

Distr.: Restricted
10 February 2012

Russian only

**Рабочая группа по внутреннему водному
транспорту**

**Рабочая группа по унификации технических
предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях**

Сороковая сессия

Женева, 15–17 февраля 2012 года

Пункт 10 предварительной повестки дня

**Общеввропейские правила, касающиеся общей аварии во внутреннем су-
доходстве**

Представлен Украиной

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
Содержание	В интересах дальнейшего совершенствования и развития сотрудничества в области перевозок грузов по р. Дунай пароходства:	Без замечаний
Правило I Общая авария		
Правило II Заменяющие расходы	БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО	
Правило III Влияние вины	АО (АД БРП)	
Правило IV Исключения	«РУБИШИПС», Русе (РУБИШИПС)	
Правило V Время доказывания	АВСТРИЙСКОЕ СУДОХОДНОЕ	
Правило VI Возмещение по судну	ОБЩЕСТВО «ДДСГ – КАРГО» ГмбХ	
Правило VII Возмещение по грузу	(ДДСГ – КАРГО, Вена)	
Правило VIII Возмещение по фрахту	НЕМЕЦКОЕ СУДОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО	
Правило IX Начисление процентов	«ДДСГ – КАРГО» ГмбХ	
Правило X Возмещение стоимости освидетельствования и т.д.	(ДДСГ – КАРГО, Регенсбург)	
Правило XI Валюта	ХОРВАТСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО	
Правило XII Контрибуционная стоимость	«ДУНАВСКИ ЛЛОЙД-СИСАК»	
Правило XIII Освидетельствования	(ДЛ)	
Правило XIV Обязанность предоставлять требуемую информацию	ВЕНГЕРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО	
Правило XV Составление диспаши	ООО «МАХАРТ ДУНА-КАРГО»	
Правило XVI Оспаривание диспаши	(МАХАРТ ДУНА-КАРГО)	
Правило XVII Обращение с денежными депозитами и гарантиями	РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО	
Правило XVIII Преднамеренная посадка на мель	НФ «ДЖУРДЖУ – НАВ» СА	
Правило XIX Подъем затонувшего судна	(ЧНФ ДЖУРДЖУ- НАВ СА)	
	РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО	
	ЧНФР «НАВРОМ» СА ГАЛАЦ (ЧНФР НАВРОМ СА)	
	РУМЫНСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО	
	НФР «ДРОБЕТА» СА	

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
Правило XX Помощь, оказанная посредством буксировки и т.д.	(НФР ДРОБЕТА СА)	
Правило XXI Лихтеровка	АО «СЛОВАЦКОЕ ПАРОХОДСТВО И ПОРТЫ» (АО СПаП)	
Правило XXII Зимовка	ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО» (ОАО УДП)	
Правило XXIII Положения, применяемые к правилам XX, XXI и XXII	АКЦИОНЕРНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «УКРРЕЧФЛОТ»	
Правило XXIV Порт - убежище	(АСК УКРРЕЧФЛОТ)	
Правило XXV Составы	ЧАСТНАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ФСТ», Измаил (ФСТ)	
Правило XXVI Грузовые автомобили, контейнеры, поддоны и аналогичные транспортные или грузовые единицы	ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ДД ЮРБ (ДД ЮРБ) РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО «КРАЙИНА – ПРАХОВО» СЕРБИИ И ЧЕРНОГОРИИ (РБК)	
	договорились о следующих правилах при распределении общей аварии.	
	Эти правила представляют собой неотъемлемую часть «Соглашения об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по реке Дунай» и вступают в силу для всех перевозок, кроме случаев, когда иное установлено соглашением участников общей аварии.	

