

Международная Юридическая Служба

Interlegal



Общая авария

Серия: практика морского бизнеса

Международная юридическая служба
INTERLEGAL

Т. Р. Короткий, Н. В. Мельников, А. А. Ницевич,
В. П. Лебедев, А. С. Ходаковская

ОБЩАЯ АВАРИЯ:

МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ

Издание 2-е

Одесса
«Фенікс»
2014

УДК 341.225
ББК 67.520
К 98

Авторы:

Тимур Робертович Короткий
Николай Владимирович Мельников
Артур Александро-Архентинович Ницевич
Вячеслав Павлович Лебедев
Анна Сергеевна Ходаковская

К 98 **Общая авария:** международные и национальные стандарты / Т. Р. Короткий, Н. В. Мельников, А. А. Ницевич, В. П. Лебедев, А. С. Ходаковская ; под ред. к. ю. н. Т. Р. Короткого. — Изд. 2-е. — Одесса : Фенікс, 2014. — 136 с.
ISBN 978-966-438-781-8

Рассмотрен институт общей аварии, особенности его регулирования на основе международных и национальных правовых норм, исследованы причины и условия возникновения общей аварии, особенности ее распределения.

Предназначено для юристов, специализирующихся в области международного морского права, диспашеров, работников страховых компаний, студентов юридических вузов.

ISBN 966-438-015-4
ISBN 978-966-438-781-8

© Короткий Т. Р., Мельников Н. В.,
Ницевич А. А., Лебедев В. П.,
Ходаковская, 2014
© Оформление ЧП “Фенікс”, 2014

ПРЕДИСЛОВИЕ

В международном частном морском праве существует значительное количество весьма специфичных правовых институтов, не имеющих аналогов в праве «сухопутном». Как правило, эти институты имеют давнюю историю и достаточно высокий уровень унификации. Сюда относится институт ареста морских судов, ограничения ответственности судовладельца, фрахтования морских судов, гражданской ответственности за загрязнения морской среды и т. п.

Специфичным является и институт общей аварии. Сущность общей аварии заключается в том, что убытки, причиной которых явились расходы или пожертвования, произведенные в интересах общего спасения судна, груза и фрахта, подлежат распределению между всеми участниками перевозки пропорционально стоимости указанного имущества, принадлежащего каждому из них. Такая ситуация возможна в тех случаях, когда для того, чтобы избежать грозящей судну или грузу опасности, необходимо произвести расходы или даже пожертвовать каким-либо имуществом. Цель этих действий состоит в том, чтобы, пожертвовав определенной суммой, частью груза, целостностью судна, спасти основную часть участникующего в морской перевозке имущества, т. е. судна, груза и фрахта.

В большинстве случаев общеаварийные расходы производятся судовладельцем за свой счет. Одновременно именно судовладелец несет ущерб от повреждения судна, при спасении судна и груза. Поэтому в распределении общеаварийных убытков между всеми участниками перевозки прежде всего заинтересован судовладелец. Однако, благодаря общеаварийным расходам достигается в большей мере спасение груза, чем судна, то и основная доля общей аварии падает на груз¹. Поэтому важное значение имеет справедливый и эффективный механизм распределения общей аварии.

Наибольшие споры возникают именно при распределении общей аварии. Это связано со многими факторами как объективного, так и субъективного характера.

Во-первых, к ним относится прежде всего сложный характер правоотношений по распределению общеаварийных убытков. Во вторых, особенности правового регулирования общей аварии посредством Йорк-Антверпенских правил по общей аварии.

В-третьих, следует отметить, что Йорк-Антверпенские правила — это лишь морское обыкновение, поэтому упоминание о них должно содержаться в чартере, коносаменте, страховом полисе и т. д. В-четвертых, определенную сложность придает то, что Йорк-Антверпенские правила не являются полным сводом правил, регулирующих правоотношения по поводу общей аварии. Оговорки, специально включенные в договоры, а также правовые нормы, регулирующие диспашу (*average statement*), призваны восполнять пробелы в Правилах. В-пятых, в большинстве проформ чартера используются Правила в редакции 1974 г. или 1994 г. В настоящее время уже действуют Йорк-Антверпенские правила в редакции 2004 г., которые, впрочем, еще не нашли достаточно полной интерпретации и толкования в судебной практике.

Хотя принципы общей аварии просты, на практике часто возникают значительные осложнения, которые невозможно разрешить без привлечения профессиональных диспашеров (*average adjuster*) и адвокатов.

В работе Международной юридической службы нам неоднократно попадали дела, связанные с распределением общей аварии. Столкнувшись на практике с проблематикой правового регулирования общей аварии и недостаточностью специальной литературы по ней, нами было принято решение подготовить настоящее издание на основе анализа научной и учебной литературы, Йорк-Антверпенских правил и национального законодательства ряда государств, собственного практического опыта.

Мы провели анализ исследованности проблематики по общей аварии в научной и учебной литературе. Изучением института общей аварии занималось значительное число отечественных и зарубежных ученых. Среди них следует отметить работы Р. И. Акимова², К. И. Александровой^{3,4,5,6}, И. С. Жилина⁷, Г. Г. Иванова⁸, А. А. Маковской, А. Л. Маковского^{9,10}, В. Ф. Мешера¹¹, Р. Р. Оберга^{12,13}, Г. Р. Рудольфа¹⁴, А. В. Сидоренко^{15,16,17}, П. И. Яркина¹⁸ и др. Нельзя не отметить отдельно публикации и глубокое диссертационное исследование по общей аварии, подготовленное В. Ю. Шемонаевым в 2003 г.^{19,20,21,22}

Отдельными проблемами, связанными с практикой распределения общей аварии, занимались К. С. Д. Баттерфильд²³, П. П. Виноградов²⁴, К. К. Гун, М. А. Гроссгольм²⁵, А. В. Кордон²⁶, Е. В. Михаэлис²⁷, Э. Ф. Стивенс, Н. А. Фафурин²⁸, Е. Р. Харди Айвами²⁹, А. И. Шпекторов³⁰.

В то же время можно констатировать недостаточный уровень комплексного подхода к вопросам анализа правового регулирования общей аварии, особенностей ее распределения, статуса диспашеров, особенно в связи с принятием Йорк-Антверпенских правил 2004 г. и необходимостью изучения соотношения между национальными и международными правилами об общей аварии.

В связи с этим в настоящем издании мы предприняли попытку установить причины и условия возникновения института общей аварии, определить современное понимание ее сущности, провести сравнительный анализ положений Йорк-Антверпенских правил и национального законодательства в исследуемой сфере, рассмотреть понятие и признаки общей аварии, установить особенности ее распределения и правовой статус диспашеров.

1. ИНСТИТУТ ОБЩЕЙ АВАРИИ В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ МОРСКОМ ПРАВЕ

Перевозка грузов морем несет в себе риски, связанные как с гибелью или повреждением судна, так и повреждением и утратой груза. В некоторых случаях для спасения всего судна приходится жертвовать частью или всем грузом. При этом стороны морской перевозки грузов несут определенные убытки, и возникает проблема их распределения, поскольку груз одного или нескольких грузовладельцев может быть утрачен или поврежден для спасения судна и остального груза.

Вопросы распределения общих убытков в международном частном морском праве относятся к институту общей аварии «general average». Термин «общая» указывает на то, что убыток является общим для всех участников морского предприятия, т. е. для судовладельца, грузовладельца, фрахтователя. В противном случае говорят об ином институте международного частного морского права — частной аварии, т. е. морском происшествии, убытки от которого несет конкретное лицо. Кроме того, изначально термин «авария» означал поврежденный товар, убыток (арабское «awar»)³¹.

Как указывает А. Л. Маковский, общая авария остается до наших дней едва ли не самым специфическим, необычным правовым институтом вообще, и аналогов ее в других областях

человеческой деятельности, в иных отраслях права (во всяком случае, достаточно очевидных) просто не существует³².

Общая авария это следствие какого-либо морского происшествия, создающего опасность гибели судна, груза и фрахта: столкновение судна, пожар на судне, потеря судном остойчивости, бедствие судна и т. д. Для предотвращения гибели судна предпринимаются необходимые меры, влекущие определенные расходы или пожертвования. Именно эти убытки в виде расходов, пожертвований, потерю признаются общей аварией, общеаварийными убытками. Однако общая авария не может означать полной гибели, поскольку необходимым условием признания аварии общей является то, что акт общей аварии (выбрасывание груза за борт, отклонение судна от прямого пути следования и т. д.) должен иметь хотя бы частичный полезный результат.

Возникшие при перевозке убытки, которые не могут быть признаны общей аварией, считаются частной аварией. В зависимости от конкретных обстоятельств и причин их возникновения убытки, относимые к частной аварии, несет тот, кто их потерпел, либо тот, кто ответствен за их причинение.

Таким образом, чтобы определить, кто именно из сторон общего морского предприятия понесет убытки, необходимо определить вид этих убытков в соответствии со следующей дихотомией: общая авария либо частная авария. Если убытки относятся к категории частной аварии, их несет сторона, которая потерпела эти убытки, а если — к общей аварии, их несут все стороны морского предприятия, которое имеет, таким образом, правовую природу простого товарищества³³.

Институт общей аварии является одним из древнейших институтов международного частного морского права. Как указывает В. Ю. Шемонаев, идея о принципах распределения общеаварийных убытков была известна еще древнему близковосточному и греческому праву. Однако именно с формированием римского частного права последовательно развивался и закреплялся институт общей аварии. В римском частном праве идея пропорционального распределения общеаварийных убытков получила свое логическое развитие, благодаря чему было сформулировано понятие и основные признаки общей аварии³⁴.

Основной принцип общей аварии — «то, чем пришлось пожертвовать для всех, должно быть распределено пропорционально между всеми заинтересованными сторонами морского

предприятия» — был изложен еще в Законах Хаммурапи (XVIII век до н. э.). В Родосских морских законах содержалось правило: «Родосский закон устанавливает: если грузы выброшены за борт с целью облегчения судна, все должны участвовать в возмещении его» (VII век до н. э.). В Кодексе Юстиниана, относящемся к VI в., говорится, что в случае выбрасывания груза за борт судна с целью его облегчения все должны участвовать в возмещении того, что было пожертвовано в общих интересах (книга XIV, раздел II). Помимо правила об общей аварии, в Дигестах устанавливается, что для возмещения убытков по общей аварии предъявляются два иска: потерпевшие грузовладельцы — капитану судна, капитан судна в порядке регресса — грузовладельцам, имущество которых оказалось спасенным³⁵.

В 1285 г. в английском суде было рассмотрено первое известное дело, предметом которого была общая авария. В сборниках морских обычаев, таких как Олеронские свитки (*Roles d'Oléron*), применявшиеся повсеместно на северо-западном побережье Европы с некоторыми вариациями в виде сборников «Фламандского права», «Амстердамского морского права» и «Законов Висби», а также *Consolato de la mar*, действовавшем на Средиземном море, в той или иной форме содержалось правило об общей аварии.

Начиная с XIX в. сформировалось современное понимание общей аварии как правового института³⁶. Торговый кодекс Наполеона (1808 г.) содержал следующее правило об общей аварии: «Чрезвычайные расходы, произведенные только в интересах одного судна или одного груза, и убыток, причиненный им в отдельности, являются простыми или частными авариями. Произведенные чрезвычайные затраты и убытки для общего блага и для общего сохранения грузов и судна являются большими или общими авариями», а также подробные постановления о порядке производства пожертвований в целях общего спасания и о формах распределения этих убытков³⁷.

В Великобритании в 1906 г. был принят закон о морском страховании, в ст. 66 которого наиболее точно определено понятие общей аварии: «Общеаварийное действие имеет место, когда во время опасности добровольно и разумно сделаны или допущены чрезвычайные жертвы или расходы с целью сохранения собственности, которая оказалась в опасности в общем морском предприятии».

Общая авария является самостоятельным и специфическим институтом международного частного морского права. Формальным признаком этого является выделение общей аварии в кодексах торгового мореплавания различных государств в качестве самостоятельной главы: Глава 1 «Общая авария» Раздела IX «Чрезвычайные морские происшествия» КТМ Украины, Глава XVI «Общая авария» КТМ Российской Федерации.

Институт общей аварии тесно связан с институтом договора морской перевозки, поскольку субъектами правоотношений по морской перевозке и общей аварии являются одни и те же лица, а правовым основанием возникновения правоотношений по общей аварии является наличие договора морской перевозки.

2. ПОНЯТИЕ, СУЩНОСТЬ И ПРИЗНАКИ ОБЩЕЙ АВАРИИ

Правовые акты об общей аварии, называя важнейшие случаи, в которых может быть признана общая авария, не дают их исчерпывающего перечня. И очень часто решить вопрос о том, имеет в конкретной ситуации или не имеет места общая авария, можно только на основе содержащегося в этих актах определения общей аварии³⁸.

Анализируя понятие «общая авария», следует прежде всего отталкиваться от определения Йорк-Антверпенских правил 1994 и 2004 гг. Согласно Правилу А, общая авария это акт, когда были произведены намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или затраты в целях общего спасания для предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии. Пожертвования и расходы, признаваемые общей аварией, должны распределяться между различными участниками интересами на предусмотренных в Правилах основаниях.

Йорк-Антверпенские правила 1974 г. содержат подобное определение: «Акт общей аварии имеет место тогда и только тогда, когда намеренно и разумно произведены чрезвычайные пожертвования или понесены чрезвычайные расходы ради общей безопасности, с целью предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии».

Таким образом, по Йорк-Антверпенским правилам, понятие «общая авария» употребляется в смысле акта, действия, имеющего целью определенные правовые последствия.

По мнению А. В. Сидоренко, общая авария это юридический факт, выражающийся в убытках, понесенных вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности³⁹.

В ст. 277 КТМ Украины «Понятие общей аварии» под общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности.

Согласно п. 1 ст. 284 КТМ Российской Федерации «Понятие общей аварии и принципы ее распределения», общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии — спасения судна, фрахта и перевозимого судном груза. Далее, в п. 2 указанной статьи, уточняется, что общей аварией признаются такие убытки, которые являются прямым следствием действий, указанных в пункте 1 ст. 284.

Таким образом, общая авария это убытки, общие для всего морского предприятия (перевозка груза), участниками которого считаются перевозчик (судовладелец) и грузовладелец. Эти стороны рисуют, соответственно, судном и грузом, которые являются обязательными элементами морского предприятия. Кроме того, необходимым элементом морского предприятия считается также и фрахт — провозная плата. Действительно, если перевозка груза не была бы оплачена, морское предприятие не состоялось бы. Фрахт относится на риск перевозчика или грузовладельца в зависимости от того, подлежит ли он уплате по успешному завершению морского предприятия или уплачивается в любом случае, независимо от успешности окончания морской перевозки груза. В принципе, возможно участие в морском предприятии и третьей стороны — фрахтователя, на риске которого находится уплата фрахта. Во всяком случае все стороны, участвующие в общем морском предприятии, считаются рисковыми соразмерно стоимости элементов морского предприятия (судна, груза и

фрахта), независимо от того, в какой пропорции нанесен ущерб элементам морского предприятия или кто-либо исключительно потерпел убытки от общего для морского предприятия в целом вреда. Это означает, что вред может быть нанесен только судну, либо только грузу, либо причинен только чрезвычайными расходами, либо общие убытки морского предприятия выразились в произвольной комбинации убытков по элементам морского предприятия, все равно лица, участвующие в морском предприятии на любой из его сторон, будут нести расходы по возмещению общих убытков морского предприятия пропорционально стоимости элементов морского предприятия, которая лежит на их риске, и лица — участники общей аварии получат компенсацию своих убытков от участия в морском предприятии.⁴⁰

Точный юридический смысл понятия «общая авария» состоит в том, что убытки должны нести сообща все участники отношений по морской перевозке. Поэтому принято говорить о «признании общей аварии» (т. е. о признании тех или иных убытков общеаварийными), о ее «распределении» (т. е. о распределении этих общих убытков между участниками перевозки) и т. д. Нередко выражение «общая авария» употребляется в смысле самого происшествия (заход судна в порт-убежище, спасение судна и груза и т. п.), которое повлекло общие убытки. Общей аварией называют также в литературе и в законодательстве весь соответствующий правовой институт, всю совокупность правил, регулирующих признание и распределение общей аварии. Этим объясняется, в частности, название соответствующих глав в кодексах торгового мореплавания⁴¹.

Определяя сущность общей аварии, А. В. Сидоренко указывает на то, что для сохранения целого (судна, груза, фрахта) приносится в жертву часть этого целого или производятся расходы, цель которых — спасти имущество от угрожающей ему опасности, т. е. осуществляются действия, устраняющие опасность в обоюдных интересах судна и груза, а также фрахта.

Традиционно выделяют четыре обязательных признака (условия), при наличии которых убытки могут быть отнесены к общей аварии:

- 1) наличие опасности, общей для судна, груза и фрахта;
- 2) намеренный характер расходов или пожертвований;
- 3) разумный характер расходов или пожертвований;

4) чрезвычайный характер расходов или пожертвований⁴².

В кодексах торгового мореплавания также выделяют четыре вида признаков общей аварии. Например, КТМ РФ (ст. 284) устанавливает четыре признака, характеризующих общую аварию: 1) преднамеренность произведенных расходов; 2) разумность этих расходов; 3) чрезвычайный характер расходов; 4) наличие общей для судна, фрахта и груза опасности, вызывающей расходы.

Термин «общая авария», согласно с разъяснениями Джастиса Грига, которые он дал в деле Барнارد против Адамса (США), включает в себя три основных элемента. Первый — общая опасность: опасность, которой подвергаются судно, команда и груз; опасность неминуемая и очевидно неизбежная, за исключением осознанно понесенных убытков для спасения груза. Второй элемент включает в себя добровольный риск частью груза для спасения общих ценностей (судно, человеческие ресурсы, груз), которые можно спасти. Третьим составляющим общей аварии, описанным в казусе Барнارد против Адамса, является тот факт, что попытка избежать общей опасности должна быть успешной.

По мнению В. Ф. Сидорченко, общая авария имеет шесть признаков: 1) обязательность наличия морского предприятия; 2) наличие общей опасности для морского предприятия; 3) осуществление чрезвычайных действий экипажем самого аварийного судна или приглашенными для этого спасателями; 4) намеренность чрезвычайных действий; 5) разумность чрезвычайных действий; 6) достижение успеха в результате чрезвычайных действий⁴³.

В. Ю. Шемонаев выделяет следующие условия распределения общей аварии: 1) наличие убытков; 2) уместность убытков; 3) разумность убытков; 4) чрезвычайность убытков; 5) наличие опасности, общей для судна, груза и фрахта. При этом ученый отмечает, что в принципе можно говорить про три условия: 1) наличие умышленных, разумных и чрезвычайных убытков; 2) наличие общей опасности для судна, фрахта или имущества, которое перевозится на судне; 3) направленность действий, которые причинили убытки, на спасение судна, фрахта и имущества на судне от общей для них опасности⁴⁴.

Сравним признаки общей аварии с признаками частной аварии:

— в случае частной аварии опасность угрожает интересам отдельного участника морского предприятия, а не всему морскому

предприятию. То есть расходы, произведенные в интересах одного из участников перевозки (убытки от выбрасывания за борт всего груза для снятия судна с мели, расходы по спасанию порожнего судна или по непредвиденному заходу в порт для срочной реализации начавшего портиться груза и т. п.), не могут быть отнесены к общей аварии;

— убытки понесены случайно, а не сознательно в целях предохранения от опасности имущества, вовлеченного в морское предприятие, такие убытки также будут отнесены к частной аварии;

— убытки носили характер издержек, обычных для нормального хода исполнения морской перевозки, то есть не были чрезвычайными расходами, такие расходы будут отнесены за счет лица, в интересах которого они были произведены;

— расходы и пожертвования были неразумными в смысле существовавших причинно-следственных связей между опасностью для всего морского предприятия и предохранением от нее или уменьшением такой опасности, то есть если расходы и пожертвования не вели к спасению от опасности в конкретных условиях либо были чрезмерными (избыточными);

— убытки, которые прямо предусматриваются нормативными актами в качестве частноаварийных (например ст. 295 КТМ Украины, ч. 2 ст. 297 КТМ РФ).

