

**ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРАВОВОЙ ОСНОВЫ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ**Предложение по панъевропейским правилам, касающимся расходов по общей аварии во
внутреннем судоходствеПредставлено Республикой СербияЗаписка секретариата

Ниже воспроизводится документ, излагающий позицию Министерства инфраструктуры Республики Сербия в отношении предложения разработать панъевропейские правила, касающиеся расходов по общей аварии во внутреннем судоходстве, первоначально представленные в документе ECE/TRANS/SC.3/2009/11/Add.1.

A. Основания для разработки панъевропейских правил, касающиеся расходов по общей аварии

1. Принимая во внимание потребность в и преимущества от разработки согласованных панъевропейских правил, касающихся расходов по общей аварии, Министерство инфраструктуры Республики Сербия желает обратить внимание на один из вопросов, затронутых в документе ECE/TRANS/SC.3/2009/11/Add.1.
2. Настоящее совещание является отличной возможностью еще раз подчеркнуть тот факт, что будущие панъевропейские правила, касающиеся расходов по общей аварии, должны указать, что они имеют договорный характер. Это означает, что Правила будут применяться, только если это специально предусмотрено в транспортной накладной, договоре о перевозке, или если стороны заранее договорятся о том, что к ущербам и расходам будут применяться панъевропейские правила, касающиеся расходов по общей аварии. Это можно сделать, добавив соответствующее положение в существующее правило XV в Правилах, касающихся расходов по общей аварии, Международной ассоциации Рейнских судовых регистров (IVR или ИВР). Республика Сербия также предлагает разработать образец пункта договора по этому вопросу, который мог бы быть включен в контракты.
3. Дунайские правила по общей аварии от 1990 года, заключенные между крупнейшими судовладельцами и компаниями того времени, являются примером предварительной договоренности по применению правил, касающихся расходов по общей аварии. Однако, Дунайские правила являются частью Братиславских соглашений, которые, по мнению Министерства инфраструктуры Республики Сербия, противоречат положениям *Регламента 1017/68/ЕЕС (Регламент Европейского Совета (ЕЕС) № 101768/ЕЕС от 19 июля 1968 по применению правил конкуренции к железнодорожному, автомобильному и внутреннему водному транспорту)*, так как они создают классический случай картели или линейной конференции во внутреннем судоходстве, а такая практика в морском судоходстве рассматривается, согласно *Регламенту Европейской комиссии от 25 сентября 2006, заменяющему Регламент (ЕЕС) № 4056/86 о подробных правилах по применению статей 85 и 86 Договора к морскому транспорту*, как противоречащая статьям 85 и 86 Договора,

учреждающего Европейское сообщество. По этой причине Министерство инфраструктуры Республики Сербия считает, что судовладельцы и судовладельческие компании должны отказаться от Братиславских соглашений, что означает отказ от Дунайских правил по общей аварии.

В. Некоторые из главных отличий между правилами Международной ассоциации Рейнских судовых регистров и Дунайскими правилами по общей аварии

4. Принимая во внимание, что Дунайские правила 1990 года остаются действительными, и учитывая официальную позицию Министерства инфраструктуры Республики Сербия, согласно которой правила Международной ассоциации Рейнских судовых регистров от 2006 года могли бы стать отличной базой для работы над панъевропейскими правилами, касающимися расходов по общей аварии, необходимо указать на некоторые различия между Дунайскими и Рейнскими правилами:

а) Согласно Правилу I Дунайских правил, дающему определение расходам по общей аварии, под общей аварией подразумеваются чрезвычайные расходы и пожертвования, произведенные намеренно и/или разумно. Правило I правил ИВР не использует термин «преднамеренно» как условие признания расходов по общей аварии.

б) Дунайские правила, также как и Иорк-Антверпенские правила, регулирующие вопросы распределения убытков по общей аварии, содержат правила по особым расходам, которые допускаются в случае общей аварии (Правила 9 и 11). Дунайские правила по ущербу, нанесенному машинным установкам, и при погашении огня на борту не совсем идентичны Иорк-Антверпенским правилам, но они отражают схожий подход и значимость вопроса.¹ Правила ИВР не упоминают подобные особые расходы.

5. Министерство инфраструктуры Республики Сербия считает, что эти различия должны быть рассмотрены в ходе будущей работы, и что будет необходимо прояснить почему правила ИВР не включают подобные положения по расходам, которые могут быть признаны расходами в случае общей аварии.

6. Несмотря на замечания, упомянутые выше, Министерства инфраструктуры Республики Сербия придерживается позиции, что текст правил ИВР является современным, полностью отвечающим нуждам существующего рынка, что правила ИВР – ясны и понятны, и что они должны быть использованы как база для разработки панъевропейских правил, касающихся расходов по общей аварии.

С. Заключение

7. Предложение о разработке ЕЭК ООН панъевропейских правил, касающихся расходов по общей аварии, было вызвано практическим желанием способствовать более широкому использованию данного правового института, имеющего большое значение для всех участников рыночных операций внутреннего судоходства. Эксперты ИВР за долгое время существования их ассоциации, внесли огромный вклад в развитие этого правового института и, возможно, настало время для того, чтобы страны-члены ЕЭК ООН воспользовались возможностью далее согласовывать юридические рамки внутреннего судоходства под эгидой ЕЭК ООН и разрабатывать панъевропейские правила, касающиеся расходов по общей аварии.

¹ Например, Правило 9 Дунайских правил предусматривает, что по общей аварии возмещаются повреждения, возникшие на аварийном судне в результате форсированной работы машин, а также повреждения рулевого, движительного, буксирного, других устройств и механизмов, которые возникли при стремлении судна сняться с мели. Далее, Правило 11 Дунайских правил, схожее с правилом III Иорк-Антверпенских правил, признает общей аварией повреждения, причиненные судну и / или грузу водой или иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна. Однако ущерб от дыма или нагревания не возмещается, каким бы образом он ни был причинен.