского судового реестра (ИВР). На Дунае этот вопрос регулируется Братиславским соглашением. Следует подчеркнуть, что Правила общей аварии (ИВР) являются надежной исходной основой, что неудивительно, учитывая огромный опыт, продемонстрированный экспертами ИВР во всех документах, разработанных ИВР на сегодняшний день (например, Общие европейские условия для договоров, касающихся перемещения толкаемых барж с помощью толкачей от 2007 года, проект европейской конвенции об ответственности за ущерб в связи с перевозкой опасных и вредных веществ по внутренним водным путям). Именно исходя из этого в будущем группе экспертов ЕЭК ООН следует базировать свою работу на решениях, предлагаемых ИВР. Кроме того,

основное различие между морским правом и правом внутреннего судоходства с точки зрения общей аварии состоит в том, что во внутреннем судоходстве правила общей аварии применяются только тогда, когда это конкретно оговорено в договоре. Министерство инфраструктуры Республики Сербия решительно выступает за сохранение договорного характера обязательств и в этой связи считает, что Рабочей группе следует также предложить формулировку положения, которое стороны могли бы включать в договоры.

5. Принимая во внимание процесс гармонизации всех соответствующих правовых документов речных комиссий Европейского союза и ЕЭК ООН, Республика Сербия полагает, что такая инициатива ЕЭК ООН окажется весьма полезной для всех участников перевозок по внутренним водным путям, особенно для страховых компаний и судовладельцев.

-----