Наличие общей опасности для всего морского предприятия порождает необходимость в принятии мер ради общей безопасности или мер общего спасания этого принадлежащего разным лицам имущества. При этом опасность должна быть реальной и достаточно серьезной. Реальность опасности не означает ее неизбежность или неминуемость. Степень опасности, безусловно, зависит от конкретных обстоятельств каждого случая, поэтому дать общее определение «серьезной», «реальной» опасности не представляется возможным⁴⁵.

Расходы или пожертвования должны быть совершены намеренно, сознательно и с целью предохранения от грозящей опасности, то есть с целью устранения возможности наступления убытков или их уменьшения, если полное устранение неблагоприятных последствий в виде убытков невозможно. Убытки, возникшие в процессе перевозки случайно, даже если фактически они способствовали спасению судна и груза (например, убытки, вызванные случайной посадкой на мель судна, имеющего пробоину), общей аварией

не являются. Не являются намеренными расходами и затраты, произведенные сознательно, но в таких условиях, когда в силу сложившихся обстоятельств они все равно были неизбежны. Поэтому, в частности, не признаются общей аварией «потеря или убыток, вызванные обрушением обломков или частей судна, которые были снесены ранее или потеряны в результате несчастного случая» (правило IV Йорк-Антверпенских правил).

Расходы или пожертвования должны быть разумными, то есть предотвращенные убытки больше тех, которые причинены, причем причиненные убытки оправданы конкретной обстановкой, в которой они были нанесены; логика таких действий соответствовала обстоятельствам их совершения. Когда для избавления судна и груза от общей для них опасности имеется несколько путей, разумным, как правило, должен считаться тот, который позволяет спасти наибольшую по стоимости часть имущества с наименьшими затратами. Разумность совершенных действий не обязательно должна означать их абсолютную эффективность, полезность. Разумные действия в силу тех или иных причин могут и не привести к полезному результату. Однако это не значит, что убытки, причиненные такими действиями, не могут быть отнесены к общей аварии.

Пожертвования или затраты носят характер чрезвычайных, то есть заключаются в использования денежных средств и иного имущества на нужды, которые невозможно или необязательно было предвидеть. Эти пожертвования или затраты обычно не возникают в обстановке нормального судоходства при нормальных условиях, они носят экстраординарный характер (оплата услуг спасателей или расходы из-за захода судна в порт-убежище, убытки от тушения пожара на судне или намеренной посадки судна на мель). Однако не всякие намеренные и разумные расходы, вызванные осложнением условий плавания и направленные на избежание опасностей судоходства, могут рассматриваться как чрезвычайные. Например, если судно находится на плаву, «никакие потери или ущерб, причиненные работой главной силовой установки и котлов, ни при каких обстоятельствах на общую аварию не принимаются» (правило VII Йорк-Антверпенских правил).

3. ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ОБЩЕЙ АВАРИИ

Источниками, содержащими нормы об общей аварии, являются во-первых, международные унифицированные нормы, содержащиеся прежде всего в Йорк-Антверпенских правилах об общей аварии, а также в региональных правилах — Рейнских правилах об общей аварии 1979 г., Дунайских правилах по общей аварии 1990 г., и, во-вторых, акты национального законодательства. К последним относятся кодифицированные акты в области торгового мореплавания, как то: Кодекс торгового мореплавания Украины, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

При этом следует отметить, что выбор применимого права к отношениям по общей аварии основан на принципе автономии воли сторон, поскольку отношения между судовладельцем и грузовладельцами по распределению общеаварийных убытков основаны на договоре морской перевозки, и только от согласованной в договоре воли зависит, какими условиями и правилами будут определяться их взаимоотношения в случае возникновения общей аварии. Условия чартера и коносамента являются в случае возникновения общей аварии главным юридическим основанием для последующего регулирования взаимоотношений судовладельца с грузовладельцами. Поэтому условия об общей аварии включаются в чартеры и коносаменты со ссылкой на применимые акты об общей аварии — Йорк-Антверпенские правила определенного года, реже — на национальное законодательство. Отдельно указывается место, где должна распределяться общая авария.

Общая авария относится к тем немногочисленным институтам морского права, для которых коллизия внутригосударственных законодательств в значительной степени утратила остроту вследствие широкого применения в международном торговом мореплавании Йорк-Антверпенские правила об общей аварии, представляющих собой единообразные обыкновения торгового оборота. Однако Йорк-Антверпенских правила не устраняют полностью коллизий, поскольку в них отсутствуют положения о порядке составления диспации. Йорк-Антверпенские правила вообще не регламентируют порядок составления, исполнения и оспаривания расчета по распределению общей аварии (диспации).

Эта процедурная сторона распределения общей аварии целиком определяется нормами закона и практикой, существующими в той стране, где составляется диспаша. Большое значение приобретает поэтому выбор места составления диспаши, так как им определяется лицо, призванное к составлению ее, порядок ее составления и правила, которыми будет руководствоваться диспашер.

В ряде случаев, место и порядок составления диспаши определяется императивными национальными правилами. Когда перевозка, в связи с которой были произведены общеаварийные расходы, осуществлялась на судах, плавающих под флагом этого государства, применяется законодательство флага судна на основе односторонней привязки флага судна (*Lex flagi*), а если перевозка осуществлялась на иностранном судне, национальные правила об общей аварии применялись к такой перевозке при условии, что судно закончило рейс в порту этого государства на основе привязки порта завершения рейса (*Lex Loci solutionis*).

Таким образом, отношения по общей аварии регулируются национальным законодательством в случаях, когда в договоре перевозки или в аварийной подписке (бонд)⁴⁶ не предусмотрено их подчинение Йорк-Антверпенским правилам, а также в той части, в какой эти отношения не регламентированы названными Правилами⁴⁷.

Следовательно, в большинстве случаев к общей аварии применяются положения Йорк-Антверпенских правил. Тем не менее есть несколько областей отношений, связанных с общей аварией, для регулирования которых национальное законодательство продолжает сохранять значение. Причем речь может идти о всех нормах национального законодательства об общей аварии либо о некоторых из них. Во-первых, при отсутствии в договоре перевозки условий о применении Йорк-Антверпенских правил или иного права по отношению к общей аварии. Во-вторых, при прямом указании на избранное право определенного государства. В-третьих, при наличии конкретных предписаний внутригосударственного права на отношения, возникающие при каботажной перевозке. В-четвертых, когда государство императивно предусматривает необходимость применения национальных норм об общей аварии для судов под флагом этого государства. И в-пятых, поскольку Йорк-Антверпенские правила не регламентируют порядок составления, исполнения и оспаривания расчета по распределению общей

аварии, эти отношения регулируются нормами национального права и практикой места составления диспазши.

С точки зрения подробности изложения правил об общей аварии в национальном праве возможны два подхода: краткое и общее изложение положений об общей аварии, со ссылкой на применимые международные морские обычай или непосредственно Йорк-Антверпенские правила, либо подробное изложение основных правил об общей аварии как правило, основанное на положениях Йорк-Антверпенских правил в той или иной редакции.

Так, Кодекс торгового мореплавания СССР содержал Главу XIII «Общая авария». Большая часть норм этой главы (ст. ст. 232-245) представляли собой воспроизведение, хотя и в иной системе и редакции, Йорк-Антверпенских правил 1950 г.⁴⁸ Письмом № 54 от 18 июня 1974 г. Министерство морского флота СССР ввело в действие на судах отечественного флота Йорк-Антверпенские правила 1974 г.

Согласно п. 6 ст. 14 КТМ СССР, правила, содержащиеся в Главе XIII «Общая авария», применялись в случаях перевозки груза на судах, плавающих под Государственном флагом СССР, а также на судне, плавающем под иностранным флагом, когда оно заканчивает рейс в порту СССР. Причем большая часть этих норм (ст. ст. 234-245) применялись «в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное» (ст. 233 КТМ СССР), т. е. на основе диспозитивности. Исключение составляли положения КТМ СССР о понятии общей аварии (ст. 232), применении норм об общей аварии КТМ СССР (ст. 233), о диспазерах (ст. 246), порядке диспазшного производства (ст. 247), сборе за составление диспазши (ст. 248), порядке оспаривания диспазши (ст. ст. 249-250), то есть те, в отношении которых отсутствовала унификация в Йорк-Антверпенских правилах. Однако в комментарии к ст. 233 КТМ СССР⁴⁹ указывалось, что на практике диспозитивность всех основных правил об общей аварии имеет место при перевозке грузов в заграничном сообщении.

Таким образом, в КТМ СССР 1968 г. различные коллизионные принципы применялись в зависимости от флага судна. При общей аварии, возникшей на советских судах, совершающих каботажное плавание, подлежали применению только нормы КТМ СССР; при общей аварии, возникшей на советских судах, совершающих загранплавание, подлежали применению нормы Главы XIII КТМ СССР, если стороны договора перевозки в соответствии со ст.

233 КТМ СССР не договорились об ином; однако если в чартере или коносаменте была ссылка на Йорк-Антверпенские правила, то и в этом случае подлежали обязательному применению ст. ст. 232-233, 246-250 КТМ СССР на основе п. 6 ст. 14; при общей аварии, возникшей на иностранных судах, завершающих рейсы в портах СССР, подлежали применению нормы порта окончания рейса (Глава XIII КТМ СССР); если в этом случае стороны договора перевозки договорились об ином на основе ст. 233 КТМ СССР, то могли подлежать применению и иные правила, но и в этом случае подлежали применению ст. ст. 232-233, 246-250 Главы XIII КТМ СССР.

Помимо положений КТМ об общей аварии, в СССР действовал ряд подзаконных актов. К ним относится Положение о бюро диспашеров и о порядке составления диспаш⁵⁰, Инструкция о порядке оформления общей аварии⁵¹.

Глава I «Общая авария» КТМ Украины состоит из 17 статей. В отношении применимого к общей аварии права интерес представляют ст. 278 «Применение права при общей аварии» и ст. 293 «Применение обычаев» КТМ Украины. Согласно ст. 278, отношения, связанные с общей аварией, регулируются законодательством государства, в порту которого судно закончило рейс после происшествия, послужившего причиной общей аварии, если иное не установлено соглашением сторон. Таким образом, с учетом приоритета автономии воли сторон в отношении избираемого права к распределению общей аварии, в качестве субсидиарной используется традиционная для общей аварии привязка порта завершения рейса (*Lex Loci solutionis*). Однако, если все лица, интересы которых затрагивает общая авария, относятся к Украине, применяется законодательство Украины. Порядок распределения общей аварии, если она распределяется в Украине, регулируется в соответствии с КТМ Украины.

Статья 293 КТМ Украины допускает применение диспашером международных обычаев торгового мореплавания при неполноте закона в отношении определения вида аварий, исчисления размеров общей аварии и составления диспашши.

В КТМ Российской Федерации регулированию отношений, связанных с общей аварией, посвящено 27 статей. Из них 26 содержатся в Главе XVI «Общая авария» КТМ РФ и одна — в Главе XXVI «Применимое право». Статья 419 «Общая авария» содержит коллизионные нормы, посвященные порядку

определения права, применяемого к общей аварии. Статья 285 КТМ РФ «Применение правил, установленных настоящей главой» закрепляет принцип автономии воли сторон в отношении применения норм Главы XVI «Общая авария» КТМ РФ. Правила этой главы применяются, если соглашением сторон не установлено иное (п. 1 ст. 285 КТМ РФ). Исключение составляют понятие и признаки общей аварии, определенные п. 1 ст. 284, и правила о диспашерах и диспаше, установленные ст. ст. 305-309. Пункт 2 ст. 285 КТМ РФ допускает применение Йорк-Антверпенских правил об общей аварии и других международных обычаев торгового мореплавания в двух случаях: когда это предусмотрено соглашением сторон, международных обычаев торгового мореплавания и в случае неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, определении размеров общеаварийных убытков и их распределении.

Согласно п. 1 ст. 419 КТМ РФ, при отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения, возникающие из общей аварии, регулируются законом государства, в порту которого судно закончило рейс после происшествия, вызвавшего общую аварии. Если все лица, интересы которых затронуты общей аварией, принадлежат одному и тому же государству, применяется закон данного государства. В п. 2 данной статьи решается вопрос о порядке распределения общей аварии, если она распределяется в Российской Федерации. В этом случае применяются правила Главы XVI «Общая авария» КТМ РФ.

Таким образом, стороны морской перевозки могут прийти к соглашению о том, каким правом будут регулироваться их отношения по общей аварии, разумеется, если отсутствуют императивные правовые нормы. По умолчанию применимым правом является законодательство места окончания морского предприятия (привязка порта завершения рейса). Если общее морское предприятие оканчивается в месте, отличном от места (порта) назначения, и стороны не согласны считать фактическое место окончания общего морского предприятия тем местом, право которого будет применимым, то применимым правом будет право места назначения.

Что касается места составления диспаши, то это право не определяет его. Место составления диспаши может определяться соглашением сторон договора. Думается, что если установить надлежащее место составления диспаши невозможно, то

надлежащим местом будет любое (произвольное) место, то есть любая юрисдикция по выбору лица, обратившегося за составлением диспаши, в случае непротиворечия этого положения применимому праву⁵².

О возможности возникновения общей аварии и необходимости составления диспаши желательно подумать до начала рейса и внести в договор перевозки согласованное условие о месте, в котором должна быть составлена диспаша, а также о праве, применимом к диспаше. Кроме места составления диспаши, желательно определить и право, применимое к диспаше. В этом случае закон, применимый к договору в целом, будет применяться к общей аварии субсидиарно. Это не относится к установлению юрисдикции суда, который будет рассматривать спор по общей аварии.

Имеется много вариантов оговорок, используемых в договорах. Предлагаем один из них: «*Общая авария должна быть урегулирована в Лондоне в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 2004 г. Любые споры, включая споры в отношении общей аварии, должны быть переданы в арбитраж в Лондоне на разрешение единоличного арбитра в соответствии с английским правом*».

Если же подобной оговорки не будет, к составлению диспаши будет применен закон места окончания общего морского предприятия.

4. УНИФИКАЦИЯ НОРМ ОБ ОБЩЕЙ АВАРИИ В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ МОРСКОМ ПРАВЕ

В связи с интенсификацией международного торгового судоходства и отсутствием единообразных норм об общей аварии в середине XIX в. возникла необходимость их унификации. Попытка унификации существующих в различных регионах правил об общей аварии была сделана на конференции в Глазго в 1860 г. Однако только на конференции, которая проходила в городе Йорке в 1864 г., были принятые 11 Йоркских правил об общей аварии. Правила, принятые в Йорке, были пересмотрены на конференции,

которая состоялась в городе Антверпене в 1877 г. Пересмотренные правила получили название Йорк-Антверпенских правил (YAR).

В 1890 г. на конференция в Ливерпуле были приняты восемнадцать цифровых правил, в которых рассматривались конкретные случаи общей аварии. Йорк-Антверпенские правила по общей аварии были приняты на конференции Международного морского комитета — международной организации, Устав которой был утвержден в 1897 г. На конференции в 1903 г. в Антверпене принято правило о распределении общей аварии, если она возникла по вине одной из сторон морской перевозки.

Анализ практики применения Йорк-Антверпенских правил был осуществлен в 1910 г. на конференция в Лондоне. На конференции в Мадриде в 1913 г. были рассмотрены предложения о некоторых изменениях Йорк-Антверпенских правил. В 1914 г. на конференции в Гааге разработан и согласован проект новой редакции Йорк-Антверпенских правил.

На конференция в Стокгольме 1924 г. Йорк-Антверпенские правила подверглись пересмотру. В дополнение к цифровым были выработаны литературные, основные, правила, которые должны применяться в тех случаях, когда цифровые правила не содержат ответа на данный конкретный вопрос, возникший при рассмотрении данного конкретного случая. В Правила внесена новая редакция определения общей аварии: «Общей аварией признается такой акт, когда и только когда были произведены намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или расходы в целях общего спасения для предохранения от опасности имущества, участующего в общем морском предприятии». Рассмотрен также вопрос о характере и понятии общей опасности.

В Брюсселе 1948 г. было переработано правило XXII о начислении процентов на общую аварию. На конференции Международного морского комитета в Амстердаме в 1949 г. были разработаны новые Йорк-Антверпенские правила, введенные в действие с 1 января 1950 г.

В 1969 г. постоянное бюро Международного морского комитета приняло решение о модернизации Йорк-Антверпенских правил. Были созданы рабочие группы для подготовки проекта изменений Правил. На XXX конференции Международного морского комитета в Гамбурге в 1974 г. была принята новая редакция

Йорк-Антверпенских правил. Изменения коснулись литерного правила «Д», цифровых правил III, IV, V, VI, X, XI, XIII, XVI, XVII, XVIII и XXI.

В 1990 г. на конференции Международного морского комитета в Париже принят новый текст правила VI «Спасение». Таким образом, возникла редакция Йорк-Антверпенские правила 1974 г., измененная в 1990 г.

В 1991 г. на Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) рассматривался вопрос о возможности создания международных императивных правил по общей аварии, однако было принято решение сохранить порядок, при котором отношения, связанные с общей аварией, регулируются диспозитивными нормами.

В 1994 г. была принята новая редакция Йорк-Антверпенских правил, отражающая современные тенденции развития торгового мореплавания.

Последний пересмотр Йорк-Антверпенских правил был осуществлен в 2004 г. По сравнению с редакцией 1994 г., в Правила были внесены незначительные изменения, существенно не изменившие порядок и принципы распределения убытков по общей аварии. В частности, в Правила 2004 г. было включено новое Правило XXIII, связанное с исчислением сроков исковой давности.

Следовательно, в настоящее время существуют Йорк-Антверпенские правила в редакции 1890, 1924, 1950, 1974, 1994 и 2004 гг. Таким образом, в XX в. пять раз пересматривались нормы международного частного морского права, регулирующие отношения по поводу общей аварии. Исходя из такой периодичности пересмотра Йорк-Антверпенских правил, можно предположить, что их последняя редакция продержится в течение десятилетия в неизменном виде, поскольку отражает современный уровень развития практики судоходства. Возможно, за это время созреет необходимость изменения этих Правил.

Йорк-Антверпенские правила являются диспозитивными и не носят обязательного характера. Последующие Йорк-Антверпенские правила не отменяют предыдущих. В связи с этим в договоры фрахтования и коносаменты могут включаться любые правила с указанием года вступления их в силу. Обычно применяются Правила в последней редакции, однако американские компании инкорпорируют правила в редакции 1949 г. в коносаментах ad

verbatim, то есть дословно. Последняя редакция 2004 г. еще не нашла широкого применения в коносаментах и других проформах.

Йорк-Антверпенские правила 2004 г. представляют собой подробный свод постановлений относительно того, какие убытки могут считаться общей аварией и как должен определяться их размер. Они подразделяются на литерные (от «A» до «O») и цифровые (I-XXIII) правила. Цифровые правила содержат положения, относящиеся к отдельным наиболее типичным случаям общей аварии, а также к определению размера отдельных видов общеаварийных убытков и стоимости спасенного имущества. В литерных правилах содержится определение общей аварии (правило «A») и другие положения общего характера.

