



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

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

Тридцать восьмая сессия

Женева, 16–18 февраля 2011 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

Общеввропейские правила, касающиеся общей аварии и ограничения ответственности во внутреннем судоходстве

Предложение по общеввропейским правилам, касающимся общей аварии

Представлено Сербией

I. Мандат

1. На пятьдесят третьей сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) Сербия предложила SC.3 рассмотреть вопрос об унификации правил, касающихся общей аварии во внутреннем судоходстве, на общеввропейском уровне в качестве части ее работы по гармонизации правовой основы для международных перевозок по внутренним водным путям (ECE/TRANS/SC.3/2009/11/Add.1). В ответ на это предложение SC.3 просила делегацию Сербии, действуя в консультации с Международной ассоциацией рейнского судового регистра (ИВР), рассмотреть необходимость и, если это будет сочтено целесообразным, процедуры разработки общеввропейских правил, касающихся общей аварии, и сообщить о результатах Рабочей группе по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 28).

2. После проведения серии консультаций с ИВР Министерство инфраструктуры Сербии предлагает приводимую ниже отдельную резолюцию по общеввропейским правилам, касающимся общей аварии. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предложение и, если это будет сочтено целесообразным, препроводить его SC.3.

II. Предложение по общеевропейским правилам, касающимся общей аварии

3. Министерство инфраструктуры Сербии ссылается на свое предложение, представленное SC.3 ранее и касающееся унификации правил об общей аварии во внутреннем судоходстве (ECE/TRANS/SC.3/2009/11/Add.1), и вновь заявляет о том, что, по его мнению, можно добиться значительных выгод в результате унификации правил, касающихся общей аварии, на общеевропейском уровне и подтверждения договорного характера этих правил.
4. Министерство инфраструктуры Сербии также подтверждает свое мнение, что общеевропейские правила об общей аварии следует устанавливать на основе правил Международной ассоциации рейнского судового регистра (ИВР).
5. Кроме того, Министерство считает, что будущие правила следует четко определить как имеющие договорный характер. Это значит, что правила должны применяться лишь в том случае, если их применение конкретно оговорено в коносаменте или договоре перевозки или если стороны заранее договариваются о том, что ущерб или затраты будут покрываться на основе применения общеевропейских правил, касающихся общей аварии. Этого можно было бы добиться посредством включения соответствующего положения в существующее правило XV Правил об общей аварии ИВР или в определение общей аварии.
6. В свете этих соображений Министерство инфраструктуры Сербии представляет в приложении проект резолюции по общеевропейским правилам об общей аварии.

Приложение

Общеввропейские правила об общей аварии во внутреннем судоходстве

Резолюция № ...

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту ... октября 201... года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

напоминая о том, что одной из основных стратегических сфер действий, намеченных в Декларации министров, которая была принята Общеввропейской конференцией по внутреннему водному транспорту, состоявшейся в Бухаресте в 2006 году, является гармонизация гражданского права в целях облегчения полного использования внутреннего водного транспорта в Европе.

признавая необходимость и желательность достижения унификации правовых режимов на всех европейских основных внутренних водных путях под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций,

отмечая важную роль унификации всех аспектов права в области внутреннего судоходства, неотъемлемой частью которого является институт общей аварии,

признавая давнюю и позитивную историю Йорк-Антверпенских правил в морском судоходстве,

памятуя о том, что Правила об общей аварии Международной ассоциации рейнского судового регистра (ИВР) уже имеют давнюю традицию на реке Рейн и что они широко приняты коммерческим сообществом (судо- и грузовладельцами) и страховщиками также в придунайских странах,

принимая во внимание соответствующие положения национальных законодательств государств – членов ЕЭК ООН в отношении института общей аварии,

рекомендует правительствам

1. предпринять такие шаги, которые могут быть сочтены необходимыми для гармонизации их национального законодательства с правилами, содержащимися в приложении к настоящей резолюции, которые нацелены на то, чтобы в случае ущерба интересам, связанным с общим коммерческим предприятием на внутренних водных путях и удовлетворяющим требованиям, касающимся общей аварии, и если соответствующие стороны договорятся об этом до или после такого инцидента, урегулировать ущерб в качестве общей аварии с применением прилагаемых Правил об общей аварии ИВР, издание 2006 года;

2. обязаться рекомендовать судовладельцам и операторам судов, пользующимся их флагом, включать в договор перевозки или коносамент положение следующего содержания: "В случае общей аварии применяются Правила об общей аварии ИВР, издание 2006 года". Это положение будет известно как "Положение об общей аварии во внутреннем судоходстве".