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>Правило I ОБЩАЯ АВАРИЯ</p> <p>Общей аварией считаются пожертвования и расходы, разумно произведенные и/или понесенные при чрезвычайных обстоятельствах с целью сохранения судна и его груза от общей опасности.</p>	<p>Правило 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p>Под общей аварией подразумеваются чрезвычайные расходы и пожертвования, произведенные намеренно и разумно в целях предохранения и/или спасения имущества-судна, груза и фрахта от общей для них опасности.</p> <p>Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их контрибуционным стоимостям в соответствии с изложенными ниже правилами.</p>	<p>Правило I ОБЩАЯ АВАРИЯ</p> <p>Общей аварией считаются пожертвования и расходы, разумно и намеренно произведенные и/или понесенные при чрезвычайных обстоятельствах с целью сохранения судна, его груза и фрахта от общей опасности. (см. Правило VIII)</p>
<p>Правило II ЗАМЕНЯЮЩИЕ РАСХОДЫ</p> <p>Дополнительные расходы, обусловленные принятием меры, которая позволила сократить объем расходов, признаваемых общей аварией, признаются общей аварией в пределах расходов, которых удалось таким образом избежать.</p> <p>ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7 GE.10-26105 5</p> <p>Дополнительными расходами считаются затраты, возникшие в результате</p> <p>принятия такой меры, за вычетом суммы затрат, которые возникли бы при нормальном ходе плавания.</p>	<p>Правило 2. КОМПЕНСАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ</p> <p>Любые экстра-расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены на общую аварию, должны рассматриваться как общая авария, но только в пределах расходов, которых удалось таким образом избежать.</p> <p>Признанные таким образом расходы снижаются на сумму затрат, которые возникли бы при нормальном ходе плавания.</p>	<p>Без замечаний</p>
	<p>Правило 3. ИСКЛЮЧЕНИЕ КОСВЕННЫХ УБЫТКОВ</p> <p><i>В общую аварию включаются только такие</i></p>	<p>См. Правило IV ИСКЛЮЧЕНИЯ (в новой редакции)</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
	<i>убытки, потери и расходы, которые являются прямым следствием акта общей аварии.</i>	
	Потери или убытки, возникающие из-за задержки во время или после рейса, такие как потери вследствие колебаний валютных курсов, потери на рыночной цене т.д., а также другие косвенные убытки не признаются общеаварийными.	
<p>Правило III ВЛИЯНИЕ ВИНЫ</p> <p>Право на возмещение убытков по общей аварии не затрагивается, даже если событие, вызвавшее пожертвование или расходы, обусловлено виной <i>одной из участвующих</i> в предприятии сторон, что, однако, не умаляет возможных средств судебной защиты, которые могут быть использованы в силу законодательных или договорных положений против этой стороны или этой стороной в отношении такой вины.</p>	<p>Правило 4. ВИНА В АВАРИИ</p> <p>Распределение расходов и убытков по общей аварии производится также тогда, когда событие, приведшее к общей аварии, обусловлено виной <i>одного или нескольких её участников.</i></p> <p>Однако это не лишает участников общей аварии права на взыскание убытков и расходов с виновной стороны.</p>	<p>Правило III ВЛИЯНИЕ ВИНЫ</p> <p>Право на возмещение убытков по общей аварии не затрагивается, даже если событие, вызвавшее пожертвование или расходы, обусловлено виной <i>одной или нескольких из участвующих</i> в предприятии сторон, что, однако, не умаляет возможных средств судебной защиты, которые могут быть использованы в силу законодательных или договорных положений против <i>этой/ этих сторон или этой/этих сторон</i> в отношении такой вины.</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>Правило IV ИСКЛЮЧЕНИЯ</p> <p>1. Потери, убытки или расходы, понесенные вследствие задержки как во время рейса, так и впоследствии, например, из-за простоя, а также любые косвенные убытки, например, убытки в результате колебаний валютных курсов, не признаются общей аварией.</p> <p>2. Потери, убытки или расходы, понесенные в связи с нанесением ущерба окружающей среде, в частности, затраты на устранение такого ущерба, ни в каком случае не признаются общей аварией. Вместе с тем, расходы, понесенные в процессе предотвращения или уменьшения ущерба окружающей среде, признаются общей аварией, если они обусловлены принятием меры, признаваемой по общей аварии.</p>	<p>См. Правило 3 Дунайских правил</p>	<p>Правило IV ИСКЛЮЧЕНИЯ</p> <p><i>В общую аварию включаются только такие убытки, потери и расходы, которые являются прямым следствием акта общей аварии.</i></p> <p>1. Потери, убытки или расходы, понесенные вследствие задержки как во время рейса, так и впоследствии, например, из-за простоя, а также любые косвенные убытки, например, убытки в результате колебаний валютных курсов, не признаются общей аварией.</p> <p>2. Потери, убытки или расходы, понесенные в связи с нанесением ущерба окружающей среде, в частности, затраты на устранение такого ущерба, ни в каком случае не признаются общей аварией.</p> <p>Вместе с тем, расходы, понесенные в процессе предотвращения или уменьшения ущерба окружающей среде, признаются общей аварией, если они обусловлены принятием меры, признаваемой по общей аварии.</p>
<p>Правило V БРЕМЯ ДОКАЗЫВАНИЯ</p> <p>Бремя доказывания того, что убытки и расходы подлежат возмещению по общей аварии, возлагается на сторону, требующую такого возмещения.</p>	<p>Правило 5. БРЕМЯ ДОКАЗЫВАНИЯ</p> <p>Бремя доказывания того, что убытки и расходы подлежат возмещению по общей аварии, возлагается на сторону, требующую такого возмещения.</p>	<p>Без замечаний</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

Правило VI ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО СУДНУ

1. Объем физических повреждений, принимаемых на общую аварию, определяется на основании освидетельствований, как это указано в правиле XIII.

2. Из суммы, возмещаемой по общей аварии, производятся следующие вычеты за "новое вместо старого":

одна пятая часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины,

механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации от 1 до 5 лет;

одна четвертая часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации от 6 до 10 лет;

одна третья часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины,

механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации более 10 лет; по якорям и якорным цепям вычеты не производятся.

Вычеты не производятся со стоимости ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7

6 GE.10-26105

временного ремонта, а также со стоимости обновлений, затрагивающих судно,

машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации менее 1 года на

Правило VI ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО СУДНУ

1. Объем физических повреждений, принимаемых на общую аварию, определяется на основании освидетельствований, как это указано в правиле XIII.

2. Из суммы, возмещаемой по общей аварии, производятся следующие вычеты за "новое вместо старого":

одна пятая часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины,

механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации от 1 до 5 лет;

одна четвертая часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации от 6 до 10 лет;

одна третья часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины,

механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации более 10 лет; по якорям и якорным цепям вычеты не производятся.

Вычеты не производятся со стоимости ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7

6 GE.10-26105

временного ремонта, а также со стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации менее 1 года на момент аварии.

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>момент аварии.</p> <p>3. Возмещение за буксирные и счалные тросы производится по их чистой стоимости.</p> <p>4. Вычеты производятся лишь из стоимости новых материалов или частей, когда они изготовлены и готовы к установке на судне.</p> <p>5. Когда судно на плаву, по общей аварии не возмещаются убытки и повреждения, вызванные использованием одного или более якорей.</p>	<p>См. Правило 14 Дунайский правил</p>	<p>3. Возмещение за буксирные и счалные тросы производится по их чистой стоимости.</p> <p>4. Вычеты производятся лишь из стоимости новых материалов или частей, когда они изготовлены и готовы к установке на судне.</p> <p>5. Когда судно на плаву, по общей аварии не возмещаются убытки и повреждения, вызванные использованием одного или более якорей.</p> <p>6. Сумма, возмещаемая в качестве общей аварии за потери или повреждения, причиненные корпусу судна, его машинам, механизмам и/или устройствам, составляет:</p> <p>6.1. в случае ремонта или замены – фактическую разумную стоимость ремонта или замены того, что повреждено или утрачено;</p> <p>6.2. в случае, если ремонт или замена не производились – разумное уменьшение стоимости, вызванное таким повреждением или потерей, но в пределах сметной стоимости ремонта.</p> <p>7. В случаях действительной полной гибели судна или в тех случаях, когда стоимость ремонта повреждений превысила бы стоимость судна в исправном состоянии, сумма, подлежащая возмещению по общей</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	<p><i>аварии, равняется разнице между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости исправленных повреждений, не являющихся общеварийными, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи.</i></p> <p><i>8. Возмещение за повреждения судна не должно превышать сумму, которая возмещалась бы в случае его полной гибели.</i></p> <p><i>9. 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.</i></p> <p><i>10. Общей аварией признаются повреждения, причиненные судну и/или грузу водой или иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна. Однако не возмещается ущерб от дыма или нагревания, каким бы образом он ни был причинен.</i></p>
	См. Правило 9 Дунайский правил	
	См. Правило 11 Дунайский правил	
	Правило 6. ВОЗМЕЩЕНИЕ РАСХОДОВ ПО СПАСЕНИЮ 6.1. Суда пароходств – участников Братиславских соглашений, оказывающим помощь друг другу при наличии общей	Нет в Правилах ИВР