Правовая природа Йорк-Антверпенских правил об общей аварии — свод международных морских обычаев, и в этом качестве они не подлежат обязательному применению и применяются только по добровольному соглашению сторон. В национальных правовых системах отдельные положения Йорк-Антверпенских правил об общей аварии становятся императивными путем включенными во внутригосударственное законодательство, в особенности это относится к определению понятия общей аварии и правил ее распределения.

Значение Йорк-Антверпенских правил связано с тем, что благодаря им была создана система определения общей аварии и распределения последней. В связи с оптимальным уровнем регламентации эта система со временем получила широкое распространение и была использована большинством государств с соответствующим уровнем имплементации национальным морским правом.

5. ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИХ ПРАВИЛ 2004 г.

Понятия, связанные с общей аварией, явились результатом развития в течение многих веков практики торгового мореплавания. И в настоящее время предпринимаются усилия по совершенствованию правовых норм, составляющих институт общей аварии.

Редакция Йорк-Антверпенских правил 2004 г. вносит незначительные новеллы в институт общей аварии по сравнению с

Правилами 1994 г. Причем различия между литерными правилами Йорк-Антверпенских правил 2004 г. и 1994 г. отсутствуют — они идентичны по содержанию. Более значительные изменения в Йорк-Антверпенские правила были внесены в 1994 г. путем включения правила Парамаунт и других многочисленных изменений как в литерные, так и в цифровые правила.

Согласно Правилу о толковании, при распределении общей аварии исключается применение любого закона или практики, несовместимых, то есть противоречащих, Йорк-Антверпенским правилам.

Литерные правила Йорк-Антверпенских правил 2004 г. имеют следующее содержание.

За исключением случаев, предусмотренных Правилом Парамаунт и цифровыми правилами, общая авария распределяется в соответствии с литерными правилами (Правило о Толковании Йорк-Антверпенских правил).

Таким образом, общая авария распределяется в соответствии с цифровыми правилами, которые устанавливают наиболее типичные случаи (правовые составы) общей аварии и их правовые последствия (права и обязанности по распределению общеаварийных расходов в описанных правовых ситуациях).

Литерные правила предусматривают общие положения и принципы распределения общеаварийных расходов при обстоятельствах, не предусмотренных цифровыми правилами. Поэтому убытки, не предусмотренные прямо в каком-либо из цифровых правил Йорк-Антверпенских правил, но охватываемые определением общей аварии, содержащимся в правиле «A», то есть обладающие всеми признаками, названными в этом определении, также являются общей аварией и распределяются на основе литературных правил. Цифровые правила носят характер специальных положений, и имеют приоритет над литературными.

Правилом Парамаунт, которое впервые предусматривается Правилами 1994 г., закреплено положение о том, что на общую аварию принимаются только пожертвования и расходы, разумно произведенные или понесенные. Включение Правила Парамаунт, которое имеет высший приоритет, в Йорк-Антверпенские правила вызвано прецедентом, имевшим место в практике английского суда. В деле было установлено, что капитан пытался снять судно, севшее на мель, с помощью форсирования машины. Судно было признано конструктивно погибшим в результате того, что

судовые двигатели пришли в полную негодность. Грузовладельцы отказались участвовать в возмещении стоимости судна как общей аварии, так как капитан действовал явно неразумно, поскольку при сложившихся обстоятельствах были иные, более эффективные методы снятия судна с мели. Суд тем не менее признал такие убытки общей аварией, поскольку Правило VII не содержит указания на то, что должен быть разумным риск причинения повреждения каким-либо машинам судна, сидящего на мели в опасном положении, если установлено, что повреждение причинено усилиями снять судно с мели, вызванными действительным намерением снять судно с мели ради общей безопасности. После включения Правила Парамаунт в Йорк-Антверпенские правила требование судовладельца отнести на общую аварию стоимость погибшего при таких условиях судна подлежало бы удовлетворению только при условии представления им доказательств того, что пожертвование было произведено разумно.

Правило А, во-первых, содержит признаки общей аварии, о которых шла речь в главе 2 настоящего издания: 1) преднамеренность произведенных расходов; 2) разумность этих расходов; 3) чрезвычайный характер расходов; 4) наличие общей для судна, фрахта и груза опасности. Вторая часть Правила А была включена в Йорк-Антверпенские правила в 1994 г. и указывает на то, что пожертвования и расходы, признаваемые общей аварией, должны распределяться между различными участвующими интересами на предусмотренных Йорк-Антверпенскими правилами основаниях.

В Правиле В дано определение морского предприятия. Это Правило так же претерпело значительные изменения именно в редакции 1994 г. и затем без изменений было включено в Йорк-Антверпенские правила 2004 г.

Особого внимания заслуживает Правило С. Смысл этого правила заключается в том, что общеаварийными убыtkами признаются только прямые убытки. Все косвенные убытки относятся к частной аварии. Из Правила С следует, что при установлении природы аварии необходимо исследовать причинно-следственные связи между действиями, которые привели к аварии, и самой аварии. Убытки, которые не вызваны аварийными действиями непосредственно, а носят характер отдаленных последствий либо неполученной или прекратившейся прибыли, не относятся к общей аварии, например демередж⁵³.

Новеллой Йорк-Антверпенских правил 1994 г., полностью воспринятой редакцией 2004 г., является норма о том, что в соответствии с Правилом С из общей аварии исключаются убытки, связанные с загрязнением окружающей среды. Это, разумеется, не означает, что убытки, вызванные загрязнением окружающей среды, не могут быть отнесены к общей аварии в силу специальных положений, предусмотренных национальными правовыми нормами. Так, п. 8 ст. 279 КТМ Украины прямо предусматривает общее правило о том, что убытки от загрязнения окружающей среды, которые возникли в результате действий, относящихся к общеаварийным, относятся к общей аварии. Статья 293 КТМ РФ предусматривает отдельные случаи отнесения к общей аварии расходов, вызванных мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде.

Однако п. «d» Правила XI в порядке компромисса определяет случаи, при которых расходы, направленные на предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде, относятся к общеаварийным. В частности, к общей аварии могут быть отнесены расходы, произведенные в рамках операции, которая осуществляется для общей безопасности морского предприятия и давала бы право на вознаграждение за спасение, если бы она осуществлялась третьим лицом; расходы, которые представляют собой условие захода аварийного судна в порт-убежище или выхода из него, выдвинутое властями; расходы, необходимые, чтобы судно могло оставаться в порту-убежище, за исключением случая, если фактически произошла утечка. В этом случае стоимость дополнительных мер, которые могут потребоваться в связи с такой утечкой, не может быть отнесена к общей аварии. Допускается также отнесение к общей аварии расходов на проведение мероприятий по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, если эти мероприятия осуществляются при необходимой выгрузке, хранении или обратной погрузке груза как операциях, являющихся частью общеаварийных действий.

Очень важным является Правило D. Оно направлено на то, чтобы не связывать с наличием вины стороны общего морского предприятия право на возмещение общеаварийных убытков.

Правило Е посвящено урегулированию порядка составления диспачи. По сравнению с Йорк-Антверпенскими правилами 1974 г., данное Правило претерпело значительные изменения и дополнено нормой о порядке и сроках получения информации об убытках или

расходах, в отношении которых стороны требуют возмещения по общей аварии.

Правило F регулирует отношения по поводу заменяющих расходов. Правилу F соответствуют положения п. 9 ст. 280 КТМ Украины и ст. 296 КТМ Российской Федерации. В распоряжении судовладельца может быть несколько альтернативных возможностей поведения в состоянии общей аварии, и этим возможностям соответствуют некоторые расходы, причем в соответствии с одной альтернативой поведения расходы будут отнесены к общей аварии, а в соответствии с другой — отнесение связанных с ней расходов на общую аварию прямо не предусмотрено, хотя эта, последняя, альтернатива более целесообразна, и более экономична. Судовладелец в силу Правила F может избрать альтернативное поведение и понести связанные с ним дополнительные расходы, заменяющие общеаварийные. Отнесению на общую аварию подлежит только та сумма заменяющих расходов, которая находится в пределах суммы общеаварийных расходов, которых удалось избежать путем производства заменяющих расходов.

В редакцию Правила G в 1994 г. была внесена существенная новелла, так называемое «соглашение о неразделении рейса» (Non separation of interest agreement). Ранее соглашение о неразделении включалось в чартеры как оговорка («оговорка Бигхема» — «Bigham Clause»). Если таковой оговорки не было, то отправление груза судовладельцем из порта-убежища до порта назначения производилось за собственный счет и расходы по такому отправлению не относились на общую аварию. При наличии обстоятельств общей аварии отправление груза к месту назначения из порта-убежища другими средствами считается продолжением рейса на первоначальном судне в течение такого времени, какое оправдано условиями договора фрахтования и применимым правом, при условии уведомления лиц, заинтересованных в грузе, если это практически осуществимо, причем относящаяся к грузу часть общей аварии не должна превышать расходы, которые понес бы грузовладелец, если отправление груза производилось бы за его счет. Общее морское предприятие, таким образом, продолжается. Ни в КТМ Украины, ни в КТМ РФ правило о неразделении рейса не входит. Таким образом, если в чартере нет оговорки Бигхема или ссылки на редакцию Правил 1994 г. или 2004 г., общее морское предприятие считается

прекратившимся при выгрузке груза с первоначального судна, и последующие расходы не будут отнесены на общую аварию, если рейс не был продолжен на первоначальном судне⁵⁴.

Цифровые правила Йорк-Антверпенских правил 2004 г. имеют следующее содержание.

Правило I указывает на то, что никакое выбрасывание груза за борт не признается общей аварией, кроме случаев, когда такой груз перевозился в соответствии с признанными торговыми обычаями. Это означает, что не возмещаются в порядке общей аварии пожертвования груза, который перевозился в нарушение признанных в морской торговле обычаем. Типичным случаем является отказ в признании общей аварией убытка от выбрасывания груза, перевозимого на палубе, который не принято перевозить на палубе. Если на палубу такой груз был помещен без ведома или согласия грузовладельца, убытки от выбрасывания груза будут признаны частной аварией судовладельца, а если с ведома и согласия грузовладельца, то частной аварией грузовладельца. Если же с палубы был выброшен груз, который допустимо в соответствии с обычаем перевозить на палубе, например лес, понесенные убытки будут отнесены на общую аварию, конечно, при условии, что не было иного, более эффективного способа избежать общей опасности для морского предприятия⁵⁵.

Правило II в редакции 1994 г., и вошедшее в Йорк-Антверпенские правила 2004 г., по сравнению с редакцией 1974 г., было несколько уточнено. Вместо слов «ущерб, причиненный судну и грузу или чему-либо одному из них» внесены слова «потеря или повреждение имущества, вовлеченного в общее морское предприятие». Это уточнение призвано подчеркнуть то обстоятельство, что общей аварией на основании Правила II считаются только убытки, причиненные непосредственно имуществу, вовлеченному в морское предприятие (судно, груз, фрахт), а правовой статус убытков, вызванных иными расходами, например расходами в виде ответственности судовладельца за загрязнение окружающей среды или расходами по устраниению такого загрязнения, определяется иными, специальными, правилами. Конкретно упомянуты Правилом II в качестве общей аварии убытки, которые понесены в результате проникновения воды в судовые помещения через люки и иные отверстия, открытые или сделанные в целях выбрасывания груза за борт ради общей безопасности.

Убытки, понесенные в целях тушения пожара на борту судна или в связи с тушением пожара в виде потери или повреждения пожарного оборудования, в том числе убытки, вызванные затоплением трюмов горящего судна или посадкой судна на мель, а также выбрасыванием на берег, признаются общей аварией в силу Правила III. Убытки, вызванные самим пожаром, которые не понесены намеренно, исключаются из общей аварии и признаются частной аварией. Ущерб, причиненный судну и грузу нагреванием (жаром), вызванным огнем и дымом (копотью), не относится к общей аварии, а расходы по привлечению для тушения пожара услуг посторонних лиц — относятся. Причиной дифференциации убытков, связанных с нагреванием (жаром), вызванным огнем следующие. На практике возникла проблема отнесения к общей аварии убытков, причиненных скоропортящемуся грузу, находящемуся в рефрижераторных камерах, в результате намеренного отключения оборудования, чтобы дать возможность осуществить тушение пожара. Поскольку порча груза в этом случае происходила в результате «нагревания», расходы не относились к общей аварии. Поэтому в Правило III в редакции 1994 г. было внесено дополнение, и в настоящее время оно заканчивается словами «или нагревания огнем». Таким образом, убытки от нагревания огнем не относятся к общей аварии, а убытки от нагревания, которые находятся в прямой связи с последствиями принятия мер по тушению пожара, рассматриваются как общеаварийные⁵⁶.

Не относятся к намеренным расходам в собственном смысле расходы и пожертвования, которые произведены, хотя намеренно и сознательно, но в условиях, при которых они все равно были бы понесены, то есть пожертвования, избежать которых невозможно, а действия судового экипажа только завершили процесс или ускорили завершение процесса наступления неотвратимых убытков. В частности, Правило IV говорит о том, что потери или убытки, понесенные из-за обрубания обломков или частей судна, которые в результате аварии уже были снесены или фактически утрачены, не признаются общей аварией.

К общей аварии относятся убытки, понесенные в результате посадки судна на мель намеренно в целях спасения от общей опасности имущества морского предприятия, причем Правилом V предусматривается независимость признания таких убытков общей аварией от наличия реальной возможности и вероятности

того, что судно сядет на мель под действием стихийных факторов. Конечно, если такая возможность превращается в неизбежность и будет установлено, что судно все равно было бы выброшено на берег или село на мель независимо от воли и действий экипажа судна, убытки ни по судну, ни по грузу не будут отнесены на общую аварию. Ущерб, понесенный в результате действий по снятию судна с мели всегда является общей аварией независимо от признания или непризнания общей аварией убытков, возникших вследствие посадки судна на мель.

Правило VI посвящено спасательному вознаграждению. Это Правило претерпело значительные изменения в 1990 и в 2004 гг. В редакции Правила 1990 г. учитываются положения Международной конвенции о спасании 1989 г. Расходы, понесенные сторонами в целях спасания имущества общего морского предприятия, подлежат распределению в порядке общей аварии. Строго говоря, не только спасательное вознаграждение, но и иные расходы, понесенные стороной морского предприятия по спасанию, относятся на общую аварию. Расходы по спасанию имущества морского предприятия обычно несет судовладелец. Он уплачивает вознаграждение спасателям и иные расходы, которые прямо не считаются спасательным вознаграждением, но часто необходимы для оказания услуг или выполнения работ, связанных со спасением. Осуществление спасательной операции в отношении судна, которое само по себе или его груз создают опасность причинения ущерба окружающей среде, и неполучение права на вознаграждение в силу правила «без спасения — нет вознаграждения» порождает право спасателя на специальную компенсацию за счет судовладельца расходов спасателя. Специальная компенсация не подлежит отнесению на общую аварию в силу п. «б» Правила VI. На общую аварию относятся убытки, причиненные спасателями во время проведения спасательной операции, даже если ущерб судну или грузу нанесен случайно.

В Правиле VI Йорк-Антверпенских правил 2004 г. указывается, что платежи по спасательному вознаграждению, включая проценты на них и юридические расходы, связанные с такими платежами, не принимаются на общую аварию, а подлежат отнесению на лицо, которое их оплатило, за тем исключением, когда одна из сторон спасания должна уплатить все или часть спасательного вознаграждения (включая проценты и юридические расходы), причитающуюся с другой стороны (рассчитанную на

основе спасенной, но не контрибуционной стоимости), причем неоплаченный контрибуционный взнос за спасение, причитающийся с этой же другой стороны, подлежит возмещению той стороне, которая его уплатила, за счет той стороны, за которую платеж был произведен. В платежи по спасательному вознаграждению включаются любые суммы спасательного вознаграждения, в которых были учтены квалификация и действия спасателей по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде.

Ущерб, причиненный форсированием судовых машин при снятии с мели судна, подлежит отнесению на общую аварию, но когда судно находится на плаву, никакие потери или убытки, причиненные работой его двигателей и котлов, ни при каких обстоятельствах не возмещаются как общая авария (Правило VII).

Большое значение имеет Правило VIII, поскольку в нем говорится об убытках, часто возникающих в связи с необходимостью облегчения судна, сидящего на мели. Эти убытки довольно разнообразны. Выгрузка груза, судового топлива и предметов снабжения, перевалка их на лихтеры, арендная плата за лихтеры, обратная погрузка на судно после снятия с мели, повреждения судна и груза в связи с выгрузкой, перевалкой и обратной погрузкой — все дополнительные расходы и умаление имущества, вовлеченного в общее морское предприятие, связанные с этими операциями, относятся на общую аварию. Правило VIII было уточнено при внесении изменений в Йорк-Антверпенские правила в 1994 г. и в последней редакции включено в Йорк-Антверпенские правила 2004 г.

Правило IX в современной практике торгового мореплавания утратило актуальность, поскольку к сжиганию груза и судового оборудования вместо топлива с уходом в историю парового флота практически не прибегают. Стоимость такого имущества может быть отнесена на общую аварию только в случае обеспечения судна вполне достаточным запасом топлива для выполнения рейса, причем в пределах предполагаемой (расчетной) стоимости топлива, которое было бы потреблено для продолжения намеченного рейса по ценам в последнем порту отправления в день отхода.

Правило X весьма актуально и регулирует отношения по поводу захода в порт-убежище. Если это вызвано необходимостью при чрезвычайных обстоятельствах, для безопасности общего морского предприятия судно может зайти в порт или иное место убежища либо даже вернуться в порт отправления, причем связанные с этим

расходы будут признаны общей аварией. В этом случае и расходы по выходу судна из места убежища с первоначальным грузом или его частью будут признаны общей аварией. Если в месте убежища невозможно произвести необходимый для продолжения рейса ремонт судна, судно может быть перемещено в иной порт, причем стоимость такого перемещения и связанные с ним необходимые расходы также признаются общей аварией, например: расходы на временный ремонт, без которого судно не сможет переместиться в другой порт, расходы на буксировку, если судно не может следовать своим ходом (п. «а» Правила X). Расходы по выгрузке, перемещению на борту груза, топлива или предметов снабжения судна в месте убежища также относятся на общую аварию в соответствии с п. «б» Правила X, если эти операции необходимы для безопасного продолжения рейса, исправления повреждений судна, вызванных общеаварийными действиями, или вообще для общей безопасности морского предприятия, за исключением случая, когда обнаруживаются повреждения судна, не связанные с общеаварийными действиями. В соответствии с п. «с» Правила X разумные расходы по хранению, страхованию, обратной погрузке и укладке груза, топлива или предметов снабжения признаются общеаварийными, если выгрузка или перемещение на борту были признаны общей аварией. Если же такие операции не являются необходимыми ради общей безопасности морского предприятия, расходы на них не относятся на общую аварию. Если судно признано непригодным к плаванию либо не продолжает своего первоначального рейса, общей аварией признаются расходы по хранению только до дня признания судна непригодным к плаванию или отказа от продолжения рейса либо же до дня окончания выгрузки груза в случае признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса ранее окончания выгрузки.