Приложение

Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года

Содержание

Правило I	Общая авария
Правило II	Заменяющие расходы
Правило III	Влияние вины
Правило IV	Исключения
Правило V	Бремя доказывания
Правило VI	Возмещение по судну
Правило VII	Возмещение по грузу
Правило VIII	Возмещение по фрахту
Правило IX	Начисление процентов
Правило X	Возмещение стоимости освидетельствования и т.д.
Правило XI	Валюта
Правило XII	Контрибуционная стоимость
Правило XIII	Освидетельствования
Правило XIV	Обязанность предоставлять требуемую информацию
Правило XV	Составление диспаш
Правило XVI	Оспаривание диспаш
Правило XVII	Обращение с денежными депозитами и гарантиями
Правило XVIII	Преднамеренная посадка на мель
Правило XIX	Подъем затонувшего судна
Правило XX	Помощь, оказанная посредством буксировки и т.д.
Правило XXI	Лихтеровка
Правило XXII	Зимовка
Правило XXIII	Положения, применяемые к правилам XX, XXI и XXII
Правило XXIV	Порт - убежище
Правило XXV	Составы
Правило XXVI	Грузовые автомобили, контейнеры, поддоны и аналогичные транспортные или грузовые единицы

Правило I

Общая авария

Общей аварией считаются пожертвования и расходы, разумно произведенные и/или понесенные при чрезвычайных обстоятельствах с целью сохранения судна и его груза от общей опасности.

Правило II

Заменяющие расходы

Дополнительные расходы, обусловленные принятием меры, которая позволила сократить объем расходов, признаваемых общей аварией, признаются общей аварией в пределах расходов, которых удалось таким образом избежать.

Дополнительными расходами считаются затраты, возникшие в результате принятия такой меры, за вычетом суммы затрат, которые возникли бы при нормальном ходе плавания.

Правило III

Влияние вины

Право на возмещение убытков по общей аварии не затрагивается, даже если событие, вызвавшее пожертвование или расходы, обусловлено виной одной из участвующих 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.

Правило IV

Исключения

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.
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.

Правило V

Бремя доказывания

Бремя доказывания того, что убытки и расходы подлежат возмещению по общей аварии, возлагается на сторону, требующую такого возмещения.

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

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

3. Возмещение за буксирные и счалные тросы производится по их чистой стоимости.
4. Вычеты производятся лишь из стоимости новых материалов или частей, когда они изготовлены и готовы к установке на судне.
5. Когда судно на плаву, по общей аварии не возмещаются убытки и повреждения, вызванные использованием одного или более якорей.

Правило VII

Возмещение по грузу

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 или в день окончания предприятия, если таковое 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 VIII

Возмещение по фрахту

Сумма, возмещаемая по общей аварии за неоплаченный фрахт за пожертвованный груз, равняется потерянному брутто-фрахту.

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 диспаша.

Ежегодно Совет директоров ИВР устанавливает применимую процентную ставку.

Эта ставка основывается на ставке Еврибор и используется для расчета процентов, причитающихся в течение последующего календарного года.

Правило X

Возмещение стоимости освидетельствования и т.д.

Стоимость освидетельствования и расследования, необходимых для составления диспаша, а также оплата работы диспашеров и сотрудников ИВР относятся на общую аварию.

Правило XI

Валюта

Выплаты производятся в той валюте, в которой были понесены расходы. Однако убытки перевозчика могут быть оплачены в его национальной валюте, если он выразил такое пожелание в аварийном бонде.

Выплаты по грузу производятся в той валюте, которая использовалась в месте и во время окончания предприятия. Контрибуционная стоимость определяется по обменному курсу на день окончания предприятия.

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, возмещенная 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.
4. К определенной таким образом стоимости добавляются расходы, возмещаемые по общей аварии за физические повреждения.
5. Почтовые отправления, продовольствие, пассажирский багаж, в том числе зарегистрированный, и личное имущество не участвуют во взносах по общей аварии.
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.

Правило XIII

Освидетельствования

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, произведенного в наикратчайшие сроки после доставки поврежденных грузов. Заинтересованные в отношении судна лица должны 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 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, диспашер самостоятельно собирает необходимую информацию, которая считается правильной, и обратное подлежит доказыванию.

Правило XV

Составление диспаши

Судовладелец имеет право, а если того потребует одна из заинтересованных сторон, то он обязан обратиться за составлением диспаши диспашером.

Правило XVI

Оспаривание диспаши

Все диспаши вместе со всеми подкрепляющими документами могут быть переданы на утверждение ИВР. Это положение не исключает возможности для сторон обратиться в суд или арбитраж.