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
	<p>аварии возмещаются расходы по условиям и ставкам Соглашения о взаимной буксировке и оказании помощи судам при авариях с применением коэффициента 3,0 к часовой ставке за работу буксира.</p> <p>6.2. В остальных случаях расходы, произведенные сторонами ради спасения, будь то на основании договора или иным образом, принимаются на общую аварию в той мере, в какой спасительные операции были предприняты с целью предохранения от общей опасности имущества.</p> <p>6.3. По общей аварии возмещаются убытки, понесенные судном, оказывающим помощь (утрата оборудования, затраты на ремонт повреждений и др.) оформленные соответствующим актом, а также потери, связанные с выводом судна из эксплуатации.</p> <p>6.4. Положения настоящего правила применяются без ограничений, даже если спасающие и спасаемые суда принадлежат или находятся в распоряжении одного и того же судовладельца.</p>	
<p>Правило VII ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО ГРУЗУ</p> <p>1. Сумма, возмещаемая по общей аварии за повреждение или гибель пожертвованного груза, равняется убытку, который понес вследствие этого владелец груза, исчисленному на основе цены сиф в последний день разгрузки судна</p> <p><u>или в день окончания предприятия, если</u></p>	См. Правило 15 Дунайских правил	Без замечаний

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

такое заканчивается в ином месте,

нежели место первоначального назначения.

2. Когда поврежденный таким образом груз полностью или частично продан и сумма ущерба не была иначе согласована, возмещаемый по общей аварии

убыток составляет разницу между чистой выручкой от продажи и чистой стоимостью в неповрежденном состоянии, как это указано в пункте 1 настоящего правила.

Правило 7. ПАУЗКА СУДНА

Если судно вследствие аварии, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств вынуждено производить выгрузку (паузку) с дальнейшим его хранением, то на общую аварию принимаются:

1. Затраты по выгрузке груза из судна, его хранению и обратной погрузке снятых с судна грузов.
2. Расходы по аренде судна, производящего паузку.
3. Потери и затраты на ремонт повреждений, которые понесло судно, производящее паузку, а также потери, связанные с выводом его из эксплуатации.
4. Повреждения, возникшие на потерпевшем аварию судне во время паузки.
5. Убытки и расходы, связанные с утратой и повреждениями груза при его выгрузке,

См.Правило XXI ИВР ЛИХТЕРОВКА (в новой редакции)

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
	хранении и погрузке.	
	6. Премии, выплаченные страховщикам за дополнительное страхование.	
Правило VIII ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО ФРАХТУ Сумма, возмещаемая по общей аварии за неоплаченный фрахт за пожертвованный груз, равняется потерянному брутто-фрахту.	См.Правило 16 Дунайских правил	Без замечаний
	Правило 8. ПОРТ-УБЕЖИЩЕ 8.1. По общей аварии возмещаются затраты, возникшие при половодье, ледоходе, внезапном и стремительном понижении уровня воды, либо в иных случаях, связанных с необходимостью захода в порт-убежище, нахождением в порту и выходом из него, включая возможную буксировку, охрану груженого судна, а также портовые сборы. Аналогичные расходы подлежат возмещению, если судно с грузом вынуждено вернуться в порт погрузки. 8.2. Если судно было вынуждено переместиться из одного порта-убежища в другой с целью осуществления ремонта, о действуют положения пункта 1 данного правила. Затраты, связанные с переходом, включая ремонт и буксировку, учитываются в общей аварии. 8.3. Если в порту-убежище выгрузится партия груза, предназначенная для другого порта, такой груз должен участвовать во взносах по общей аварии, как если бы он остался на судне до момента его отхода из	См. Правило XXIV ИВР ПОРТ-УБЕЖИЩЕ (в новой редакции)

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

порта. Однако, если в порту-убежище выгрузится весь груз судна, то возмещение затрат по общей аварии прекращается.

8.4. Если наступит половодье или ледоход после прихода груженого судна в порт выгрузки и судно должно будет покинуть этот порт до окончания грузовых операций и найти другой безопасный порт, то этот порт будет считаться портом-убежищем.

8.5. Если судно из-за половодья или ледохода должно остаться в порту после выгрузки предназначенного для этого порта груза, такой порт считается портом-убежищем только для грузов, предназначенных для других портов.

8.6. Если судно самостоятельно покинет порт-убежище, то связанные с этим расходы не компенсируются.

Правило IX НАЧИСЛЕНИЕ ПРОЦЕНТОВ

На суммы, возмещаемые по общей аварии, начисляются проценты начиная с даты платежа или с момента, когда имеющая на то право сторона получила или должна была бы получить пожертвованный груз, до истечения **трех месяцев** с даты составления диспаши.

Ежегодно Совет директоров ИВР устанавливает применимую процентную ставку.

Эта ставка основывается на ставке Еврибор и используется для расчета

См.Правило 17 Дунайских правил

Правило IX НАЧИСЛЕНИЕ ПРОЦЕНТОВ

На суммы, возмещаемые по общей аварии, начисляются проценты **по ставке 7% годовых** начиная с даты платежа или с момента, когда имеющая на то право сторона получила или должна была бы получить пожертвованный груз, до истечения **одного месяца** с даты составления диспаши.