С Правилом X тесно связано Правило XI, в частности п. «а» Правила XI, который гласит, что расходы по заработной плате и содержанию экипажа судна, произведенные разумно за время продолжения рейса, вызванного заходом в порт или место убежища либо возвращением в порт или место погрузки, а также топливо и предметы снабжения, израсходованные за это время, признаются общей аварией, если расходы по заходу в такой порт или такое место признаются общей аварией в соответствии с п. «а» Правила X. Пункт «б» Правила XI определяет понятия заработной платы как любых денежных выплат всем членам экипажа судна,

независимо от того установлены ли они императивными нормами законодательства, которое распространяется на судовладельца, или диспозитивными нормами трудового договора судовладельца с членами экипажа. Это правило полностью соответствует «с» Правила XI в редакции 1994 г., т. е. между редакциями анализируемой статьи имеются только структурные изменения. Пункт «с» Правила XI посвящен отнесению на общую аварию расходов того же характера во время задержки в месте убежища, при условии, что эти расходы вызваны необходимостью, связанной с общей безопасностью морского предприятия, в частности для устранения повреждений судна. Исключением из этого правила является случай, когда повреждение судном получено не в результате общеаварийных действий. В этом случае указанные расходы будут отнесены за счет судовладельца или виновного лица (также как и иные расходы, понесенные в этом случае), даже если они необходимы для безопасного продолжения рейса. Здесь же устанавливается правило, аналогичное п. «с» Правила X в отношении момента, до которого расходы относятся на общую аварию, только в отношении расходов, охарактеризованных п. «а» Правила XI. Пункт «д» Правила XI в редакции 1994 г. и 2004 г. радикально отличается от редакции 1974 г., которая была посвящена отнесению на общую аварию сверхурочных, выплаченных членам судового экипажа. В редакции 1994 г. п. «д» Правила XI посвящен исключительно расходам, вызванным мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, и было рассмотрено нами при анализе Правила С.

Правило XII гласит, что повреждение или гибель груза, топлива или предметов снабжения, причиненные действиями по перемещению, выгрузке, хранению, обратной погрузке и укладке, возмещаются как общая авария только тогда, когда расходы на соответствующую операцию признаются общей аварией.

Скидки «за новое вместо старого» определяются в соответствии с Правилом XIII. Основную идею скидок можно попытаться определить следующим образом: за исключением случая временного ремонта, когда скидки не делаются, и иных прямо предусмотренных правом случаев, при замене старых частей новыми на судне, возраст которого превышает 15 лет, из стоимости ремонта, которая принимается на общую аварию, вычитается $1/3$, причем возраст судна исчисляется с 31 декабря года окончания его постройки до дня акта общей аварии. В КТМ Украины этим скидкам посвящена ч. 2 ст. 283, а в КТМ РФ – ст. 299.

В соответствии с Правилом XIV стоимость временного ремонта принимается на общую аварию и никакие вычеты «за новое вместо старого» не делаются со стоимости временного ремонта, признаваемой общей аварией. Редакция Правила XIV 2004 г. дополнена положением о том, что для целей п. «б» Правила XIV стоимость временного ремонта, которая может быть принята во внимание, ограничена стоимостью временного ремонта, осуществленного в порту погрузки, захода или убежища, вместе со стоимостью постоянного ремонта, если он фактически произведен или если такой ремонт не был произведен к моменту составления диспазши — разумным снижением стоимости судна к окончанию рейса, превышающим стоимость постоянного ремонта, выполненного в порту погрузки, захода или убежища.

Убытки от потери фрахта возмещаются в соответствии с Правилом XV. Потеря фрахта, вызванная повреждением или утратой груза, признается общей аварией, если эта потеря причинена актом общей аварии или если повреждение либо гибель груза возмещаются по общей аварии. То есть, если убытки от повреждения или утраты груза распределяют в порядке общей аварии, то и убытки от потери фрахта за перевозку такого груза подлежат распределению. Из суммы потерянного брутто-фрахта вычитаются расходы, которые судовладелец должен был бы произвести для того, чтобы заработать такой фрахт, но в результате акта общей аварии не были произведены судовладельцем. Из фрахта вычитаются только те расходы, которые относятся к грузу, и сохраняются расходы на заработную плату и довольствие экипажа. Если в процессе рейса судовладелец уже платил какие-либо портовые сборы, они также не подлежат вычитанию из фрахта.

Убытки от гибели или повреждения пожертвованного груза определяются в соответствии с Правилом XVI. Эти убытки определяются в соответствии со стоимостью груза в момент его выгрузки, установленной на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета — по стоимости груза в момент его отправления (цена ФОБ). Стоимость СИФ по счету, выставленному получателю, может учитываться в полном объеме, только если фрахт полностью находится на риске грузовладельца. В случае продажи поврежденного груза относящиеся к общей аварии убытки составляют разницу между стоимостью груза в неповрежденном состоянии и чистой выручкой от продажи груза.

Правило XVII посвящено контрибуционной стоимости имущества, соразмерно которой определяется размер взносов на покрытие общей аварии. Контрибуционные взносы по общей аварии производятся на основе чистой действительной стоимости имущества по окончании предприятия. К этим стоимостям прибавляется сумма, возмещенная по общей аварии за пожертвованное имущество, если таковая уже не включена, причем из бывших на риске фрахта или проездной платы вычитаются такие расходы и заработка плата, которые не пришлось бы оплачивать для получения фрахта, если бы судно и груз полностью погибли во время акта общей аварии, и которые не были возмещены по общей аварии; из стоимости имущества исключаются также все дополнительные расходы, которые были произведены в отношении него после акта общей аварии, кроме тех расходов, которые возмещаются по общей аварии или падают на судно на основании вознаграждения на компенсацию особых услуг. Почта, багаж, личные вещи, в том числе сопровождаемые автомобили, не относятся на общую аварию, причем в редакции Правил 1994 г. и 2004 г. — в любом случае, а не только при условии отсутствия указания их в коносаменте, как в Правилах 1974 г. Таким образом, стоимость багажа и личных вещей пассажиров, на которые был выдан коносамент, должна учитываться при определении контрибуционной стоимости имущества на основании КТМ Украины (ч. 5 ст. 287) или КТМ Российской Федерации (ч. 5 ст. 304), при применении к общей аварии указанных нормативно-правовых актов.

Порядок учета в сумме общей аварии убытков от повреждения судна, его машин и оборудования регулируется Правилом XVIII. В случае повреждения судна сумма, подлежащая возмещению по общей аварии за повреждение или гибель судна, его машин и/или оборудования, явившиеся результатом акта общей аварии, зависит от того, имел место ремонт или замена оборудования или нет.

Если ремонт или замена части или принадлежности судна произведены в качестве общеаварийных расходов, на общую аварию относится сметная стоимость ремонта в разумных пределах, а при замене части или принадлежности делаются скидки «за новое вместо старого». Если ремонт или замена не производились, на общую аварию относится разумное снижение стоимости судна в пределах сметной стоимости ремонта. Однако в случаях полной действительной гибели судна или в тех случаях,

когда стоимость ремонта повреждений превысила бы стоимость судна в исправном состоянии, сумма, подлежащая возмещению по общей аварии, равна разнице между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости исправления повреждений, не являющихся общеаварийными, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи судна, если таковая имела место.

Правило XIX посвящено грузам, погруженным на судно без ведома перевозчика или его агента; грузам, намеренно сданным под неправильным наименованием; грузам, объявленная стоимость которых при сдаче к перевозке занижена по сравнению с их действительной стоимостью. Повреждение или ущерб, причиненный грузам, не объявленным при погрузке или объявленным не под своим наименованием, не принимается на общую аварию. Однако, если такой груз окажется спасенным, его владелец должен участвовать во взносах по общей аварии. Повреждение или ущерб, причиненный грузам, объявленным по меньшей стоимости, возмещается по общей аварии на основе объявленной стоимости, однако во взносах по общей аварии такие грузы участвуют по их действительной стоимости.

Согласно Правила XX, на общую аварию принимается ущерб, понесенный владельцами груза, проданного с целью увеличения средств на покрытие расходов по общей аварии, и стоимость страхования средств на покрытие расходов по аварии. Из Правила XX в редакции 2004 г. по сравнению с Правилами 1994 г. исключено положение о комиссии с общеаварийных издержек.

Правило XXI предусматривает, что на общую аварию относятся и проценты по издержкам, пожертвованиям и возмещениям, относимым на общую аварию в течение трех месяцев после составления диспетши. Согласно Правилу XXI в редакции 1994 г., на общеаварийные расходы и пожертвования, а также иные денежные суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии, начислялось 7 % годовых. Эта норма была исключена из редакции Правил 2004 г. и заменена положением о том, что Ассамблея Международного морского комитета ежегодно будет устанавливать ставку процента. Эта ставка будет применяться при расчете процентов на следующий календарный год.

Правило XXII регулирует вопросы, связанные с депозитами. Если были получены депозиты со стороны груза в обеспечение

взносов по общей аварии, спасанию или специальным расходам, такие депозиты должны без промедления вноситься на общий счет, открытый совместно на имя представителя, назначенного от судовладельца, и на имя представителя, назначенного от депонентов, в банке, одобренном ими обоими.

Правило ХХIII было включено в Йорк-Антверпенские правила 2004 г. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из общей аварии, установлен в один год со дня составления диспази. Такое требование не может быть предъявлено через шесть лет после даты завершения общего морского предприятия. Эти сроки могут быть изменены любыми императивными нормами применимого права или продлены по согласию сторон.

6. ВИДЫ ОБЩЕЙ АВАРИИ

Случаи, когда убытки причиняются намеренными, разумными и чрезвычайными действиями, предпринятыми в целях спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности, довольно многообразны. Отдельные виды (типичные случаи) общеаварийных убытков, чаще других встречающихся на практике, названы в цифровых правилах Йорк-Антверпенских правил и нормах кодексов торгового мореплавания (ст. ст. 279-280 КТМ Украины, ст. ст. 286-289, 291-296 КТМ РФ). Однако этим все возможные виды общей аварии не исчерпываются. Для отнесения убытков к общей аварии достаточно четырех признаков общей аварии. Об этом свидетельствуют положения Правила о толковании и Правила А Йорк-Антверпенских правил.

Примерный, а не исчерпывающий характер носит и перечень видов общеаварийных убытков, содержащийся в ст. 279 КТМ Украины. На это указывает то, что «к общей аварии... в частности, относятся». То есть и другие убытки, прямо в этой статье не названные, но обладающие всеми признаками общей аварии, также должны признаваться общеаварийными.

К видам общей аварии относятся:

- убытки, причиненные судну и грузу в связи с тушением пожара;
- убытки, причиненные судну и грузу в связи с преднамеренной посадкой судна на мель;

- расходы, произведенные в целях получения помощи от третьих лиц;
- убытки, причиненные в связи с заходом судна в порт-убежище, равно как и возвращение его после начала рейса в место погрузки;
- расходы, произведенные в связи с временным ремонтом судна, если он необходим для общей безопасности судна и груза, принимаются на общую аварию независимо от причин повреждений, потребовавших такого ремонта;
- убытки, связанные с выбрасыванием в море груза или принадлежностей судна.

Рассмотрим типичные случаи общей аварии в последовательности цифровых правил Йорк-Антверпенских правил.

1. Убытки, связанные с выбрасыванием в море груза или принадлежностей судна. Применяется в настоящее время как крайняя мера, когда нельзя использовать другие способы облегчения судна. Чаще всего такие действия применяются по отношению к палубному грузу. При этом основным вопросом является разумность этой меры спасения для отнесения убытков от выбрасывания груза к общей или к частной аварии (Правило I Йорк-Антверпенских правил, п. 1 ст. 279 КТМ Украины, ч. 2 ст. 292 КТМ РФ).

2. Утрата или повреждение в результате пожертвования ради общего спасания (общей безопасности). К этому виду относится потеря или повреждение имущества, возникшее в период действия общего морского предприятия, в результате или вследствие пожертвования, произведенного ради общего спасания, или в результате проникновения воды в трюм через открытые люки или другие отверстия, сделанные с целью выбрасывания груза ради общего спасания (Правило II Йорк-Антверпенских правил, п. 1 ст. 279 КТМ Украины, ч. 2 ст. 292 КТМ РФ).

При пересмотре Йорк-Антверпенских правил в 1994 г. в Правило II было внесено уточнение, подчеркивающее, что убытки должны быть причинены именно имуществу для того, чтобы подчеркнуть наличие специальных правил по возмещению ущерба окружающей среде.

3. Убытки, причиненные судну и грузу в связи с тушением пожара. Тушение пожара на судне, на котором находится груз, всегда является мерой общего спасения. Поэтому ущерб, причиненный судну или грузу тушением пожара, включая ущерб

от выбрасывания на берег или затопление горящего судна, признается общей аварией (Правило III Йорк-Антверпенских правил, п. 2 ст. 279 КТМ Украины, п. 3 ст. 292 КТМ РФ).

Этот ущерб может выражаться в повреждении других грузов или судна средствами тушения пожара, расходах на оплату услуг спасательных судов, убытках от намеренного затопления судна на мелководье, разборке судовых помещений, утрате специального пожарного оборудования и т. д. При анализе убытков, причиненных судну или грузу в связи с тушением пожара, необходимо иметь в виду, что к общей аварии относятся только те убытки, которые причинены в результате намеренных и разумных действий именно по тушению пожара. Ущерб, причиненный судну или грузу дымом, копотью, нагреванием огнем (жаром), во всех случаях рассматривается как частная авария.

4. Убытки, причиненные судну и грузу в связи с преднамеренной посадкой судна на мель. Умышленная посадка судна на мель для его спасения обычно вызывается угрозой затопления его на большой глубине, опасностью выбрасывания на рифы, пожаром. При этом важен преднамеренный характер действий по выбрасыванию судна на берег ради общей безопасности. Потери или убытки имущества общего морского предприятия, явившиеся следствием такого выбрасывания, принимаются на общую аварию (Правило V Йорк-Антверпенских правил, п. 3 ст. 279 КТМ Украины, п. 4 ст. 292 КТМ РФ). К общей аварии в этом случае могут быть отнесены убытки от полученных судном и грузом при посадке на мель повреждений: пробоин, трещин и вмятин корпуса, подмочки груза, поломки рулей, повреждения при снятии судна с мели и т. п.

Если груженое судно неизбежно было бы вынесено на мель (независимо от воли экипажа), причиненные такой посадкой на мель расходы не относятся к общей аварии, однако соответствующие расходы и ущерб, причиненные в результате снятия такого судна, являются общей аварией⁵⁷.

5. Расходы, произведенные в целях получения помощи от третьих лиц (общая авария, вызванная расходами на спасение). Расходы, произведенные сторонами в связи со спасением, в соответствии с договором или на иных основаниях, относятся на общую аварию при условии, что спасательные операции осуществлялись в целях предохранения от опасности имущества, участившего в общем морском предприятии (Правило

VI Йорк-Антверпенских правил, п. 7 ст. 279 КТМ Украины, п. 4 ст. 291 КТМ РФ). Эти расходы включают суммы, уплаченные судовладельцами спасателям в качестве вознаграждения за спасение судна и груза, включающего оплату затрат спасателей.

Суммы, которые в качестве расходов на спасание судна и груза признаются общей аварией, не ограничиваются размерами выплаченного спасательного вознаграждения и иногда могут превышать его. Сюда относятся расходы за выполнение отдельных операций (водолазного осмотра терпящего бедствие судна, доставки к месту аварии pontонов или другого оборудования, отгрузки груза с аварийного судна и т. п.), которые оплачиваются не в форме вознаграждения за спасение, а по установленным или согласованным для такого рода работ ставкам (тарифам). Если цель такого рода работ состояла в общем спасении судна и груза, расходы по их оплате также являются общей аварией. В частности, признаются общей аварией расходы по перегрузке груза, топлива или предметов снабжения из судна в лихтеры, по найму лихтеров и по обратной погрузке на судно, произведенные для снятия судна с мели (Правило VIII Йорк-Антверпенских правил). Признаются общей аварией и подлежат распределению убытки от повреждения, причиненного спасателями судну или грузу в процессе спасания, даже если повреждение произошло случайно (например, из-за навала судна-спасателя на спасаемое судно)⁵⁸. Общей аварией не являются расходы по спасанию судна, находящегося в балласте, или усилия по спасанию только груза.

Затраты, принимаемые на общую аварию, должны включать спасательное вознаграждение, учитывающее квалификацию и действия спасателей по предотвращению и уменьшению вреда окружающей среде, как это предусмотрено ст. 13 Международной конвенции по спасанию, 1989. Особая компенсация, которая полагается спасателю от судовладельца в соответствии со ст. 14 Конвенции 1989 г., на общую аварию не принимается.

6. Убытки, связанные с повреждением машин и котлов. Повреждения, причиненные машинам и котлам судна, находящегося на мели в опасном положении, при форсировании двигателей для снятия судна с мели, возмещаются по общей аварии, если доказано, что эти повреждения были результатом действительного намерения снять судно с мели ради общей безопасности, несмотря на риск таких повреждений. Если судно находится на плаву, никакие потери или ущерб, причиненные работой главной силовой

установки и котлов, не подлежат возмещению в порядке общей аварии (Правило VII Йорк-Антверпенских правил, п. 4 ст. 279 КТМ Украины, п. 5 ст. 291 КТМ РФ).

7. Расходы по разгрузке сидящего на мели судна и вызванный этим ущерб. Дополнительные расходы на облегчение находящегося на мели судна путем выгрузки груза, топлива, снабжения и т. д., а также расходы на обратную погрузку после снятия судна с мели и другие убытки относятся к общей аварии (Правило VIII Йорк-Антверпенских правил, п. 5 ст. 279 КТМ Украины, п. 6 ст. 291 КТМ РФ). При этом не имеет значения, произведена ли посадка судна на мель намеренно или случайно. Сюда относятся расходы по разгрузке, найму лихтеров и обратной погрузке (если она будет иметь место), а также потери или ущерб, нанесенные вследствие этого имуществу,участвующему в морском предприятии, подлежат принятию на общую аварию.

8. Груз, инвентарь судна и предметы снабжения, сожженные вместо топлива. Груз, судовой инвентарь и снабжение или что-либо из них, по необходимости сожженные вместо топлива ради общей безопасности в угрожающей ситуации, принимаются на общую аварию, но при этом на общую аварию принимается только та стоимость судового инвентаря и снабжения, которая не превышает расчетной стоимости топлива, которое было бы израсходовано, если бы осуществлялся запланированный рейс (Правило IX Йорк-Антверпенских правил).

9. Расходы в порту убежища и т. п. Общей аварией признаются расходы на заход судна в порт или иное место убежища либо возвращение судна в порт или иное место погрузки груза вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства (для устранения полученных судном повреждений, тушения пожара, крепления сорванного штормом груза и т. п.), вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности (Правило X Йорк-Антверпенских правил, пп. 1-4 ст. 280 КТМ Украины, ст. 286 КТМ РФ). Причины для захода в порт-убежище могут быть самые разнообразные: тяжелые метеорологические условия; смещение груза в трюмах или на палубе; угрожающая всему морскому предприятию авария судовых механизмов; столкновение судов; необходимость производства временного ремонта в результате указанных выше происшествий и т. п.

Расходы такого рода в основном складываются из:

а) расходов по заходу судна в место убежища и выходу из него — сборов за лоцманскую проводку судна при его вводе и выводе, сборов за прохождение каналов, платы за пользование буксирами для ошвартовки и отшвартовки и т. д. Если судно не имело самостоятельного хода, общей аварией могут быть признаны и расходы по его буксировке в место убежища;

б) расходов, вызванных пребыванием судна в месте убежища — портовых сборов, платы за агентирование судна и др.;

в) расходов по содержанию судна и его экипажа за время удлинения рейса, вызванного заходом в место убежища, — стоимости израсходованных судном за это время топлива, смазочных материалов и других предметов снабжения, расходов по заработной плате и довольствию за это время судового экипажа;

г) расходов по выгрузке, хранению, обратной погрузке и укладке грузов, топлива и предметов снабжения, если эти операции были необходимы ради общей безопасности судна или груза или для устранения полученных судном повреждений в целях безопасного продолжения рейса.

Аналогичные общеаварийные расходы возникают при возвращении судна в порт погрузки⁵⁹.

Если в порту-убежище выясняется, что в нем невозможно провести необходимый ремонт, судно может быть перемещено в другой порт. Расходы на временный ремонт, расходы по буксировке судна, а также другие расходы, связанные с неизбежным удлинением рейса, признаются общей аварией.