Правило XVII

Обращение с денежными депозитами и гарантиями

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.

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.

Платежи со счета или возвраты депозитов могут производиться с письменного разрешения диспашера и ИВР. Такие депозиты, выплаты и возвраты не затрагивают окончательных обязательств сторон.

На депонированные таким образом суммы начисляются проценты по ставке, указанной в правиле IX, и эти проценты принимаются на общую аварию; любой банковский процент кредитуеться по общей аварии.

Расходы, понесенные вследствие выдачи гарантии по урегулированию диспаша или по исполнению обязательств перед спасателями и перед другими лицами, принимаются на общую аварию.

На платежи, сделанные в счет этой гарантии, также начисляются проценты по ставке, указанной в правиле IX, и эти проценты принимаются на общую аварию.

Правило XVIII

Преднамеренная посадка на мель

Повреждения и убытки, вызванные 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.

Правило XIX

Подъем затонувшего судна

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.

Правило XX

Помощь, оказанная посредством буксировки и т.д.

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

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 помощь, перед подсоединением и после отсоединения буксирного каната находится в опасном районе непосредственно в связи с оказанием помощи;

c) 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 XXI

Лихтеровка

1. Когда складирование на берегу или перегрузка всего или части груза принимается на общую аварию, по общей аварии возмещаются лишь:

a) расходы, понесенные при разгрузке, во время нахождения на лихтерах или на берегу и при перегрузке лихтерованного груза;

b) стоимость утраченного имущества и/или стоимость ремонта повреждений, причиненных лихтерам во время лихтеровки;

c) возмещение за демередж, относящийся исключительно к периоду обездвижения лихтера во время замены деталей и/или производства ремонтных работ, как указано выше;

d) повреждения, нанесенные судну, которому оказывалась помощь, во время производства этих работ;

e) убытки и повреждения, нанесенные выгруженному грузу, которые являются следствием обращения с грузом, а также во время складирования на берегу или на лихтерах;

f) страховая премия при ее наличии.

2. Когда судно лихтеровалось во время нормального прохождения рейса, это не считается общей аварией.

Правило XXII

Зимовка

Расходы по заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы, расходы по охране грузового судна принимаются на общую аварию только то-

гда, когда в результате ледовых условий судно вынуждено искать убежище в промежуточном порту. 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.

Правило XXIII

Положения, применяемые к правилам XX, XXI и XXII

1. Несмотря на ограничительные положения правил, приведенных выше, возмещение, которое было назначено в судебном решении или в решении арбитража, принимается на общую аварию.
2. Все положения, указанные в этих правилах, так же как и изложенные в пункте 1 настоящего правила, применяются без ограничений, даже когда спасающее и спасаемое суда принадлежат одному судовладельцу или находятся под одним управлением.
3. Возмещения, предусмотренные этими правилами, ограничены убытками и 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 заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы, расходы по охране груженого судна принимаются на общую аварию.
2. Однако, когда судно заходит в порт и/или остается в порту из-за низкой воды, связанные с этим расходы не принимаются на общую аварию.

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 правила I – XXIV. Судно, являющееся частью состава, не считается находящимся в общей опасности вместе с другим судном этого состава, если в результате про-

стого отсоединения от такого другого судна оно может оказаться в безопасности.

3. В случае общей опасности правила I – XXIV применяются как в отношении прибыли, так и в отношении расходов сторон, заинтересованных в судах состава и их грузе.

4. Для расчета контрибуционной стоимости и выплат суда будут рассматриваться как "судно" и весь груз, перевозимый на этих судах, будет рассматриваться как "груз" в том смысле, в котором эти понятия используются в правилах I – XXIV.

Правило XXVI

Грузовые автомобили, контейнеры, поддоны и аналогичные транспортные или грузовые единицы

1. Всякий раз, когда в предыдущих правилах упоминается "груз", следует понимать, что он включает грузовые автомобили, контейнеры, поддоны и аналогичные транспортные или грузовые единицы, которые используются для объединения груза, вне зависимости от их принадлежности.

2. Размеры возмещений и контрибуционной стоимости в отношении транспортных или грузовых единиц, указанных в пункте 1, основываются не на цене сиф, как это указано в правилах VII и XII, а на их фактической стоимости в последний день разгрузки судна или в день окончания предприятия, если таковое заканчивается в ином месте, нежели место первоначального назначения.

3. Ко всем освидетельствованиям, предусмотренным пунктом 1 а) правила XIII и затрагивающим транспортные или грузовые единицы, указанные в пункте 1, применяются положения правила XIII.