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

*процентов, причитающихся в течение
последующего календарного года.*

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7

GE.10-26105 7

	<p>Правило 9. ПОВРЕЖДЕНИЕ МАШИН</p> <p>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.</p>	<p>См. Правило VI ИВР ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО СУДНУ (в новой редакции)</p>
<p>Правило X ВОЗМЕЩЕНИЕ СТОИМОСТИ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ и т.д.</p> <p>Стоимость освидетельствования и расследования, необходимых для составления диспаша, а также оплата работы диспашеров и сотрудников ИВР относятся на общую аварию.</p>	<p>См.Правило 18 Дунайских правил</p>	<p>Без замечаний</p>
	<p>Правило 10. ПРЕДНАМЕРЕННАЯ ПОСАДКА НА МЕЛЬ И ЗАТОПЛЕНИЕ</p> <p>Общей аварией признаются повреждения, причиненные судну и/или грузу преднамеренной посадкой на мель или преднамеренным затоплением.</p>	<p>См.Правило XVIII ИВР ПРЕДНАМЕРЕННАЯ ПОСАДКА НА МЕЛЬ (в новой редакции)</p>
<p>Правило XI ВАЛЮТА</p> <p>Выплаты производятся в той валюте, в</p>	<p>См. Правило 21 пункт 2 Дунайских правил</p>	<p>Правило XI ВАЛЮТА</p> <p><i>Валюту диспаша определяет диспашер, прежде всего принимая во внимание</i></p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>которой были понесены расходы.</p> <p>Однако убытки перевозчика могут быть оплачены в его национальной валюте, если он выразил такое пожелание в аварийном бонде.</p> <p>Выплаты по грузу производятся в той валюте, которая использовалась в месте и во время окончания предприятия.</p> <p>Контрибуционная стоимость определяется по обменному курсу на день окончания предприятия.</p>	<p>Правило 11. ПОЖАР НА СУДНЕ</p> <p>Общей аварией признаются повреждения, причиненные судну и/или грузу водой или иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна. Однако не возмещается ущерб от дыма или нагревания, каким бы образом он ни был причинен.</p> <p>Правило 12. ПОДЪЕМ ЗАТОНУВШЕГО СУДНА</p> <p>Если судно в случае аварии затонуло или</p>	<p>валюты преобладающих расходов общей аварии.</p> <p>Однако убытки перевозчика могут быть оплачены в его национальной валюте, если он выразил такое пожелание в аварийном бонде.</p> <p>Выплаты по грузу производятся в той валюте, которая использовалась в месте и во время окончания предприятия.</p> <p>Валюта уплаты контрибуции обыкновенно соответствует валюте расходов и убытков, признанных в общей аварии, однако, если это не противоречит межгосударственным платежным договорам или другим валютным законодательствам.</p> <p>Контрибуционная стоимость определяется по обменному курсу на день окончания предприятия.</p> <p>См. Правило VI ИВР ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО СУДНУ(в новой редакции)</p> <p>См Правило XIX ИВР ПОДЪЕМ ЗАТОНУВШЕГО СУДНА</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

было затоплено, затраты и убытки по подъему судна с грузом относятся на общую аварию.

Правило XII **КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ**

1. Контрибуционная стоимость судна в принципе определяется на основе

его стоимости по окончании предприятия и в том состоянии, в котором оно находится в этот момент; при определении этой стоимости коммерческая стоимость принимается в расчет лишь ориентировочно.

2. Контрибуционная стоимость груза в принципе определяется на основе

его цены сиф по окончании предприятия и в том состоянии, в котором он находится в этот момент. Контрибуционная стоимость груза, проданного во время

рейса, должна равняться чистой выручке от продажи плюс любая сумма, воз-

мещенная по общей аварии.

3. Из определенной таким образом стоимости вычитаются все расходы, имевшие место после события, которое привело к общей аварии, до первоначально намеченного окончания предприятия. Любая специальная компенсация, приходящаяся на судно согласно статье 14 Международной конвенции о спасании 1989 года, не вычитается из стоимости, указанной в пункте 1 выше.

Правило XII **КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ**

1. Контрибуционная стоимость судна в принципе определяется на основе

его стоимости по окончании предприятия и в том состоянии, в котором оно находится в этот момент; при определении этой стоимости коммерческая стоимость принимается в расчет лишь ориентировочно.

2. Контрибуционная стоимость груза в принципе определяется на основе

его цены сиф по окончании предприятия и в том состоянии, в котором он находится в этот момент. Контрибуционная стоимость груза, проданного во время

рейса, должна равняться чистой выручке от продажи плюс любая сумма, воз-

мещенная по общей аварии.

3. Из определенной таким образом стоимости вычитаются все расходы, имевшие место после события, которое привело к общей аварии, до первоначально намеченного окончания предприятия. Любая специальная компенсация, приходящаяся на судно согласно статье 14 Международной конвенции о спасании 1989 года, не вычитается из стоимости, указанной в пункте 1 выше.

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>4. К определенной таким образом стоимости добавляются расходы, возмещаемые по общей аварии за физические повреждения.</p> <p>5. Почтовые отправления, продовольствие, пассажирский багаж, в том числе зарегистрированный, и личное имущество не участвуют во взносах по общей аварии.</p> <p>6. В той степени, в которой спасенный фрахт находится на риске перевозчика, он участвует во взносах по общей аварии в своей брутто-сумме. В той мере, в которой неоплаченный фрахт принимается на общую аварию, он участвует во взносах по общей аварии в принятом таким образом размере.</p> <p>ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7</p> <p>8 GE.10-26105</p>	<p>См.Правило 19 Дунайских правил.</p> <p>См. Правило 21 п.6 Дунайских правил</p> <p>Правило 13. КАРАВАН СУДОВ</p> <p>13.1. В данных правилах под караваном</p>	<p>4. К определенной таким образом стоимости добавляются расходы, возмещаемые по общей аварии за физические повреждения.</p> <p>5. Почтовые отправления, продовольствие, пассажирский багаж, в том числе зарегистрированный, и личное имущество не участвуют во взносах по общей аварии.</p> <p>6. В той степени, в которой спасенный фрахт находится на риске перевозчика, он участвует во взносах по общей аварии в своей брутто-сумме. В той мере, в которой неоплаченный фрахт принимается на общую аварию, он участвует во взносах по общей аварии в принятом таким образом размере.</p> <p>ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7</p> <p>8 GE.10-26105</p> <p>7. К контрибуционной стоимости судна, груза и фрахта прибавляется сумма, возмещаемая по общей аварии за пожертвованное имущество, если таковая уже не включена.</p> <p>8. Любые средства укрупнения грузовых мест участвуют во взносах по общей аварии наравне с грузом.</p> <p>9. Участники общей аварии обязаны возместить контрибуцию на основании диспанши в течение 10 дней после того, как она вступит в силу.</p> <p>См.Правило XXV ИВР СОСТАВЫ (в новой редакции)</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

судов понимается состав плавсредств (судов), связанных между собой таким образом, что отдельно взятое плавсредство такого состава не имеет свободы движения.