Стоимость переукладки на борту или выгрузки груза, топлива или предметов снабжения в порту или месте погрузки, захода или убежища признаются общей аварией, когда переукладка или выгрузка были необходимы ради общей безопасности или для обеспечения возможности ремонта судна, если судно повреждено пожертвованием или несчастным случаем, если ремонт был необходим для безопасного продолжения рейса, за исключением случаев, когда повреждение судна обнаружено в порту или месте погрузки или захода, при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, связанного с таким повреждением.

Расходы по перегрузке или по выгрузке груза, топлива или предметов снабжения не относятся на общую аварию, если они произведены исключительно в целях переукладки из-за смешения, произшедшего в течение рейса, если только такая мера не является необходимой ради общей безопасности.

Во всех случаях, когда расходы по обработке или выгрузке груза, топлива или предметов снабжения принимаются на общую аварию, расходы по хранению, включая страхование, если оно произведено разумно, по обратной погрузке и укладке такого груза, топлива или предметов снабжения равным образом принимаются на общую аварию.

Если расходы на заход судна в место убежища или возвращение его в место погрузки груза признаются общей аварией, к ней относятся также расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из такого места.

Если судно, зайдя в место убежища (или вернувшись в порт погрузки), не в состоянии возобновить рейс, так как либо признано негодным к плаванию, либо перевозчик отказался от продолжения рейса, расходы по хранению принимаются на общую аварию до даты признания судна негодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если признание судна непригодным к плаванию или отказ от рейса имели место до такой даты.

10. Заработка платы и содержание экипажа, другие расходы при следовании к порту убежища и в порту убежища и т. п. Расходы на заработную плату⁶⁰ и содержание капитана, лиц командного состава и команды, разумно произведенны в период продления рейса, которое было вызвано заходом судна в порт или место убежища или возвращением в порт или место погрузки, равно как расходы на топливо и предметы снабжения, израсходованные в течение того же периода времени, принимаются на общую аварию, если расходы по заходу в такой порт или место убежища возмещаемы по общей аварии в соответствии с п. «а» Правила XI Йорк-Антверпенских правил (п. «а» Правила XI Йорк-Антверпенских правил, п. 5 ст. 280 КТМ Украины, п. 3 ст. 286 КТМ РФ).

К общей аварии относятся расходы на заработную плату и довольствие экипажа судна, вызванные задержкой судна в каком-либо порту или месте убежища вследствие несчастного случая, пожертвования или другого чрезвычайного обстоятельства ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных таким несчастным случаем, пожертвованием или другим чрезвычайным обстоятельством, если такое устранение необходимо для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие

за время такой задержки, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов на устранение повреждений, неотносимых к общей аварии («б» Правило XI Йорк-Антверпенских правил, п. 6 ст. 280 КТМ Украины, ст. 289 КТМ РФ).

В случае, если судно зайдет в какой-либо порт или место убежища и задержится там вследствие несчастного случая, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств, которые сделали это необходимым ради общей безопасности, или чтобы отремонтировать повреждения судна, причиненные пожертвованием или несчастным случаем, если ремонт необходим для безопасного продолжения рейса, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды, разумно произведенные за время дополнительной задержки в таком порту или месте убежища до момента, когда судно будет или должно было бы быть готово к продолжению рейса, подлежат принятию на общую аварию.

Топливо и предметы снабжения, израсходованные за дополнительный период задержки, также подлежат принятию на общую аварию, за исключением топлива и предметов снабжения, израсходованных на производство ремонта, не принимаемого на общую аварию.

Портовые расходы, возникшие в течение дополнительного периода задержки, также принимаются на общую аварию, за исключением тех, которые возникли единственно вследствие ремонта, не принимаемого на общую аварию.

Не признаются общей аварией расходы (на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды, топливо и предметы снабжения, израсходованные за дополнительный период задержки для нужд ремонта), вызванные задержкой судна вследствие устранения повреждений, не связанных с каким-либо несчастным случаем или иным имевшим место во время рейса чрезвычайным обстоятельством, связанным с таким повреждением, даже если устранение этих повреждений необходимо для безопасного продолжения рейса.

Если судно признано непригодным к плаванию или если оно не продолжит своего первоначального рейса, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды и израсходованные топливо и предметы снабжения принимаются на общую аварию только до даты признания судна непригодным к плаванию, или отказа от рейса, либо до даты завершения выгрузки

груза, если признание судна непригодным к плаванию или отказ от рейса имели место до такой даты.

11. Убытки от повреждения груза при перегрузке и т. д.
Убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения, причиненные в результате перемещения их на судне, выгрузки из судна, помещения на склад, обратной погрузки на судно и укладки, а также в результате их хранения, признаются общей аварией в случаях, если расходы на осуществление указанных операций признаются общей аварией (Правило XII Йорк-Антверпенских правил, п. 6 ст. 279 КТМ Украины, ст. 294 КТМ РФ).

12. Расходы, произведенные в связи с временным ремонтом судна. Расходы на временный ремонт судна, проведенный в месте погрузки груза, порту захода или порту-убежище, произведенный ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных вследствие общеаварийных пожертвований, относятся к общей аварии (Правило XIV Йорк-Антверпенских правил, п. 8 ст. 279 КТМ Украины, ст. 288 КТМ РФ). Временный ремонт судна, если он необходим для общей безопасности судна и груза, принимается на общую аварию независимо от причин повреждений, потребовавших такого ремонта. К таким ситуациям относится случай, если судно заходит в порт-убежище для ремонта корпуса судна, поврежденного в результате снятия с мели или для ремонта судовой машины, поврежденной в результате ее форсирования при снятии с мели.

Расходы на временный ремонт случайных повреждений, необходимый для завершения рейса, относятся к общей аварии, независимо от сбережений, если таковые были, для других интересов, но только в пределах сбереженных расходов, которые были бы произведены и возмещены по общей аварии, если этот ремонт не был осуществлен в указанном месте. Последнее означает следующее: если стоимость ремонта составила, например, 50 тыс. долларов США, а экономия расходов без временного ремонта составила бы 30 тыс. долларов, только эта сумма и может быть отнесена к общей аварии. Например, если судно получило повреждение главного двигателя вследствие тяжелой ледовой обстановки. Для ремонта был осуществлен заход в порт, где произвели ремонт двигателя, необходимый для завершения рейса и возвращения обратно. Впоследствии было установлено, что постоянный ремонт потребовал бы значительного времени и расходы по содержанию и довольствию экипажа за это

время, которые были бы признаны общей аварией, составили бы около 110 тыс. долларов, тогда как весь временный ремонт стоил 10 тыс. долларов.

Для судовладельца производство временного ремонта означает, что впоследствии он понесет расходы и на постоянный ремонт, т. е. расходы на временный ремонт являются заменяющими расходами⁶¹.

Проблема временного ремонта привлекла к себе внимание в связи с решением Палаты лордов по делу «The Bijela». Судно, загрузившись металлом, при следовании в порт назначения (Индия) серьезно повредило корпус в результате посадки на мель и зашло в порт-убежище. По заключению сюрвейера судно должно было или произвести временный ремонт в порту-убежище (Джеймстауне), или выгрузить груз и следовать для производства постоянного ремонта в Нью-Йорк. Был выбран первый вариант: судно завершило рейс и затем произвело постоянный ремонт в Сингапуре. Диспашер принял расходы по временному ремонту на общую аварию, поскольку они были значительно ниже гипотетических расходов на грузовые операции. Грузовладельцы отказались оплачивать эти расходы на том основании, что, согласно ч. 2 Правила XIV, в тех случаях, когда постоянный ремонт не может быть выполнен в первом порту-убежище, не существовало иной альтернативы, кроме выполнения временного ремонта. Суд первой инстанции не согласился рассматривать расходы на временный ремонт в качестве заменяющих расходов, а апелляционный суд отклонил жалобу судовладельца. Палата лордов, строго руководствуясь формулой Правила XIV («если такой ремонт не был произведен в данном месте»), указала, что необходимо оценить альтернативу выгрузки груза следованию в Нью-Йорк и т. д. и отнесла расходы на временный ремонт к общей аварии⁶².

Таким образом, если повреждения были причинены судну ради/для общего спасения судна и груза, т. е. подпадают под признаки общей аварии (например, днище водотечного судна получило дополнительные повреждения при его намеренной посадке на мель), стоимость их исправления признается общеаварийными расходами. Если же повреждения судна были вызваны случайными причинами, расходы поциальному ремонту считаются общей аварией при условии, что такой ремонт был нужен лишь «для завершения рейса» и что благодаря ему удалось предотвратить большие общеаварийные расходы.

13. Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде. К общей аварии относятся расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, если они произведены в следующих случаях:

— в результате операции, осуществленной для общей безопасности, но которая, будучи предпринятой стороной, не являющейся участником общего морского предприятия, давала бы право этой стороне на получение вознаграждения за спасение (п. «d» (i) Правила XI Йорк-Антверпенских правил, ч. 2 ст. 293 КТМ РФ);

— в результате захода судна в порт или выхода из порта или места убежища при обстоятельствах, предписанных п. «a» Правила (п. «d» (ii) Правила XI Йорк-Антверпенских правил, ч. 2 ст. 293 КТМ РФ);

— в результате необходимости оставаться в порту или ином месте убежища при обстоятельствах, предписанных п. «c» Правила XI, при условии, что если произошла фактическая утечка или сброс загрязняющих веществ, затраты на любые дополнительные мероприятия, необходимые для того, чтобы предотвратить или уменьшить загрязнение окружающей среды, не признаются общей аварией (п. «d» (iii) Правила XI Йорк-Антверпенских правил, ч. 4 ст. 293 КТМ РФ);

— в связи с выгрузкой, складированием или перегрузкой груза, если расходы на указанные операции признаются общей аварией (п. «d» (iv) Правило XI Йорк-Антверпенских правил, ч. 5 ст. 293 КТМ РФ).

Общим принципом в отношении возмещения потерь, убытков или расходов, понесенных в связи с причинением ущерба окружающей среде или в результате утечки или слива загрязняющих веществ из имущества, участвующего в общем морском предприятии, является исключение этих потерь, убытков и расходов из общеаварийных. Этот принцип закреплен в Правилах С, II, V и VIII. Исключение составляют случаи, предусмотренные п. «d» Правила XI, в котором определяются конкретные случаи, при которых расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, могут быть отнесены к общей аварии.

Во-первых, эти расходы должны производиться в рамках операции, которая осуществляется для общей безопасности и которая,

если бы она осуществлялась третьей стороной, давала бы право на вознаграждение за спасение. Это направлено на то, чтобы избежать ситуации, при которой расходы, понесенные сторонами в предприятии, носящем характер спасания, признаются общей аварией, когда спасатель предотвратил или уменьшил ущерб окружающей среде, а тот же результат не рассматривается в качестве общей аварии, если он достигнут в результате усилий стороны общего морского предприятия. Например, если владелец груженого танкера, находящегося на мели, арендует оборудование для снятия с мели и для предотвращения или уменьшения ущерба окружающей среде, разумные расходы по такой аренде должны относиться к общей аварии. Во-вторых, если расходы являются условием захода аварийного судна в порт-убежище, выдвинутым соответствующими властями. В-третьих, если расходы необходимы для того, чтобы судно могло оставаться в порту-убежище. В четвертых, если расходы связаны с принятием мер по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде при выгрузке, хранении, погрузке груза, если расходы на указанные операции признаются общей аварией. Речь идет о ситуациях, когда судовладелец несет разумные затраты на постановку боковых заграждений и аренду оборудования на случай возможного разлива при осуществлении погрузо-разгрузочных операций⁶³.

Следует отметить, что поскольку КТМ Украины базируется на положениях Йорк-Антверпенских правил 1974 г., в отношении отнесения к общеаварийным убыткам расходов, связанных с загрязнением окружающей среды, действует положение о том, что к общей аварии при наличии признаков общей аварии относятся убытки от загрязнения окружающей природной среды, возникшего вследствие общей аварии (п. 8 ст. 279 КТМ Украины).

15. Заменяющие расходы. Так называют любые дополнительные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии (заменяющие расходы). Заменяющие расходы сами по себе не обладают признаками общей аварии, но поскольку производятся в целях экономии взамен общеаварийных расходов, то признаются общеаварийными и возмещаются в размере предотвращенных расходов независимо от экономии, полученной кем-либо из участников общей аварии в результате таких заменяющих расходов (Правило F Йорк-Антверпенских правил, п. 9 ст. 280 КТМ Украины, ст. 296 КТМ РФ). Таким образом, если бы не были произведены заменяющие расходы,

то потребовалось бы израсходовать более значительные суммы в качестве общеаварийных расходов. Хотя заменяющие расходы должны находиться в пределах общеаварийных расходов, которых удалось избежать, во многих случаях эти расходы значительно ниже общеаварийных. Следовательно, целью заменяющих расходов является определенная экономия средств всех участников общей аварии. Обычно диспашеры принимают на общую аварию заменяющие расходы, если у сторон была альтернатива: произвести общеаварийные расходы или заменить их другими, дополнительными. Как правило, для того чтобы произвести заменяющие расходы, необходимо достижение соглашения между сторонами общего морского предприятия⁶⁴.

К наиболее часто встречающимся на практике заменяющим расходам относятся: а) расходы по буксировке судна с грузом из первоначального места убежища в другой порт для ремонта (вместо более длительного или дорогостоящего ремонта в первом порту); б) буксировка судна с грузом из места происшествия в порт назначения (вместо захода в порт-убежище и устранения там повреждений); в) буксировка судна с грузом из порта-убежища в порт назначения (вместо ремонта судна в первом порту); г) переотправка груза из места происшествия в порт назначения на другом судне (вместо захода потерпевшего бедствие судна с грузом в порт-убежище и устранения там повреждений)⁶⁵.

7. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЩЕЙ АВАРИИ

Общая авария может быть распределена между участниками морской перевозки либо по соглашению сторон, т. е. участников морской перевозки, либо судовладельцем, либо диспашером. О возможности распределения общей аварии по соглашению сторон, на основе анализа фактического материала, указывает И. С. Жилин⁶⁶. Английские специалисты коммерческой эксплуатации морского флота Эдвард Стивенс и Баттер菲尔д утверждают, что «составление диспаши относится к обязанностям судовладельца...»⁶⁷.

Однако независимо от того, кто будет распределять общую аварию, содержание диспаши, порядок расчета, процедура диспашного производства в основном аналогичны⁶⁸.

Общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузом пропорционально их стоимости (ст. 277 КТМ Украины, ч. 3 ст. 284 КТМ РФ).

Принцип расчета общей аварии следующий: стоимость имущества (судна, груза и фрахта), ради спасения которого была произведена общая авария, составляет контрибуционный капитал (контрибуционную стоимость). Сумма общей аварии делится на контрибуционный капитал. Таким образом, получается величина контрибуционного дивиденда (процентное отношение суммы общей аварии к контрибуционному капиталу). Произведение контрибуционного дивиденда на величину части контрибуционного капитала, принадлежащую участнику морского предприятия (находящуюся на его риске), составляет величину его взноса на покрытие общей аварии, которая указывается в диспаше. Сумма взносов всех участников общей аварии покрывает общеаварийные убытки. Эти средства направляются на возмещение общей аварии и распределяются между лицами, понесшими таковые убытки.

Для справедливого распределения общей аварии в необходимо определить контрибуционную стоимость и размер общей аварии.

Общие принципы определения **контрибуционного капитала** (стоимости судна, груза и фрахта), соразмерно которым устанавливаются взносы на покрытие общеаварийных убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии, определены в Правиле XVII и нормах национального законодательства — ст. 287 КТМ Украины, ст. 304 КТМ РФ. Контрибуционная стоимость определяется на основе действительной чистой стоимости данного имущества по окончании морского предприятия. К такой стоимости прибавляется сумма, возмещаемая в порядке распределения общей аварии за пожертвованное имущество, если только данная сумма в нее не включена. При определении контрибуционной стоимости имущества вычитаются все дополнительные расходы, произведенные в отношении данного имущества после акта общей аварии, за исключением таких расходов, которые признаются общей аварией или относятся на судно на основании решения о выплате специальной компенсации.

Контрибуционная стоимость груза определяется в момент выгрузки груза исходя из стоимости, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета — на основании стоимости груза в момент его отгрузки. Стоимость груза включает в себя расходы на

страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца. Из стоимости груза вычитаются суммы всех убытков от гибели или повреждения груза до его выгрузки либо во время его выгрузки. Контибуционная стоимость груза, определяется исходя из суммы чистой выручки от продажи груза с прибавлением к ней суммы, возмещаемой в порядке распределения общей аварии.

Контибуционная стоимость судна определяется без учета того обстоятельства, что судно в момент акта общей аварии зафрахтовано по бербоут-чартеру или по тайм-чартеру. При определении контибуционной стоимости имущества из находившихся на риске судовладельца фрахта и платы за проезд пассажиров вычитаются произведенные в целях получения фрахта и платы за проезд пассажиров расходы (в том числе расходы на заработную плату членам экипажа судна), которые не пришлось бы нести, если судно и груз погибли бы при обстоятельствах, вызвавших общую аварию, и которые не могут быть отнесены к общей аварии. Почта, багаж пассажиров, личное имущество и сопровождаемые ими личные автомобили не участвуют в общей аварии.

Сумма общей аварии устанавливается на основании финансовых документов в случае прямых платежей (оплата услуг спасателей, покупка бункера, затраты на временный ремонта судна и т. п.).

Если же пожертвования выразились в повреждении судна, его машин или оборудования, размер вызванных этим общеаварийных убытков определяется по-разному, в зависимости от того, были ли фактически произведены ремонт судна и замена поврежденных частей или не были.

Если был проведен ремонт судна или замена его частей, составляющие общую аварию убытки от повреждения судна, его машин или принадлежностей определяются исходя из разумной стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено (п. «а» Правила XVIII Йорк-Антверпенских правил, п. 1 ст. 283 КТМ Украины, п. 1 ст. 298 КТМ РФ). При этом, чтобы избежать неосновательного обогащения судовладельца в результате замены старых частей судна новыми, для судов старше пятнадцати лет применяется правило «за новое вместо старого». Этот период установлен исходя из обычного срока службы судна и практики удовлетворительного состояния судов в течение пятнадцати лет после постройки.

Скидка в размере одной трети стоимости ремонта применяется только со стоимости новых материалов или частей, которые являются полностью обработанными и готовыми к установке на судно (Правило XIII Йорк-Антверпенских правил). Аналогичные правила восприняты и национальными кодексами, в частности в ч. 2 ст. 283 КТМ Украины, п. 1 ст. 298, ст. 299 КТМ РФ. Скидки «за новое вместо старого» не делаются со стоимости временного ремонта судна, признаваемой общей аварией (п. «с» Правила XIV Йорк-Антверпенских правил, п. 2 ст. 299 КТМ РФ). Вычеты не производятся в отношении провианта, предметов снабжения, якорей и якорных цепей (Правило XIII Йорк-Антверпенских правил, п. 2 ст. 299 КТМ РФ). Расходы на постановку судна в сухой док, стапеля и связанные с этим расходы на его перемещение полностью относятся к общей аварии. Расходы на очистку, окраску и т. п. корпуса судна возмещаются в размере половины расходов, и только в том случае, если с момента предшествующей покраски прошло не более двенадцати месяцев (Правило XIII Йорк-Антверпенских правил, п. 4 ст. 299 КТМ РФ).

Если не производился ремонт судна или замена его частей (судно может эксплуатироваться без вывода из эксплуатации до планового ремонта), на общую аварию принимается «разумное уменьшение стоимости, произшедшее в результате таких повреждений или утрат, но не превышающее расчетной стоимости ремонта» (п. «в» Правила XVIII Йорк-Антверпенских правил). Согласно п. 2 ст. 298 КТМ РФ, в случае, если ремонт судна не производился, убытки от повреждения судна определяются в сумме, на которую стоимость судна уменьшилась в результате повреждения и которая согласно смете не выше стоимости ремонта судна. Аналогичное правило содержится в п. 2 ст. 283 КТМ Украины.

В случаях полной действительной гибели судна или когда стоимость ремонта повреждений превысила бы стоимость судна в исправном состоянии (полная конструктивная гибель), сумма, подлежащая возмещению по общей аварии, равна разнице между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии, после вычета из нее оценочной стоимости исправления повреждений, не являющихся общеаварийными, и стоимостью судна в поврежденном состоянии (чистой выручки от продажи судна в поврежденном состоянии) (п. «в» Правила XVIII Йорк-Антверпенских правил, ч. 3. ст. 283 КТМ Украины, ст. 300 КТМ РФ).

Общеаварийные убытки от повреждения или гибели груза рассчитываются на основе стоимости груза на момент его выгрузки, определяемой по коммерческой фактуре, выставленной получателю груза, а при отсутствии такой фактуры — по стоимости груза, принятого на борт. Стоимость во время выгрузки включает стоимость страхования и фрахта, кроме тех случаев, когда этот фрахт не находится на риске грузовладельца (Правило XVI Йорк-Антверпенских правил, ч. 1 ст. 284 КТМ Украины, п. 1 ст. 301 КТМ РФ). Если поврежденный груз продан и сумма ущерба не была иначе согласована, возмещаемый по общей аварии убыток равен разности между чистой выручкой от продажи и чистой стоимостью в неповрежденном состоянии. В случае продажи поврежденного груза относящиеся к общей аварии убытки составляют разницу между стоимостью груза в неповрежденном состоянии и чистой выручкой от продажи груза.

При определении размера общей аварии на сумму общеаварийных убытков (кроме расходов по заработной плате и довольствию экипажа и снабжению судна топливом, маслом и т. п.) начисляется комиссия в размере 2 % (Правило XX Йорк-Антверпенских правил 1994 г., ст. 285 КТМ Украины, п. 1 ст. 302 КТМ РФ). Такая норма в Правилах 2004 г. отсутствует.

Так как между моментом, когда были понесены общеаварийные убытки, и моментом их распределения и возмещения их соответствующей части тому участнику перевозки, который их понес, проходит значительное время, на сумму общей аварии начисляются также годовые проценты. При распределении общей аварии по правилам КТМ или по Йорк-Антверпенским правилам 1950 г. их размер составлял 5 % в год, а при применении Йорк-Антверпенских правил 1974 г. и 1994 г. — 7 % в год (Правило XXI Йорк-Антверпенских правил, ст. 286 КТМ Украины, ст. 303 КТМ РФ). Это положение сформулировано в Правилах 2004 г. более общим образом: на общую аварию принимаются проценты по издержкам, пожертвованиям и возмещениям, относимым на общую аварию в течение трех месяцев после составления диспации, должным образом учитывая при этом промежуточные платежи, либо произведенные сторонами, участвующими в покрытии общей аварии, либо из депозитного фонда по общей аварии. Непосредственно устанавливать ставку процента в соответствии с п. «б» Правила XXI возложено на Ассамблею Международного морского комитета.

Требовать распределения общей аварии можно независимо от того, каковы были причины опасности, вызвавшей общеаварийные убытки. Согласно Правилу D Йорк-Антверпенских правил, право на возмещение общей аварии не умаляется тем, что происшествие, которое вызвало пожертвования или расходы, произошло по вине одной из сторон, участвующих в морском предприятии. То есть участник перевозки, виновный в возникновении общей для судна и груза опасности (например, перевозчик, предоставивший заведомо немореходное судно, которое из-за этого потерпело крушение, или грузовладелец, сдавший к перевозке самовозгорающийся груз под неправильным наименованием, что привело к пожару, и т. п.), вправе потребовать, чтобы произведенные за его счет для устраниния этой опасности расходы и пожертвования были распределены между всеми участниками перевозки. При этом такое распределение общей аварии (то есть без учета виновности лиц, вызвавших убытки) «не ущемляет возможные средства судебной защиты против или в интересах этой стороны в отношении такой вины» (Правило D Йорк-Антверпенских правил, ст. 281 КТМ Украины, п. 3 ст. 285 КТМ РФ). В некоторых случаях перевозчик не отвечает перед грузовладельцами за последствия виновного поведения членов экипажа и некоторых других обслуживающих судно лиц — при навигационной ошибке и в случае пожара на судне. Поэтому судовладелец, который в таких условиях произвел общеаварийные расходы, чтобы спасти судно и груз, вправе требовать возмещения части этих расходов от грузовладельцев в порядке распределения общей аварии. Грузовладельцы, выплатившие судовладельцу пришедшиеся на них доли этих расходов, не смогут затем потребовать их возвращения, поскольку судовладелец (перевозчик) по условиям договора перевозки не несет перед ними ответственности за обстоятельства (навигационную ошибку, пожар), вызвавшие необходимость общеаварийных расходов. На иной позиции стоит практика судов США, законодательство Нидерландов и Бельгии, в связи с чем в чартеры и коносаменты обычно включаются специальные оговорки⁶⁹.

Приведем пример распределения общей аварии из практики Международной юридической службы⁷⁰.

Допустим, что на судне стоимостью USD 11,75 млн. при выходе из гавани возник пожар, при тушении которого судно получило повреждения от огня в размере USD 1 млн., а в результате операции по тушению пожара повреждений не было.

На судне перевозился груз, принадлежащий двум грузо-владельцам: «А» и «Б», стоимостью, соответственно, USD 3 млн. и USD 6 млн. Обе партии груза получили повреждения от огня на сумму USD 250 тыс. каждая. Груз Грузовладельца «А» был водостойким и в результате операции по тушению пожара дополнительных повреждений не получил, а партия груза, принадлежавшая Грузовладельцу «Б», получила дополнительные повреждения на USD 1 млн., поскольку вода, использовавшаяся для тушения пожара, повредила этот груз.

Для тушения пожара был привлечен профессиональный спасатель, услуги которого обошлись судовладельцу в USD 1,4 млн. Фрахт причитался судовладельцу в размере USD 0,9 млн., но был получен только в сумме USD 750 тыс., поскольку Грузовладелец «А» отказался уплатить фрахт в сумме USD 25 тыс., а Грузовладелец «Б» – USD 125 тыс., в том числе USD 100 тыс. из-за несохранности груза, поврежденного водой, которая использовалась при тушении пожара.

Судно

Первоначальная стоимость (USD)	11 750 000
За вычетом ущерба от пожара	<u>1 000 000</u>
	10 750 000

Груз

Грузовладелец «А»

Первоначальная стоимость груза	3 000 000
За вычетом ущерба от пожара	<u>250 000</u>
	2 750 000

Грузовладелец «Б»

Первоначальная стоимость груза	6 000 000
За вычетом ущерба от пожара	<u>250 000</u>
За вычетом ущерба от тушения пожара	<u>1 000 000</u>
	4 750 000

Фрахт, причитающийся судовладельцу

Потеря фрахта: по партии Грузовладельца А	900 000
по партии Грузовладельца Б	25 000

Расходы по спасению

1 400 000

Контрибуционный капитал: $10\ 750\ 000 + 750\ 000 + 2\ 750\ 000 + 4\ 750\ 000 + 1\ 000\ 000 = 20\ 000\ 000$

Сумма общей аварии: $1\ 000\ 000 + 1\ 400\ 000 + 100\ 000 = 2\ 500\ 000$

Контрибуционный дивиденд: $2\ 500\ 000 : 20\ 000\ 000 = 0,125$

Взносы на покрытие общей аварии:

- по судну и фрахту: $0,125 (10\ 750\ 000 + 750\ 000) = 1\ 437\ 500$
- по Грузовладельцу А: $0,125 (2\ 750\ 000) = 343\ 750$
- по Грузовладельцу Б: $0,125 (4\ 750\ 000 + 1\ 000\ 000) = \underline{718\ 750}$

Итого: **2 500 000**

Сумма долей участников общего морского предприятия, направленных на покрытие общей аварии, таким образом, в точности покрывает сумму общей аварии и направляется на компенсацию общеаварийных убытков.

Судовладелец получит USD 1,5 млн. в компенсацию расходов по спасанию и суммы потери фрахта, соответствующей убыткам грузовладельца, которые возмещаются в порядке распределения общей аварии.

Грузовладелец «Б» получит USD 1 млн. в порядке компенсации стоимости груза, поврежденного водой, так как такое повреждение было прямым и предвиденным результатом операции по тушению пожара.

Грузовладелец «А» не получит компенсации и будет сам нести свои убытки, поскольку они не относятся к общей аварии, и, кроме того, понесет расходы на покрытие общей аварии, поскольку часть его груза была спасена в результате совершения общеаварийных действий.

8. СОСТАВЛЕНИЕ ДИСПАШИ

При наличии аварийного чрезвычайного морского происшествия лицо, потерпевшее ущерб, вправе поставить вопрос об отнесении этого происшествия к категории общей аварии. Расчет по распределению общей аварии называется диспашей (average statement). При составлении диспации диспашеры отделяют общую аварию от частной аварии, то есть от убытков, которые относятся на счет лица, понесшего эти убытки.

Диспашер приступает к распределению общей аварии по заявлению заинтересованных лиц — владельцев груза, судна, оборудования, бункера и т. д., а в надлежащих случаях также и страховщиков имущества, участвующего в покрытии данной общей аварии. Чаще всего диспашер назначается судовладельцем, который должен представить доказательства того, что понесенные убытки должны быть отнесены к категории общеаварийных. На основании заявления судовладельца или иного заинтересованного лица и приложенных к заявлению документов диспашер приступает к работе. Согласно Правила Е Йорк-Антверпенских правил, на стороне, заявившей об общей аварии, лежит бремя доказывания того, что заявленные убытки и расходы действительно подлежат распределению в порядке общей аварии. Аналогичная норма содержится и в национальном законодательстве (ст. 289 КТМ Украины, п. 1 ст. 306 КТМ РФ).

На основе представленных материалов диспашер выносит мотивированное постановление о признании или непризнании общей аварии, о начале производства по составлению диспаши, рассыпает это постановление заинтересованным лицам (судовладельцу, грузовладельцу, фрахтовщику и др.) с указанием, какие сведения и документы должны быть представлены диспашеру для составления диспаши, и устанавливает срок их представления, который должен быть не менее одного месяца.

Если в течение 12 месяцев со дня окончания общего морского предприятия или после запроса диспашера заявление о потерях или расходах, на возмещение которых в порядке общей аварии претендует сторона морского предприятия, не будет подано или не будут представлены доказательства для обоснования заявленного требования или доказательства, подтверждающие стоимость имущества, диспашер вправе по имеющейся в его распоряжении информации составить диспашу и оценить размер требований, причем диспаша в этом случае может оспариваться только на основании того, что она явно неправильна (Правило Е Йорк-Антверпенских правил, п. 2 ст. 306 КТМ РФ).

Заявители обязаны представить диспашеру материалы, необходимые для производства расчета:

— выписки из судовых журналов и других судовых документов, подтверждающих дату и время морского происшествия, послужившего причиной совершения акта общей аварии;

- доказательства юридических фактов, составляющих акт общей аварии, дату и время отклонения судна от курса в связи с морским происшествием, прибытие в порт убежища, выход из порта убежища и прибытие в порт назначения и т. д.;
- акты экспертов по заходу судна в порт убежища и по ремонтным работам, произведенным в этом порту, вместе со счетами на оплату услуг экспертов, независимо от того, кем эти эксперты были приглашены: страховщиком, судовладельцами, грузовладельцами или классификационным обществом;
- подробное описание ремонта, произведенного в порту убежища, с указанием вида ремонта: временный или постоянный, а также стоимость сверхурочных работ;
- подробное описание швартовых и/или грузовых операций, произведенных в порту убежища с указанием цели: для выполнения ремонтных работ или для обеспечения общей безопасности. Необходимо приложить счета на оплату этих операций;
- общий дисбурсменский счет агента, покрывающий расходы, связанные с заходом в порт убежища, с приложением подтверждающих документов;
- ведомости на выплату заработной платы экипажу с подробным указанием надбавок, выплаченных членам экипажа за оказание помощи судну в порту убежища;
- документы, подтверждающие стоимость рациона питания экипажа;
- подробное описание расхода топлива и снабжения для захода в порт убежища и стоянки в этом порту, а также для возвращения судна в прежнее местоположение;
- копии исходящих телексов и подробное описание международных телефонных разговоров, связанных с морским происшествием, с приложением счетов; на всех счетах должны быть отметки об их оплате;
- при пожаре: заключение эксперта о разделении ущерба, вызванного огнем и обстоятельствами при его тушении; счета на ремонт судна с указанием причин повреждений; счета на затраты, связанные с тушением пожара, перезарядкой огнетушителей, углекислотных баллонов и др.;
- при посадке судна на мель: заключение эксперта с разделением повреждений на те, которые произошли в результате посадки судна на мель, и на те, которые были получены при снятии судна с мели; счета на ремонт, разделенные таким же образом;

копия спасательного контракта, если судно пользовалось услугами спасателей; счета на лихтеровку судна на мели и др.;

- оригиналы коносаментов;
- манифест на грузы, находившиеся на борту судна в момент морского происшествия;
- подробное описание доставленных в порт назначения грузов;
- заключение по инспектированию доставленных грузов;
- аварийные подписки и гарантии по общей аварии;
- копии или корешки депозитных расписок;
- заполненная грузовладельцами оценочная форма на груз с приложением копий фактур;
- копии чартеров с указанием фрахтовой ситуации судна;
- счета на выплаченный фрахт и начисления с него, если фрахт оплачивается в порту назначения и т. д.⁷¹

Значение отдельных документов при определении общей аварии неравнозначно. При отсутствии одних диспашер вообще не может, например, признать факт наличия или отсутствия общей аварии или определить, какие убытки были фактически понесены сторонами. Другие документы служат лишь для объяснения и уточнения отдельных вопросов, и необходимость их представления зависит от конкретных обстоятельств. Основными, наиболее важными документами, требующимися при оформлении аварии, а также документами для составления и обжалования диспаши являются: судовой, машинный и радиожурналы, акт об аварии, а также акты, устанавливающие размеры аварии отдельно по судну и грузу.

В начале диспаши приводится постановление диспашера, определяющее род аварии, и указывается дата, когда он приступил к составлению диспаши, затем приводится перечень документов, положенных в основание диспаши. Далее следует определение диспашера о стоимости судна и груза в неповрежденном состоянии и размере фрахта, указывается, на чьем риске они находились. В следующем разделе приводится расчет общей и частной аварий. В этом разделе указываются: 1) суммы, признаваемые общей аварией; 2) суммы, признаваемые частной аварией; 3) пояснения и описания к статьям убытков и расходов, а также мотивировка отнесения убытка к общей и частной авариям; 4) определяется стоимость имущества, участвующего в покрытии общей аварии (контрибуционная стоимость)⁷².

Диспаша составляется в количестве по числу сторон с учетом, что один экземпляр должен оставаться в делах диспашера. Состав-

ленная диспаша представляет собой перечень обязательств по внесению взносов на покрытие общей аварии и по возмещению понесенного вреда, которые балансируют как кредит и дебет. Диспаша и материалы, на основании которых она составляется, являются открытыми для всех заинтересованных лиц (в число заинтересованных лиц входят стороны, участвующие в общей аварии, и их страховщики) (ч. 2 ст. 289 КТМ Украины, п. 4 ст. 306 КТМ РФ), которые вправе получить заверенные диспашером копии материалов.

Обычно оформление диспаши длится несколько месяцев, а иногда, при сложности расчетов или задержек в предоставлении диспашеру необходимых документов и сведений, а также при пересмотре диспаши, составление диспаши затягивается до года и более. В этой связи в некоторых странах к делам, связанным с общей аварией, применяется не годичный срок давности, как это предусмотрено Правилами Гаага-Висби 1924/1968 гг., а более длительный. Например, во Франции Законом об общей аварии от 7 июля 1967 г. предусмотрен пятилетний срок исковой давности, в Аргентине – четырехлетний, в Англии – шестилетний и т. д.⁷³ В Правиле ХХIII Йорк-Антверпенских правил 2004 г. указаны сроки исковой давности.

В случае обнаружения в диспаше неточностей или ошибок в расчетах диспашер по своей инициативе или по заявлению сторон может внести соответствующее исправление в форме дополнения к основной диспаше (аддендум), являющееся составной частью диспаши.

Диспашер должен немедленно по установлении факта общей аварии сообщить заинтересованным лицам о необходимости создания обеспечения по общей аварии. Наиболее распространенным на практике обеспечением является аварийная подписька (аварийный бонд), которая выдается судовладельцу грузовладельцем или фрахтователем в удостоверение своего обязательства по уплате доли общеаварийных расходов, поскольку именно судовладелец, как правило, авансирует расходы, которые потом могут быть отнесены к общеаварийным. Надлежащим обеспечением признается также банковская гарантия. В обеспечение исполнения обязательств может быть открыт депозитный счет, на который будут вноситься денежные депозиты, служащие источником взносов по общей аварии. Очевидно, что ни судовладелец, ни грузовладельцы не должны делать взносов, превышающих стоимость принадлежащего им спасенного имущества.

В Российской Федерации диспаша подписывается диспашером, скрепляется печатью Ассоциации диспашеров и рассыдается заинтересованным сторонам. При большом числе таких сторон им могут быть направлены выписки из диспаши, заверенные председателем Ассоциации, с указанием на то, что с полным текстом диспаши они могут ознакомиться по экземпляру, хранящемуся в делах Ассоциации (ст. 8 Положения об Ассоциации диспашеров и порядке составления диспаш).

Вступившая в силу диспаша должна быть выполнена участниками общей аварии добровольно, выполняя обязательство, принятое на себя ранее выданной аварийной подпиской. При невыполнении этого обязательства диспаша приводится в исполнение в принудительном порядке, т. е. судебным исполнителем.

В Украине диспаша считается документом, на основании которого взыскание задолженности может быть произведено в бесспорном порядке, если таковой документ скреплен исполнительной надписью нотариуса. Для получения исполнительной надписи нотариусу необходимо предъявить диспашу и справку диспашера о том, что диспаша не отменена и не изменена судом (п. 6 Перечня документов, по которым взыскание задолженности производится в бесспорном порядке на основании исполнительных надписей нотариусов)74.

Диспашер является распорядителем специального счета, который открывается на основании Правила ХХII. Непосредственное управление банковским счетом осуществляют представители судовладельца и вкладчиков, которые депонировали денежные суммы для обеспечения платежей лицам, имеющим на них право в возмещение общей аварии, расходов по спасанию или специальных расходов, подлежащих уплате со стороны груза, в отношении которого был получен депозит. Здесь нам хотелось бы затронуть такой способ обеспечения исполнения денежных обязательств и форму расчетов как эскроу.

В мировой практике эскроу понимается, прежде всего, как разновидность расчетов, наряду с такими их формами, как: инкассо, аккредитив, вексель. Однако, эскроу может надежно исполнять и гарантийную (обеспечительную) функцию.

В некоторых странах услуги эскроу являются предметом специального лицензирования, поскольку их однозначно можно отнести к разряду кредитных операций. Например, в США услуги эскроу агентов подлежат особому лицензированию.

Схематически механизм эскроу можно представить следующим образом. Денежное обязательство, обеспечивается при помощи эскроу заключением соглашения (Escrow Agreement). Стороны главновного обязательства (в нашем случае, общей аварии) перечисляют денежные средства на счет эскроу агента и уполномочивают эскроу агента (агентов) списать денежные средства со счета во исполнение обязательства. Как правило, право и одновременно обязанность по перечислению денег на счет получателя у агента эскроу возникают по получении ним двухстороннего письма за подписями, например, покупателя и поставщика, однако в Escrow Agreement может быть предусмотрено, что сам агент эскроу будет контролировать правильность исполнения обязательства, либо, как в этом случае, агент эскроу должен получить указание или согласие уполномоченного лица (диспашера) на освобождение денежных средств и перечисление их получателю денежных средств.