13.2. Если были произведены действия по спасению одного и/или нескольких судов каравана и их груза от общей для них опасности, применяются все положения настоящих правил. Судно каравана не находится в общей опасности с другим судном, если оно путем простого устранения связи с другим судном может быть выведено из опасности.

13.3. Для исчисления контрибуционных стоимостей и возмещений по общей аварии под судном и грузом понимается общая стоимость всех судов каравана и грузов, находящихся в общей опасности.

Правило XIII ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

Без замечаний

1. Во всех случаях, когда возникает требование объявления общей аварии, причина, характер и размер физических повреждений определяются следующим образом:

а) **в отношении груза:** посредством освидетельствования, произведе-

денного в наикратчайшие сроки после доставки поврежденных грузов. Заинте-

ресованные в отношении судна лица должны

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

быть уведомлены для того, чтобы

они могли принять участие в освидетельствовании. При отсутствии такого уведомления или в случаях, когда в течение восьми дней после доставки груза не

поступило требование об освидетельствовании, груз будет считаться доставленным в хорошем состоянии, и обратное подлежит доказыванию;

б) в отношении судна: посредством освидетельствования, проведенного одним или несколькими сюрвейерами в кратчайшие сроки после происшествия и по возможности до начала следующего рейса. Лица, заинтересованные в грузе, должны быть уведомлены соответствующей записью в аварийном бонде и могут быть представлены при освидетельствовании.

2. В случае, когда осмотр проводится несколькими сюрвейерами и между ними возникают разногласия, Председатель Комиссии по авариям ИВР назначает другого сюрвейера, решение которого будет окончательным.

Правило 14. СУДНО-ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

14.1. Сумма, возмещаемая в качестве общей аварии за потери или повреждения,

См. Правило VI ИВР ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО СУДНУ (в новой редакции)

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
	<p><i>причиненные корпусу судна, его машинам, механизмам и/или устройствам,</i></p> <p><i>составляет:</i></p> <p>14.1.1. в случае ремонта или замены – фактическую разумную стоимость</p> <p><i>ремонта или замены того, что повреждено или утрачено;</i></p> <p>14.1.2. в случае, если ремонт или замена не производились – разумное уменьшение стоимости, вызванное таким повреждением или потерей, но в пределах сметной стоимости ремонта.</p> <p>14.2. Однако в случаях действительной полной гибели судна или в тех случаях, когда стоимость ремонта повреждений превысила бы стоимость судна в исправном состоянии, сумма, подлежащая возмещению по общей аварии, равняется разнице между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости исправленных повреждений, не являющихся общеварийными, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи.</p> <p>14.3. Если при ремонте старые материалы или части заменяются новыми, возмещение понижается на сумму соответствующей разницы между новой и старой ценой по принципу «новое за старое».</p>	

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

Вычет осуществляется:

1/5 стоимости корпуса судна, его машин, механизмов и/или устройств, находящихся в эксплуатации от 2 до 5 лет на момент аварии;

1/4 – от 6 до 10 лет включительно;

1/3 – 11 лет и старше.

По судам, находящимся в эксплуатации до двух лет, вычеты и расходы на временный ремонт не производятся.

По якорям и якорным цепям, буксирным и счальным тросам вычеты не производятся.

14.4 Вычеты должны производиться только со стоимости материалов или частей, законченных производством и готовых для установки на борту судна.

14.5 Возмещение за повреждения судна не должно превышать сумму, которая возмещалась бы в случае его полной гибели.

См. Правило 21 пункт 3 Дунайских правил

Без замечаний

**Правило XIV ОБЯЗАННОСТЬ
ПРЕДОСТАВЛЯТЬ ТРЕБУЕМУЮ
ИНФОРМАЦИЮ**

Участники общей аварии должны предоставить диспашеру всю информацию и документацию, требуемую им/ей для составления диспаши, в течение шести месяцев после направления соответствующего запроса.

Если они не выполняют это обязательство,

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

диспашер самостоятельно со-

бирает необходимую информацию, которая считается правильной, и обратное

подлежит доказыванию.

Правило XV СОСТАВЛЕНИЕ ДИСПАШИ

Судовладелец имеет право, а если того потребует одна из заинтересован-

ных сторон, то он обязан обратиться за составлением диспаша диспашером.

Без замечаний

Правило 15. ГРУЗ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

15.1. Если груз пожегтован, возмещается стоимость груза согласно инвойсу продавца после вычета суммы, соответствующей повреждениям, которые не принадлежат к общей аварии.

Стоимость груза включает в себя стоимость страхования и фрахта, кроме случаев, когда этот фрахт не находился на риске груза.

15.2. Если груз поврежден, возмещается разница между ценой в неповрежденном и поврежденном состояниях. Если поврежденный груз был продан, возмещается разница между нетто-ценой в неповрежденном состоянии и чистой выручкой от продажи.