За составление диспаши взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии (ст. 290 КТМ Украины, ст. 307 КТМ РФ). Согласно законодательства Российской Федерации, сбор предназначается для покрытия расходов, связанных с деятельностью Ассоциации диспашеров (гонорар диспашера, экспертов, почтово-телефрафные расходы, оформление и печатание диспаши, копирование документов и т. п.). Сумма сбора включается в диспашу в качестве общеаварийных убытков и распределяется между всеми участниками пропорционально долям их участия в покрытии общей аварии. Сбор за составление диспаши подлежит уплате лицом, на которое его уплата отнесена диспашером, в течение месяца со дня составления и регистрации диспаши, если в ней не установлен иной срок. Ассоциация диспашеров может предложить лицу, обратившемуся за распределением общей аварии, внести аванс сбора.

В случае, если диспашер выносит мотивированное постановление о непризнании общей аварии, сбор взимается в минимальном размере.

В Российской Федерации Положение о сборах за составление диспаш⁷⁵ является приложением к Положению об Ассоциации диспашеров и порядку составления диспаш. Размер сбора в Российской Федерации за составление диспаши определяется следующим образом:

Сумма общеаварийных расходов и убытков (в долларах США)	Сумма сбора (в долларах США)
до 10 000	10 %, но не менее 500
от 10 000 до 50 000	1000 + 5 % от суммы свыше 10 000
от 50 000 до 100 000	3000 + 3 % от суммы свыше 50 000
свыше 100 000	4500 + 2 % от суммы свыше 100 000

9. ПРАВОВОЙ СТАТУС ДИСПАШЕРА

Сложность и даже некоторая казуистичность правовых норм об общей аварии, разнообразие встречающихся на практике видов общеаварийных убытков, наличие на судне грузов большого числа разных владельцев — эти и некоторые другие причины делают процесс распределения общей аварии весьма трудоемким, требующим специальных знаний и опыта. Поэтому такое распределение в большинстве случаев поручается специальным лицам — диспашерам⁷⁶. Задачей диспашера является установление наличия общей аварии, исчисление ее размеров, определение стоимости имущества, участвующего в покрытии общей аварии, и составление диспашши. Термин «диспашер» французского происхождения, который широко используется в континентальной Европе. В странах англосаксонской правовой семьи используется термин «average adjuster». Диспашер наделяется исключительным правом на составление диспашши.

В СССР до 1946 г. диспашеры состояли при судах общей юрисдикции портовых городов и назначались председателями этих судов. В 1946 г. по распоряжению Совета Министров СССР при Всесоюзной Торговой Палате в Москве было организовано Бюро диспашеров. Диспашеры являлись должностными лицами, состоящими при Торгово-промышленной палате СССР, где они объединялись в Ассоциацию диспашеров. Они назначались Президиумом этой палаты «из лиц, обладающих знаниями и опытом в области морского права» (ч. 1 ст. 246 КТМ СССР), и действовали на основании Положения об Ассоциации диспашеров и порядке составления диспашши.

Согласно ст. 288 КТМ Украины, наличие общей аварии и расчет диспетчера производится согласно заявлению заинтересованных лиц диспетчерами. Нормы КТМ Украины не предъявляют каких-либо требований к лицам, которые могут выступать в роли диспетчеров.

Согласно ст. 305 КТМ РФ, наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению составляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области морского права — диспетчерами. В Российской Федерации диспетчеры состоят при Торгово-промышленной палате РФ. Диспетчеры назначаются Президиумом Торгово-промышленной палаты из числа лиц, обладающих знаниями в области морского права, морского страхования, международного транспорта, валютного регулирования, а также международных обычаях торгового мореплавания. Диспетчеры в Российской Федерации объединены в Ассоциацию диспетчеров, которая действует на основании Положения об Ассоциации диспетчеров и порядке составления диспетчера. При выполнении своих функций диспетчер руководствуется КТМ РФ, а также Положением об Ассоциации диспетчеров и порядке составления диспетчера. В соответствии со ст. 285 КТМ РФ в случае, если это предусмотрено соглашением сторон, диспетчер руководствуется соответствующей редакцией Йорк-Антверпенских правил об общей аварии, а при неполноте подлежащего применению закона — другими международными обычаями торгового мореплавания (в том числе Йорк-Антверпенскими правилами), даже если стороны не предусмотрели своим соглашением их применение⁷⁷.

В Польше, согласно приказу Министра судоходства от 15 сентября 1966 г., на должность диспетчера может быть назначен тот, кто: является польским гражданином, полностью является правоспособным и дееспособным, имеет безупречную репутацию и надлежащим образом выполняет обязанности диспетчера; окончил юридический или экономический факультет либо имеет свидетельство капитана дальнего плавания, обладает практическими знаниями в области морского права и обычаях международного торгового мореплавания; владеет не менее чем двумя иностранными языками, причем один из них — английский; имеет, по крайней мере, пятилетний стаж работы по вопросам, связанным с морскими авариями; сдал экзамен комиссии, назначенной президентом Палаты внешней торговли Польши, по специальности диспетчера⁷⁸.

Диспетчер приступает к выполнению возложенных на него функций по заявлению заинтересованных лиц — владельцев, а в

надлежащих случаях и страховщиков имущества, участвующего в покрытии данной общей аварии. В Российской Федерации диспашер может быть назначен также и Президиумом Торгово-промышленной палаты. Ассоциация диспашеров руководствуется национальным законодательством в области морского права, а также Положением об ассоциации диспашеров и порядке составления диспаш. При этом диспашер должен на основе материалов, представленных заявителем, вынести мотивированное постановление о признании наличия общей аварии в указанных заявителем убытках и принятии к производству поручения заявителя. Он должен составить диспашу или постановление о непризнании наличия общей аварии⁷⁹.

При возникновении в процессе составления диспашы вопросов, требующих для их разрешения знаний в специальных областях (судовождении, судостроении, рыболовстве, ремонта судов, оценки судов и грузов и т. д.), касающихся ремонта морских судов, определения стоимости имущества, участвующего в покрытии общей аварии, и других вопросов диспашер вправе назначить экспертизу, поручив проведение ее одному или нескольким лицам (п. 3 ст. 306 КТМ РФ). Заключение эксперта является лишь одним из видов доказательств, и диспашер вправе принять его или отвергнуть. В последнем случае он обязан изложить в диспаше мотивы своего несогласия с заключением эксперта.

Такая экспертиза может быть доверена диспашером аварийному комиссару или другому лицу, обладающему соответственными знаниями и полномочиями. Также аварийный комиссар может быть назначен страховой компанией для проверки правильности составления диспашером диспашы. Аварийный комиссар — это физическое или юридическое лицо, уполномоченное страховщиком, для установления причин, характера и размера убытков по застрахованным транспортным средствам и грузам. Обычно имя, почтовый и телеграфный адрес аварийного комиссара указываются страховщиком в страховом сертификате или в полисе.

В практике США функции аварийных комиссаров выполняет сообщество корреспондентов комитета андеррайтеров Нью-Йорка. Также со стороны страховой компании может действовать Insurance Adjuster (страховой аджастэр) — это физическое или юридическое лицо, представляющее интересы страховой компании в решении вопросов по урегулированию заявленных претензий страхователя в связи со страховым случаем. Insurance Adjuster

осуществляет оценку риска после страхового случая (реализации риска) и стремится достичь соглашения со страхователем о сумме страхового возмещения, подлежащего выплате, исходя из обязательств страховщика, взятых по заключенному им договору страхования. Insurance Adjuster анализирует факты и рисковые обстоятельства страхового случая, составляет экспертное заключение для страховщика по материалам этого анализа, проводит работу в области рисков менеджмента, выполняет функции аварийного комиссара. Деятельность Insurance Adjuster может осуществляться в рамках структурного подразделения страховой компании или специализированной организации (агента) страховщика, работающего на основании соответствующего соглашения по экспертизе и ликвидации убытков. Insurance Adjuster в США также может выполнять функции диспашера. Insurance Adjuster уполномочен установить (в связи со страховым случаем): имел ли место страховой случай; причастность страхователя к наступлению страхового случая; характер и размеры ущерба; причины и условия возникновения страхового случая; наличие или отсутствие обстоятельств, обусловливающих исковые требования или возражения сторон.

За рубежом существует практика объединения диспашеров и Insurance Adjuster в ассоциации или крупные компании.

В 1869 г. была основана международная Ассоциация диспашеров по общей аварии (AAA), объединяющая диспашерские фирмы, специалистов, работающих в судоходстве и страховании, судовладельцев, страховщиков и юристов. Членами Ассоциации могут стать практикующие диспашеры, являющиеся видными специалистами-экспертами в области морского права, общей аварии и морского страхования и прошедшие специальный экзамен. Правилами Ассоциации установлены строгие стандарты беспристрастности ее членов. В настоящее время в состав Ассоциации входят 70 действительных членов-диспашеров⁸⁰.

В США существует международная организация Average Adjuster, основанная в Нью-Йорке в 1954 году и на сегодняшний день насчитывающая около 150 филиалов по всему миру.

Европейская ассоциация диспашеров основана в 1961 году в Антверпене, постоянное местонахождение Ассоциации в Бельгии, в Брюсселе. Основными задачами Ассоциации являются:

- сравнительный анализ норм, правил, обычаев, обыкновений общей аварии, а также обмен и распространение знаний об этом институте морского права;
- обобщение практики;
- усовершенствование и унификация законодательства в данной сфере;
- сохранение и поддержание высокого уровня профессионального поведения диспашеров;
- распространение знаний о профессии, повышение уровня квалификации специалистов.

Для этого Ассоциация проводит круглые столы, изучает правовую документацию, обменивается знаниями, создает рабочие группы, форумы, проводит встречи членов Ассоциации, осуществляет взаимодействие с национальными и международными Ассоциациями.

Решения и резолюции, принимаемые Ассоциацией, являются обязательными для её членов.

Ассоциация имеет следующие категории членства:

- А. Постоянные члены
- В. Младшие члены
- С. Почётные члены
- Д. Удалившись от дел (на пенсии)
- Е. Корреспонденты

Согласно с требованиями Устава Ассоциации, ее членами могут стать физические лица с высшим образованием в сфере морского права, а если этого требуют национальные правовые нормы — прошедшие квалификационные экзамены и практикующие в сфере составления и расчетов диспашери. Кроме того, Ассоциация выдвигает и другие требования к своим кандидатам. Так, например, при условии, что в стране проживания ассоциированного члена существует внутреннее объединение диспашеров, членство в такой организации является обязательным для соискателя. Если же в стране соискателя назначением диспашеров занимается государственный орган, то соискатель обязан состоять в списке данного госоргана. Принятие в члены Ассоциации проходит согласно голосованию, решение принимается простым большинством.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ См.: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. — Л.: Изд-во Междунар. фонда истории науки, 1991. — С. 279.
- ² См.: Акимов Р.И. Вопросы общей и частной аварии в практике Дальневосточного пароходства // Технико-экономическая информация (ММФ СССР). — 1966. — № 8. — С. 8-14. — (Сер.: Безопасность мореплавания).
- ³ См.: Александрова К.И. Общая авария и порядок ее оформления. — М.: Морской транспорт, 1967.
- ⁴ См.: Александрова К.И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Литерные правила) // Морское право и практика. — 1967. — № 35. — С. 12-22.
- ⁵ См.: Александрова К.И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Правила I-X) // Морское право и практика. — 1967. — № 36. — С. 38-53.
- ⁶ См.: Александрова К.И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Правила XI-XXII) // Морское право и практика. — 1968. — № 37. — С. 33-47.
- ⁷ См.: Жилин И.С. Общая авария и вопросы морского права. — 3-е изд. — М.: Морской транспорт, 1958.
- ⁸ См. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М.: Спарк, 2002.
- ⁹ См.: Глава «Общая авария» // Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. — М.: Спарк, 2000. — С. 477-509.
- ¹⁰ Глава «Общая авария» //Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. — Л.: Изд-во Междунар. фонда истории науки, 1991. — С. 274-290.
- ¹¹ См.: Мешера В.Ф. Общие убытки при морской перевозке груза. Морское право. — М.: Морской транспорт, 1962. — Вып. V. — 32 с.
- ¹² См.: Оберг Р.Р. Распределение убытков по общей аварии при вине участников морской перевозки. // Торговое мореплавание и практика. — 1959. — № 5. — С. 34-36.
- ¹³ См.: Оберг Р.Р. О подсудности споров по диспашам. (Из практики Бюро диспашеров при Всесоюзной торговой палате) // Морское право и практика». — 1963. — № 1. — С. 72-80.
- ¹⁴ См.: Рудольф Г.Р. Йорк-Антверпенские правила, их история и развитие, с комментариями правил в редакции 1924 г.: Пер. с англ. — М.: Гос. финансовое изд-во, 1935.
- ¹⁵ См.: Сидоренко А.В. Документальное оформление морских происшествий. — О.: Латстар, 2000.
- ¹⁶ См.: Сидоренко А.В. Проект Положения о диспашерах и порядке составления диспации. — О.: ЮжНИИМФ, 1994.
- ¹⁷ См.: Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия. — О.: ЛАТСТАР, 2001.
- ¹⁸ См.: Яркин П.И. Общая авария. — Калининград: Минрыбхоз СССР, 1991.

- ¹⁹ См.: Шемонаєв В.Ю. Загальна аварія (цивілістичні аспекти): Автореф. дис.... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ин-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. – К., 2003.
- ²⁰ См.: Шемонаєв В.Ю. Загальна аварія як підстава виникнення цивільних правовідносин // Часопис Київ. ун-ту права. – 2002. – № 4. – С. 59-73.
- ²¹ См.: Шемонаєв В.Ю. Римський генезис інституту загальної аварії // Актуальні проблеми держави і права. – О.: Юрид. літ., 2002. – № 13. – С. 63-67.
- ²² См.: Шемонаєв В.Ю. Цивільно-правові наслідки загальної аварії // (Актуальні проблеми держави і права). Правові проблеми становлення та розвитку сучасної української держави: Матеріали 4-ї (56-ї) звіт. наук. конф. проф.-викл. складу Одес. нац. юрид. академії, м. Одеса, березень, 2001 р. – О.: Юрид. літ., 2001. – № 11. – С. 249-251.
- ²³ См.: Стивенс Э.Ф., Баттерфильд К.С.Д. Практика судоходства. – М.: Транспорт, 1984.
- ²⁴ См.: Виноградов П.П., Гун К.К. Страхование морских судов и оформление аварий на море. – М.: Госфиниздат, 1937.
- ²⁵ См.: Гросгольм М.А. Случай общей аварии при случайной посадке судна на мель на внутренних рейдах, реках и каналах // Торговое мореплавание и морское право. – 1965. – № 3. – С. 60-62.
- ²⁶ См.: Кордон А.В. Из практики оформления общей аварии в Черноморском пароходстве // Морской флот. – 1964. – № 4. – С. 17-19.
- ²⁷ См.: Михаэлис Е.В. Капитан судна, его права, обязанности и ответственность по русскому морскому торговому праву. – Феодосия, 1916.
- ²⁸ См.: Оберг Р.Р., Фафурин Н.А. Коммерческая практика заграничного плавания. – М.: Транспорт, 1967. – С. 269-302.
- ²⁹ См.: Харди Айвами Е.Р. Перевозка грузов морем. – М.: Транспорт, 1981.
- ³⁰ См.: Шпекторов А.И. Организация и деятельность Бюро диспашеров при Всесоюзной торговой палате // Торговое мореплавание и морское право». – 1963. – № 1. – С. 65-71.
- ³¹ Михаэлис Е.В. Капитан судна, его права, обязанности и ответственность по русскому морскому торговому праву. – Феодосия, 1916. – С. 319.
- ³² Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под редакцией А.С. Кокина. – Л.: Изд-во Межд. фонда истории науки, 1991. – С. 274.
- ³³ Лебедев В., Мельников Н., Мовляк И. Распределение общеаварийных убытков морского предприятия. Транспорт. – 2006. – № 41 – С. 69.
- ³⁴ См.: Шемонаєв В.Ю. Римський генезис інституту загальної аварії // Актуальні проблеми держави і права. – О.: Юрид. літ., 2002. – № 13. – С. 63-67.
- ³⁵ См.: Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия. – О.: ЛАТСТАР, 2001. – С. 162.
- ³⁶ См.: Шемонаєв В.Ю. Загальна аварія (цивілістичні аспекти): Автореф. дис.... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ин-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. – К., 2003. – С. 5.
- ³⁷ См.: Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия. – О.: ЛАТСТАР, 2001. – С. 163.
- ³⁸ См.: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. – Л.: Изд во Междунар. фонда истории науки, 1991. – С. 274.

- ³⁹ См.: Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия. — О.: ЛАТСТАР, 2001. — С. 167.
- ⁴⁰ Лебедев В., Мельников Н. Какую аварию считать общей? Судоходство. — 2006. — № 9 — С. 65.
- ⁴¹ См.: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. — Л.: Изд во Междунар. фонда истории науки, 1991. — С. 275.
- ⁴² См.: Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия. — О.: ЛАТСТАР, 2001. — С. 167.
- ⁴³ См.: Сидорченко В. Ф. Общая авария. — СПб., 1999. — С. 110.
- ⁴⁴ См.: Шемонаев В.Ю. Загальна аварія (цивілістичні аспекти): Автореф. дис.... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ин-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. — К., 2003. — С. 13.
- ⁴⁵ См.: Александрова К.И. Общая авария и порядок ее оформления. — М.: Транспорт, 1967. — С. 10.
- ⁴⁶ Подписка, выдаваемая грузополучателем (страховщиками груза) перевозчику при получении груза в том случае, когда имели место убытки и расходы, могущие быть признанными общей аварией. В А. б. получатель обязуется объявить стоимость груза и уплатить причитающуюся долю по общей аварии согласно диспаше.
- ⁴⁷ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Кол. авторов. — М.: Транспорт, 1973. — С. 25.
- ⁴⁸ См.: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. — Л.: Изд во Междунар.фонда истории науки, 1991. — С. 277.
- ⁴⁹ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Кол. авторов. — М.: Транспорт, 1973. — С. 265.
- ⁵⁰ См.: Положение о бюро диспашеров и о порядке составления диспаш: Утв. президиумом Всесоюзной торговой палаты 24 февраля 1971 г., протокол № 41 // Материалы по морскому праву. — М., 1972. — Вып. I. — С. 4-7.
- ⁵¹ См.: Инструкция о порядке оформления общей аварии: Утв. приказом ММФ СССР № 165 от 3 октября 1973 г.
- ⁵² Лебедев В., Мельников Н., Мовляк И. Распределение общеаварийных убытков морского предприятия. Транспорт. — 2006. — № 41 — С. 71.
- ⁵³ Лебедев В., Мельников Н., Мовляк И. Распределение общеаварийных убытков морского предприятия. Транспорт. — 2006. — № 41 — С. 70.
- ⁵⁴ Лебедев В., Мельников Н., Мовляк И. Распределение общеаварийных убытков морского предприятия. Транспорт. — 2006. — № 41 — С. 71.
- ⁵⁵ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. — М.: Спарк, 2000. — С. 495-496.
- ⁵⁶ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. — М.: Спарк, 2000. — С. 490-491.
- ⁵⁷ См.: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. — Л.: Изд-во Междунар. фонда истории науки, 1991. — С. 281.
- ⁵⁸ См.: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. — Л.: Изд-во Междунар. фонда истории науки, 1991. — С. 280.
- ⁵⁹ Заработка плата включает все платежи, произведенные капитану, лицам командного состава и команде или начисленные в их пользу, независимо

- от того, возложены ли такие платежи на судовладельца в силу закона, или они произведены на основании договора о найме (правило XI(с) Йорк-Антверпенских правил).
- ⁶⁰ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. — М.: Спарк, 2000. — С. 486.
- ⁶¹ Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. — М.: Спарк, 2000. — С. 486-487.
- ⁶² См.: Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. — М.: Спарк, 2002. — С. 409-410.
- ⁶³ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. — М.: Спарк, 2000. — С. 494.
- ⁶⁴ См.: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. — Л.: Изд-во Междунар. фонда истории науки, 1991. — С. 283.
- ⁶⁵ См.: Жилин И.С. Общая авария и вопросы морского права. — М.: Морской транспорт, 1953. — С. 40.
- ⁶⁶ См.: Стивенс Э.Ф., Баттерфильд К.С.Д. Практика судоходства. — М.: Транспорт, 1984. — С. 62.
- ⁶⁷ См.: Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия. — О.: Латстар, 2001. — С. 182.
- ⁶⁸ См.: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. — Л.: Изд-во Междунар. фонда истории науки, 1991. — С. 283-285.
- ⁶⁹ См.: Лебедев В., Мельников Н. Какую аварию считать общей? Судоходство. — 2006. — № 9 — С. 65.
- ⁷⁰ См.: Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия. — О.: ЛАТСТАР, 2001. — С. 183.
- ⁷¹ См.: Калинина И.А. Российское морское право: оформление общей аварии // <http://www.spbpravo.ru/comm.php>
- ⁷² См.: Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия. — О.: ЛАТСТАР, 2001. — С. 184.
- ⁷³ Утверждено Постановлением Кабинета Министров Украины от 29.06.1999.
- ⁷⁴ См.: Положение о сборах: Утв. решением Президиума Торгово-промышленной палаты РФ от 28 января 1993 г.
- ⁷⁵ См.: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. — Л.: Изд во Междунар. фонда истории науки, 1991. — С. 288.
- ⁷⁶ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. — М.: Спарк, 2000. — С. 504.
- ⁷⁷ См.: Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию. — М.: Союзморнипроект, Транспорт, 1974. — Вып. 5. — С. 60-63.
- ⁷⁸ См.: Бекяшев К.А. Морское рыболовное право. — М.: Колос, 2001. — 412.
- ⁷⁹ См.: Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия. — О.: ЛАТСТАР, 2001. — С. 181.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИЕ ПРАВИЛА 1994 г.