15.3. Судовладелец обязан без задержки известить грузоотправителя/

См. Правило VII ИВР ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО ГРУЗУ

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
	<p>фрахтователя о повреждении его партии груза и, получив необходимые указания, обеспечить определение размера, характера и причины повреждений, а также принять меры к предотвращению дальнейшего ущерба.</p> <p>Правило 16. ФРАХТ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ</p> <p>Неуплаченный фрахт за потерянные грузы возмещается в общей аварии в размере потерянного брутто-фрахта.</p>	<p>Не оговорено Правилами</p> <p>См. Правило VIII ИВР ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО ФРАХТУ</p>
<p>Правило XVI ОСПАРИВАНИЕ ДИСПАШИ</p> <p>Все диспаша вместе со всеми подкрепляющими документами могут быть переданы на утверждение ИВР. Это положение не исключает возможности для сторон обратиться в суд или арбитраж.</p> <p>ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7</p> <p>GE.10-26105 9</p>	<p>См. Правило 21.4 и 21.5 Дунайских правил</p>	<p>Правило XVI ОСПАРИВАНИЕ ДИСПАШИ</p> <p>Диспаша является обязательной для всех участников, если они в срок до 30 дней после её получения не предъявили диспашеру претензий.</p> <p>Если диспашер переработает диспашу на основании предъявленных ему претензий, то он рассылает её снова всем участникам. В том случае, если кто-либо из участников не согласен с окончательным решением диспашера, он имеет право оспаривать его решение юридическим путем.</p>
	<p>Правило 17. ПРОЦЕНТЫ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ</p> <p>На расходы, пожертвования и другие суммы, отнесенные на общую аварию, начисляются проценты <i>по ставке 7% годовых</i>, начиная с момента выплаты этих сумм, либо с момента, когда утраченный груз должен был быть</p>	<p>См. Правило IX ИВР НАЧИСЛЕНИЕ ПРОЦЕНТОВ</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
	выдан грузополучателю, до истечения одного месяца после даты составления диспаши.	
<p>Правило XVII ОБРАЩЕНИЕ С ДЕНЕЖНЫМИ ДЕПОЗИТАМИ И ГАРАНТИЯМИ</p> <p>В тех случаях, когда были получены денежные депозиты со стороны грузовладельцев в обеспечение взносов по общей аварии, такие депозиты без промедления вносятся на особый счет, открытый совместно на имя диспашера и ИВР в банке, указанном в аварийном бонде.</p> <p>Депонированная таким образом сумма вместе с начисленными процентами, если таковые будут, служат обеспечением уплаты сторонам, имеющим на это право, возмещений по общей аварии или особых расходов, подлежащих оплате со стороны груза, по которому получено обеспечение.</p> <p>Платежи со счета или возвраты депозитов могут производиться с письменного разрешения диспашера и ИВР. Такие депозиты, выплаты и возвраты не затрагивают окончательных обязательств сторон.</p> <p>На депонированные таким образом суммы начисляются проценты по ставке, указанной в правиле IX, и эти проценты принимаются на общую аварию; любой</p>	См.Правило 20 Дунайских правил	<p>Правило XVII ОБРАЩЕНИЕ С ДЕНЕЖНЫМИ ДЕПОЗИТАМИ И ГАРАНТИЯМИ</p> <p>Судовладелец имеет право для обеспечения взносов затребовать с грузовладельцев или сторон, представляющих их, денежные депозиты.</p> <p>В тех случаях, когда были получены денежные депозиты со стороны грузовладельцев в обеспечение взносов по общей аварии, такие депозиты без промедления вносятся на особый счет, открытый совместно на имя диспашера и ИВР в банке, указанном в аварийном бонде.</p> <p>Депонированная таким образом сумма вместе с начисленными процентами, если таковые будут, служат обеспечением уплаты сторонам, имеющим на это право, возмещений по общей аварии или особых расходов, подлежащих оплате со стороны груза, по которому получено обеспечение.</p> <p>Платежи со счета или возвраты депозитов могут производиться с письменного разрешения диспашера и ИВР. Платежи или возвраты из денежных депозитов производятся в течение 15 дней</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>банковский процент кредитуетя на платежи, сделанные в счет этой гарантии, также начисляются проценты по ставке, указанной в правиле IX, и эти проценты принимаются на общую аварию.</p> <p>Расходы, понесенные вследствие выдачи гарантии по урегулированию диспаши или по исполнению обязательств перед спасателями и перед другими лицами, принимаются на общую аварию.</p>	<p>Правило 18. ЗАТРАТЫ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ УБЫТКОВ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ</p> <p>Расходы, связанные с проведением экспертиз, оценки или продажи грузов, расследований, необходимых для составления диспаши, а также диспашерское вознаграждение, относятся на общую аварию.</p>	<p>после общего признания диспаши.</p> <p>Такие депозиты, выплаты и возвраты не затрагивают окончательных обязательств сторон.</p> <p>На депонированные таким образом суммы начисляются проценты по ставке, указанной в правиле IX (см. Правило IX в новой редакции), и эти проценты принимаются на общую аварию; любой банковский процент кредитуетя на платежи, сделанные в счет этой гарантии, также начисляются проценты по ставке, указанной в правиле IX, и эти проценты принимаются на общую аварию.</p> <p>Расходы, понесенные вследствие выдачи гарантии по урегулированию диспаши или по исполнению обязательств перед спасателями и перед другими лицами, принимаются на общую аварию.</p> <p>См. Правило X ИВР ВОЗМЕЩЕНИЕ СТОИМОСТИ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ и т.д.</p>
<p>Правило XVIII ПРЕДНАМЕРЕННАЯ ПОСАДКА НА МЕЛЬ</p> <p>Повреждения и убытки, вызванные</p>	<p>См. Правило 10. Дунайских правил</p>	<p>Правило XVIII ПРЕДНАМЕРЕННАЯ ПОСАДКА НА МЕЛЬ</p> <p>Общей аварией признаются повреждения,</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>преднамеренной посадкой на мель, даже если эта посадка является актом общей аварии, не принимаются на общую аварию, если только судно не будет снято с мели и не будет признано, что оно поддается разумному ремонту.</p>		<p>причиненные судну и/или грузу преднамеренной посадкой на мель или преднамеренным затоплением только, если судно снято с мели или поднято после затопления и подается разумному ремонту.</p>
<p>Правило XIX ПОДЪЕМ ЗАТОНУВШЕГО СУДНА</p> <p>Если судно затонуло (если только это не произошло в целях спасания судна и груза от общей опасности), на общую аварию относятся расходы по подъему судна и груза и убытки от повреждений, намеренно нанесенных в связи с этим подъемом, судну или грузу, но не повреждения, являющиеся следствием происшествия.</p>	<p>См. Правило 12 Дунайских правил</p>	<p>Без замечаний</p>
	<p>Правило 19. КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ</p> <p>19.1. Конtribusiонная стоимость судна определяется на основании стоимости ко дню окончания рейса в том состоянии, в котором оно при этом находится.</p> <p>19.2. Конtribusiонная стоимость груза определяется на основании инвойса продавца. В стоимость груза включаются затраты по страхованию и фрахту, если фрахт входит в риск груза. Из этой суммы вычитается</p>	<p>См. Правило XII ИВР КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ (в новой редакции)</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
	<p>стоимость всех потерь и повреждений груза до момента окончания выгрузки.</p> <p>19.3. Контрибуционную стоимость фрахта в риске перевозчика представляет брутто-фракт.</p> <p>19.4. К контрибуционной стоимости судна, груза и фрахта прибавляется сумма, возмещаемая по общей аварии за пожертвованное имущество, если таковая уже не включена.</p> <p>19.5. Любые средства укрупнения грузовых мест участвуют во взносах по общей аварии наравне с грузом.</p> <p>Правило 20. ДЕНЕЖНЫЕ ДЕПОЗИТЫ Судовладелец имеет право для обеспечения взносов затребовать с грузовладельцев или сторон, представляющих их, денежные депозиты и обязуется внести эти вклады на особый счет в банке, указанном в письменном обязательстве (реверсе).</p> <p>Депонированная таким образом сумма вместе с начисленными процентами, если таковые будут, служит обеспечением уплаты сторонам, имеющим на это право, возмещений по общей аварии или особым расходов, подлежащих оплате со стороны груза, по которому получен депозит.</p> <p>Платежи или возвраты из денежных депозитов производятся в течение 15 дней после общего признания диспашии.</p>	<p>См.Правило XVII ИВР ОБРАЩЕНИЕ С ДЕНЕЖНЫМИ ДЕПОЗИТАМИ И ГАРАНТИЯМИ (в новой редакции)</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

На депонированные суммы на счет общей аварии **начисляются 7% годовых.**
Полученные на эти суммы банковские проценты относятся на общую аварию.
Депозиты, предварительные платежи и возвраты не затрагивают окончательных обязательств сторон.

Правило XX ПОМОЩЬ, ОКАЗАННАЯ ПОСРЕДСТВОМ БУКСИРОВКИ И Т.Д.

Без замечаний

1. В случае оказания помощи судну, севшему на мель, вознаграждение за буксировку принимается на общую аварию, но может включать только следующие элементы:

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/710 GE.10-26105

- a) причитающееся вознаграждение за следование к месту происшествия, нахождение на месте происшествия, оказание помощи и возвращение;
- b) стоимость утраченного оборудования и/или стоимость ремонта повреждений, нанесенных спасающей стороне во время спасательных операций.

За исключением чрезвычайных обстоятельств, спасательные операции начинаются с момента присоединения буксирного каната и оканчиваются в момент,

когда буксирный канат отсоединен или может быть отсоединен. Например,

чрезвычайными будут считаться обстоятельства, когда судно, оказывающее по-

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

мощь, перед подсоединением и после отсоединения буксирного каната нахо-

дится в опасном районе непосредственно в связи с оказанием помощи;

с) возмещение за демередж, но исключительно за то время, когда судно, оказывающее помощь, было обездвижено из-за производства ремонтных работ или замены деталей, как указано выше;

d) любые убытки, за исключением телесных повреждений, понесенные третьей стороной во время спасательных операций, включая претензии по демереджу, в той мере, в которой стороне, оказавшей помощь, пришлось удовлетворить юридически обоснованные претензии по возмещению.

2. Эти положения применяются также в случае, когда используется буксир-толкач.

Правило 21. ОФОРМЛЕНИЕ И ОСПАРИВАНИЕ ДИСПАШИ

21.1. Судовладелец имеет право, а если этого потребует хотя бы один из участников общей аварии, то он обязан подать заявление об оформлении общей аварии в срок не позднее одного года после окончания рейса.

21.1. Валюту диспашаи определяет диспашер, прежде всего принимая во внимание валюты преобладающих расходов общей аварии. Валюта уплаты контрибуции обыкновенно

См.Правило XI ИВР **ВАЛЮТА** (в новой редакции)

См.Правило XII ИВР **КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ** (в новой редакции)

См.Правило XV ИВР **СОСТАВЛЕНИЕ ДИСПАШИ**

См.Правило XVI ИВР **ОСПАРИВАНИЕ ДИСПАШИ**(в новой редакции)

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
	<p>соответствует валюте расходов и убытков, признанных в общей аварии, однако, если это не противоречит межгосударственным платежным договорам или другим валютным законодательствам.</p> <p>21.3. Каждый участник общей аварии обязан по требованию диспашера или судовладельца представить любые документы и информацию, необходимые для оформления диспаши (накладная, фактура и т.д.). При невыполнении этой обязанности диспашер вправе принять решение на основании имеющихся в его распоряжении материалов или с учетом существующей практики, и это решение действительно до доказательства обратного.</p> <p>21.4. Диспаша является обязательной для всех участников, если они в срок до 30 дней после её получения не предъявили диспашеру претензий.</p> <p>21.5. Если диспашер переработает диспашу на основании предъявленных ему претензий, то он рассылает её снова всем участникам. В том случае, если кто-либо из участников не согласен с окончательным решением диспашера, он имеет право оспаривать его решение юридическим путем.</p> <p>21.6. Участники общей аварии обязаны возместить контрибуцию на основании диспаши в течение 10 дней после того, как она вступит в силу.</p>	

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>Правило XXI ЛИХТЕРОВКА</p> <p>1. Когда складирование на берегу или перегрузка всего или части груза принимается на общую аварию, по общей аварии возмещаются лишь:</p> <p>а) расходы, понесенные при разгрузке, во время нахождения <i>на лихтерах</i> или на берегу и при перегрузке <i>лихтерованного</i> груза;</p> <p>б) стоимость утраченного имущества и/или стоимость ремонта поврежденных, причиненных <i>лихтерам</i> во время лихтеровки;</p> <p>с) возмещение за демередж, относящийся исключительно к периоду обездвижения лихтера во время замены деталей и/или производства ремонтных работ, как указано выше;</p> <p>д) повреждения, нанесенные судну, которому оказывалась помощь, во время производства этих работ;</p> <p>е) убытки и повреждения, нанесенные выгруженному грузу, которые являются следствием обращения с грузом, а также во время складирования на берегу или на лихтерах;</p> <p>ф) страховая премия при ее наличии.</p> <p>2. Когда судно лихтеровалось во время нормального прохождения рейса, это не считается общей аварией.</p>	<p>См.Правило 7 Дунайских правил</p>	<p>Правило XXI ПАУЗКА СУДНА</p> <p><i>Если судно вследствие аварии, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств вынуждено производить выгрузку (паузку) с дальнейшим его хранением</i>, то по общей аварии возмещаются лишь:</p> <p>а) расходы, понесенные при разгрузке, во время нахождения <i>на судне</i> или на берегу и при перегрузке <i>снятого с судна</i> груза;</p> <p>б) расходы по аренде судна, производящего паузку;</p> <p>с) потери и затраты на ремонт повреждений, которые понесло судно, производящее паузку, а также потери, связанные с выводом его из эксплуатации.</p> <p>д) повреждения, возникшие на потерпевшем аварию судне во время паузки.</p> <p>е) убытки и расходы, связанные с утратой и повреждениями груза при его выгрузке, хранении и погрузке.</p> <p>ф) страховая премия при ее наличии.</p> <p>г) расходы по заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы, расходы по охране груженого судна, производящего паузку.</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>Правило XXII ЗИМОВКА</p> <p>Расходы по заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы,</p> <p>расходы по охране груженого судна принимаются на общую аварию только то-</p> <p>ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7</p> <p>GE.10-26105 11</p> <p>гда, когда в результате ледовых условий судно вынуждено искать убежище в промежуточном порту. <i>Тот же принцип применяется в отношении расходов по лихтеровке и повреждений во время лихтеровки, когда, для того чтобы уменьшить осадку судна, груз полностью или частично выгружается на лихтеры.</i></p> <p>Правило XXIII</p> <p>Положения, применяемые к правилам XX, XXI и XXII</p> <p>1. Несмотря на ограничительные положения правил, приведенных выше,</p> <p>возмещение, которое было назначено в судебном решении или в решении арбитража, принимается на общую аварию.</p> <p>2. Все положения, указанные в этих правилах, так же как и изложенные в</p> <p>пункте 1 настоящего правила, применяются</p>		<p>Правило XXII ЗИМОВКА</p> <p>Расходы по заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы,</p> <p>расходы по охране груженого судна принимаются на общую аварию только то-</p> <p>ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7</p> <p>GE.10-26105 11</p> <p>гда, когда в результате ледовых условий судно вынуждено искать убежище в промежуточном порту.</p> <p>См. Правило Правило XXI ИВР ПАУЗКА СУДНА (в новой редакции)</p> <p>Без замечаний</p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

без ограничений, даже когда спасающее и спасаемое суда принадлежат одному судовладельцу или находятся

под одним управлением.

3. Возмещения, предусмотренные этими правилами, ограничены убытками повреждениями, которые являются прямым следствием спасания, **лихтеровки**

или буксировки.

4. Возмещения по общей аварии включают также вознаграждение за осуществление спасательных операций, в котором учтены мастерство и усилия спасателей в предотвращении и уменьшении ущерба окружающей среде, как это указано в пункте 1 b) статьи 13 Международной конвенции о спасании 1989 года.

Специальная компенсация, выплачиваемая спасателю судовладельцем согласно статье 14 упомянутой конвенции на условиях, указанных в пункте 4 этой

статьи, или согласно какому-либо иному положению аналогичного содержания,

не принимается на общую аварию.

Правило XXIV **ПОРТ-УБЕЖИЩЕ**

1. Когда, помимо случаев, указанных в правиле XXII, капитан объявляет

общую аварию, направляя судно в порт и/или оставаясь в порту, расходы по за-

См. Правило 8 Дунайских правил

Правило XXIV. ПОРТ-УБЕЖИЩЕ

8.1. По общей аварии возмещаются затраты, возникшие при половодье, ледоходе, внезапном и стремительном понижении уровня воды, либо в иных случаях, связанных с необходимостью

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	
<p>ходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы, расходы по охране</p> <p>груженого судна принимаются на общую аварию.</p> <p>2. Однако, когда судно заходит в порт и/или остается в порту из-за низкой</p> <p>воды, связанные с этим расходы не принимаются на общую аварию.</p>		<p><i>захода в порт-убежище, нахождением в порту и выходом из него, включая возможную буксировку, охрану груженого судна, а также портовые сборы. Аналогичные расходы подлежат возмещению, если судно с грузом вынуждено вернуться в порт погрузки.</i></p> <p><i>8.2. Если судно было вынуждено переместиться из одного порта-убежища в другой с целью осуществления ремонта, то действуют положения пункта 1 данного правила. Затраты, связанные с переходом, включая ремонт и буксировку, учитываются в общей аварии.</i></p> <p><i>8.3. Если в порту-убежище выгрузится партия груза, предназначенная для другого порта, такой груз должен участвовать во взносах по общей аварии, как если бы он остался на судне до момента его отхода из порта. Однако, если в порту-убежище выгрузится весь груз судна, то возмещение затрат по общей аварии прекращается.</i></p> <p><i>8.4. Если наступит половодье или ледоход после прихода груженого судна в порт выгрузки и судно должно будет покинуть этот порт до окончания грузовых операций и найти другой безопасный порт, то этот порт будет считаться портом-убежищем.</i></p> <p><i>8.5. Если судно из-за половодья или ледохода должно остаться в порту после выгрузки предназначенного для этого порта груза, такой порт считается портом-убежищем только для грузов,</i></p>

<i>Правила об общей аварии</i>		
<i>ЕЭК ООН</i>	<i>КДДП</i>	<i>Предложения НОВОЙ РЕДАКЦИИ</i>
<i>ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7</i>	<i>Братиславские Соглашения</i>	<i>Правил об общей аварии ИВР</i>
<i>Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года</i>	<i>ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 ГОДА</i>	

Правило XXV СОСТАВЫ

1. По смыслу настоящих правил под составом понимается группа судов, соединенных между собой таким образом, что каждое в отдельности судно такой группы не может осуществлять движение самостоятельно.

2. Когда применяются меры к тому, чтобы уберечь судно и/или какие-либо

или все суда такого состава и их груз от общей опасности, применяются прави-

ла I – XXIV. Судно, являющееся частью состава, не считается находящимся в

общей опасности вместе с другим судном этого состава, если в результате про-

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7

12 GE.10-26105

См.Правило 13 Дунайских правил

предназначенных для других портов.

8.6. Если судно самостоятельно покинет порт-убежище, то связанные с этим расходы не компенсируются.

Правило XXV СОСТАВЫ

1. По смыслу настоящих правил под составом понимается группа судов, соединенных между собой таким образом, что каждое в отдельности судно такой группы не может осуществлять движение самостоятельно.

2. Когда применяются меры к тому, чтобы уберечь судно и/или какие-либо

или все суда такого состава и их груз от общей опасности, применяются прави-

ла I – XXIV. Судно, являющееся частью состава, не считается находящимся в

общей опасности вместе с другим судном этого состава, если в результате про-

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7

12 GE.10-26105

3.Для исчисления контрибуционных стоимостей и возмещений по общей аварии под судном и грузом понимается общая стоимость всех судов каравана и грузов, находящихся в общей опасности