ПРАВИЛО О ТОЛКОВАНИИ

Распределение общей аварии должно производиться по следующим литературным и цифровым правилам, с исключением применения всякого закона или практики, которые противоречат им.

За исключением предусмотренного Правилом Парамаунт и цифровыми правилами, общая авария должна распределяться в соответствии с литературными правилами.

ПРАВИЛО ПАРАМАУНТ

На общую аварию принимаются только пожертвования или расходы, разумно произведенные или понесенные.

ПРАВИЛО А

Общей аварией признается только такой акт, когда и только когда были произведены намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или затраты в целях общего спасания для предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии.

Пожертвования и расходы, признаваемые общей аварией, должны распределяться между различными участвующими интересами на предусмотренных далее основаниях.

ПРАВИЛО В

Под общим морским предприятием подразумевается предприятие, когда одно или более судов буксируют или толкают другое судно или суда, при условии, что они все вовлечены в коммерческую деятельность, а не в спасательную операцию.

Когда предпринимаются меры для сохранения судов и их грузов, если таковые имеются, от общей опасности, то должны действовать эти правила.

Судно не находится в общей опасности с другим судном или судами, если посредством простого отсоединения от другого судна или судов оно окажется в безопасности; но если само по себе это отсоединение является актом, относящимся к общей аварии, то общее морское предприятие продолжает действовать.

YORK-ANTWERP RULES 1994

RULE OF INTERPRETATION

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE PARAMOUNT

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

RULE A

There is a general average act, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

RULE B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

ПРАВИЛО С

Только такие потери, убытки и расходы признаются общей аварией, которые являются прямым последствием акта общей аварии.

К общей аварии не должны относиться убытки, потери или расходы, понесенные в связи с нанесением вреда окружающей среде или вследствие утечки или сброса загрязняющих веществ из имущества, вовлеченного в общее морское предприятие.

Демередж, потеря рынка, потери и расходы, понесенные вследствие задержки как во время рейса, так и впоследствии, а также любые косвенные убытки не должны приниматься на общую аварию.

ПРАВИЛО D

Право на возмещение убытков по общей аварии не затрагивается, даже если событие, вызвавшее пожертвование или затраты, обусловлено виной одной из участвующих в предприятии сторон, что однако не ущемляет возможных средств судебной защиты против или в интересах этой стороны в отношении такой вины.

ПРАВИЛО Е

На стороне, заявляющей требования в порядке общей аварии, лежит бремя доказательства того, что заявленные убытки и расходы действительно подлежат возмещению в порядке общей аварии.

Все стороны, требующие возмещения по общей аварии, должны направить диспашеру в письменной форме уведомление об убытках или расходах, в отношении которых они требуют возмещения, в течение 12 месяцев с момента окончания совместного морского предприятия.

Если такое уведомление не направлено, или если в течение 12 месяцев после отправления просьбы о предоставлении такой информации, какая-то сторона не предоставит доказательств, подтверждающих заявленное требование, или данных о контрибуционной стоимости, то диспашер будет вправе оценить принимаемую на общую аварию контрибуционную стоимость на основании сведений, имеющихся в его распоряжении, оценка которых может быть опровергнута только в том случае, если эта оценка явно неправильна.

RULE C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be admitted as general average.

RULE D

Rights to contribution in general average shall not be affected, through the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

RULE E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

ПРАВИЛО F

Все дополнительные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы признаны общей аварией, должны рассматриваться как общая авария и соответственно распределяться независимо от избегнутых расходов, если таковые были, для других интересов, но только в пределах тех избегнутых расходов, которые были бы признаны общей аварией.

ПРАВИЛО G

Общая авария исчисляется как в отношении убытков, так и в отношении контрибуционного взноса, на основании стоимости во время и в месте окончания предприятия.

Это правило не влияет на определение места, в котором должна быть составлена диспаша.

Когда судно находится в каком-то порту или месте в обстоятельствах, которые позволяют заявить общую аварию в соответствии с положениями Правил X и XI, а груз или часть его отправляется к месту назначения при помощи иных средств, то права и обязательства по общей аварии должны (при условии, что интересы по грузу были заявлены, если это практически было возможно осуществить) сохраняться в максимальном объеме, как если бы не было такой отправки груза, как будто предприятие продолжало осуществляться на первоначальном судне в течение времени, насколько это оправдано условиями договора об отфрахтовании и действующим законодательством. Доля, причитающаяся с груза по общей аварии согласно положению третьего абзаца настоящего Правила, не должна превышать суммы, которую внесли бы грузовладельцы, если бы груз был отправлен за их счет.

ПРАВИЛО I. ВЫБРАСЫВАНИЕ ГРУЗА

Выбрасывание за борт груза возмещается в порядке общей аварии лишь в том случае, когда такой груз перевозится в соответствии с признанными торговыми обычаями.

RULE F

Any additional expense incurred in place of another expense, which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This Rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law. The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

RULE I. JETTISON OF CARGO

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognized custom of the trade.

**ПРАВИЛО II.
УТРАТА ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОЖЕРТВОВАНИЯ
РАДИ ОБЩЕГО СПАСАННЯ**

Утрата или повреждение имущества, возникшее в период действия общего морского предприятия, в результате или вследствие пожертвования, произведенного ради общего спасания, или в результате проникновения воды в трюм через открытые люки или другие отверстия, сделанные с целью выбрасывания груза ради общего спасания, подлежит возмещению по общей аварии.

ПРАВИЛО III. ТУШЕНИЕ ПОЖАРА НА БОРТУ СУДНА

Ущерб, который при тушении пожара на борту судна причинен судну и грузу или одному из них водой или иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна, подлежит возмещению в порядке общей аварии, за исключением того, что компенсация не полагается за ущерб от дыма и жары, вызванных огнем.

ПРАВИЛО IV. ОБРУБАНИЕ ОБЛОМКОВ

Потеря или убыток, вызванные обрубанием обломков или частей судна, которые были снесены ранее или потеряны в результате несчастного случая, не подлежат возмещению в порядке общей аварии.

ПРАВИЛО V. ПРЕДНАМЕРЕННАЯ ПОСАДКА НА МЕЛЬ

Когда судно преднамеренно выброшено на берег ради общей безопасности, независимо от того, могло ли оно быть снесено в этом случае на берег или нет, потери или убытки имущества общего морского предприятия, явившиеся следствием такого выбрасывания, принимаются на общую аварию.

ПРАВИЛО VI. СПАСАТЕЛЬНОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ

а. Затраты, произведенные сторонами, участвующими в предприятии в связи со спасанием, в соответствии с договором или на иных основаниях, относятся на общую аварию, при условии, что

**RULE II.
LOSS OR DAMAGE BY SACRIFICES
FOR THE COMMON SAFETY**

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

RULE III. EXTINGUISHING FIRE ON SHIPBOARD

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

RULE IV. CUTTING AWAY WRECK

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

RULE V. VOLUNTARY STRANDING

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

RULE VI. SALVAGE REMUNERATION

a. Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were

спасательные операции осуществлялись в целях предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии.

Затраты, принимаемые на общую аварию, должны включать спасательное вознаграждение, учитывающее квалификацию и действия спасателей по предотвращению и уменьшению вреда окружающей среде, как это предусмотрено статьей 13, параграф 1(b) Международной конвенции о спасании, 1989 г.

б. Особая компенсация, которая полагается спасателю от судовладельца в соответствии со статьей 14 указанной Конвенции в размере, определенном параграфом 4 данной статьи или в соответствии с какими-либо другими подобными правилами на общую аварию не принимается.

ПРАВИЛО VII. ПОВРЕЖДЕНИЕ МАШИН И КОТЛОВ

Повреждения, причиненные машинам и котлам судна, находящегося на мели в опасном положении, при осуществлении усилий для снятия его с мели, возмещаются по общей аварии, если доказано, что эти повреждения были результатом действительного намерения снять судно с мели ради общей безопасности, несмотря на риск таких повреждений; однако если судно находится на плаву, никакие потери или ущерб, причиненные работой главной силовой установки и котлов, ни при каких обстоятельствах не подлежат возмещению в порядке положениями, на общую аварию не принимается.

ПРАВИЛО VIII. РАСХОДЫ ПО РАЗГРУЗКЕ СИДЯЩЕГО НА МЕЛИ СУДНА И ВЫЗВАННЫЙ ЭТИМ УЩЕРБ

Если судно находится на мели и в порядке акта общей аварии с него выгружают груз, топливо и судовое снабжение или что-либо из вышеперечисленного, дополнительные расходы по разгрузке, найму лихтеров и обратной погрузке (если она будет иметь место), а также потери или ущерб, нанесенные вследствие этого имуществу, участвующему в морском предприятии, подлежат принятию на общую аварию.

carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

b. Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

RULE VII. DAMAGE TO MACHINERY AND BOILERS

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

RULE VIII. EXPENSES LIGHTENING A SHIP WHEN ASHORE, AND CONSEQUENT DAMAGE

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be admitted as general average.

ПРАВИЛО IX. ГРУЗ, ИНВЕНТАРЬ СУДНА И ПРЕДМЕТЫ СНАБЖЕНИЯ, СОЖЖЕННЫЕ ВМЕСТО ТОПЛИВА

Груз, судовой инвентарь и снабжение или что-либо из них, по необходимости сожженные вместо топлива ради общей безопасности в угрожающей ситуации, принимаются на общую аварию, но при этом на общую аварию принимается только та стоимость судового инвентаря и снабжения, которая не превышает расчетной стоимости топлива, которое было бы израсходовано, если бы осуществлялся запланированный рейс.

ПРАВИЛО X. РАСХОДЫ В ПОРТУ УБЕЖИЩА и т. п.

а. Если судно вынуждено зайти в порт или место убежища, или возвратиться в порт или место погрузки вследствие несчастного случая, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств, которые делают этот заход необходимым ради общей безопасности, расходы по заходу в такой порт или место подлежат принятию на общую аварию; если судно выйдет оттуда со своим первоначальным грузом или частью его, соответствующие расходы по выходу из порта или места, вызванные таким заходом или возвращением, также подлежат принятию на общую аварию. Если судно находится в каком-либо порту или месте убежища и по необходимости перемещается в другой порт или место из-за невозможности произвести ремонт в первом порту или месте, предписания настоящего Правила подлежат применению и ко второму порту или месту, как если бы это был первый порт или место убежища, и стоимость такого перемещения, включая временный ремонт и буксировку, принимаются на общую аварию. Предписания Правила XI подлежат применению к продлению рейса, вызываемому таким перемещением.

б. Стоимость переукладки на борту или выгрузки груза, топлива или предметов снабжения в порту или месте погрузки, захода или убежища признаются общей аварией, когда переукладка или выгрузка были необходимы ради общей безопасности или для обеспечения возможности ремонта судна, если судно повреждено пожертвованием или несчастным случаем, если ремонт был необходим для безопасного продолжения рейса, за исключением случаев, когда повреждение судна обнаружено в порту или месте погрузки или захода, при условии, что в течение

RULE IX. CARGO, SHIP'S MATERIALS AND STORES USED FOR FUEL

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be admitted as general average, but when such an allowance is made for the cost of the ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

RULE X. EXPENSES AT PORT OF REFUGE, etc.

a. When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average. When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

b. The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage.

рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, связанного с таким повреждением.

Расходы по перегрузке или по выгрузке груза, топлива или предметов снабжения не относятся на общую аварию, если они произведены исключительно в целях переукладки из-за смещения, произшедшего в течение рейса, если только такая мера не является необходимой ради общей безопасности.

с. Во всех случаях, когда расходы по обработке или выгрузке груза, топлива или предметов снабжения принимаются на общую аварию, расходы по хранению, включая страхование, если оно произведено разумно, по обратной погрузке и укладке такого груза, топлива или предметов снабжения равным образом принимаются на общую аварию. Положения Правила XI должны применяться к дополнительному периоду задержки судна, вызванному такой перегрузкой и переукладкой.

Однако если судно признано непригодным к плаванию, или если оно не продолжит своего первоначального рейса, расходы по хранению принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию, или отказа от рейса, или до даты завершения выгрузки груза, если признание судна непригодным к плаванию или отказ от рейса имели место до такой даты.

ПРАВИЛО XI. ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА И СОДЕРЖАНИЕ ЭКИПАЖА, И ДРУГИЕ РАСХОДЫ ПРИ СЛЕДОВАНИИ К ПОРТУ УБЕЖИЩА И В ПОРТУ УБЕЖИЩА и т. п.

а. Расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды, разумно произведенные в период продления рейса, которое было вызвано заходом судна в порт или место убежища, или возвращением в порт или место погрузки, равно как топливо и предметы снабжения, израсходованные в течение того же периода времени, принимаются на общую аварию, если расходы по заходу в такой порт или место возмещаемы по общей аварии в соответствии с Правилом X (а).

б. В случае, если судно зайдет в какой-либо порт или место и задержится там вследствие несчастного случая, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств, которые сделали это необходимым ради общей безопасности, или чтобы отремонтировать повреждения судна, причиненные пожертвованием или несчастным случаем, если ремонт необходим для безопасного продолжения

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

c. Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

RULE XI. WAGES AND MAINTENANCE OF CREW AND OTHER EXPENSES BEARING UP FOR AND IN A PORT OF REFUGE, etc.

a. Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

b. When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and

рейса, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды, разумно произведенные за время дополнительной задержки в таком порту или месте до момента, когда судно будет или должно было бы быть готово к продолжению рейса, подлежат принятию на общую аварию.

Топливо и предметы снабжения, израсходованные за дополнительный период задержки, также подлежат принятию на общую аварию, за исключением топлива и предметов снабжения, израсходованных на производство ремонта, не принимаемых на общую аварию.

Портовые расходы, возникшие в течение дополнительного периода задержки, также принимаются на общую аварию, за исключением тех, которые возникли единственно вследствие ремонта, не принимаемого на общую аварию.

Тем не менее, если повреждение судна обнаружено в порту или месте погрузки или захода при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, связанного с таким повреждением, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды, топливо и предметы снабжения, израсходованные за дополнительный период задержки для нужд ремонта обнаруженного таким образом повреждения, не принимаются на общую аварию, даже если ремонт необходим для безопасного продолжения рейса.

Если судно признано непригодным к плаванию, или если оно не продолжит своего первоначального рейса, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды и израсходованные топливо и предметы снабжения принимаются на общую аварию только до даты признания судна непригодным к плаванию, или отказа от рейса, или до даты завершения выгрузки груза, если признание судна непригодным к плаванию или отказ от рейса имели место до такой даты.

с. Для целей настоящего и прочих Правил, заработка плата включает все платежи, произведенные капитану, лицам командного состава и команде, или начисленные в их пользу, независимо от того, возложены ли такие платежи на судовладельца в силу закона, или они произведены на основании договора о найме.

д. Затраты на мероприятия, предпринятые для предотвращения или уменьшения вреда окружающей среде, должны приниматься на общую аварию, если они понесены в результате какого-либо одного или всех следующих обстоятельств:

crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

c. For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or articles be made under the terms or articles of employment.

d. The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

- (i) в результате операции, осуществленной для общей безопасности, которая, будучи предпринятой стороной, не являющейся участником общего морского предприятия, даст право этой стороне на получение вознаграждения за спасение;
- (ii) в результате захода или выхода из порта или места в обстоятельствах, предписанных Правилом X (а);
- (iii) в результате необходимости оставаться в порту или ином месте в обстоятельствах, предписанных Правилом X (а), при условии, что если произошла фактическая утечка или сброс загрязняющих веществ, затраты на любые дополнительные мероприятия, необходимые для того, чтобы предотвратить или уменьшить загрязнение окружающей среды, не должны относиться на общую аварию;
- (iv) обязательно в связи с разгрузкой, складированием или перегрузкой груза в тех случаях, когда затраты на эти операции принимаются на общую аварию.

ПРАВИЛО XII. ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ и т. д.

Повреждение или гибель груза, топлива или предметов снабжения, произшедшие вследствие перекладки, выгрузки, помещения на склад, обратной погрузки и укладки, возмещаются по общей аварии тогда и только тогда, когда стоимость соответствующих мероприятий принимается на общую аварию.

ПРАВИЛО XIII. ВЫЧЕТЫ ИЗ СТОИМОСТИ РЕМОНТА

В тех случаях, когда старые материалы или части заменяются новыми, из стоимости ремонта, принимаемого на общую аварию, не делается вычетов за разницу «новое вместо старого» за исключением случаев, когда возраст судна превышает 15 лет; в таком случае вычитается одна треть. Вычеты определяются в соответствии с возрастом судна, начиная с 31 декабря года завершения постройки до даты заявления общей аварии, за исключением автономных спасательных средств и шлюпок, аппаратуры и оборудования для связи и навигации, машин и котлов, вычеты по которым определяются в соответствии с возрастом соответствующих частей, к которым они применяются.

Вычеты должны производиться только со стоимости новых материалов или их частей, законченных производством и готовых к установке на борту судна.

- (i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;
- (ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X (a);
- (iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule XI (b), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average.
- (iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is admissible as general average.

RULE XII. DAMAGE TO CARGO IN DISCHARGING, ETC.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

RULE XIII. DEDUCTIONS FROM COST OF REPAIRS

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of «new for old» where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

Не делается никаких вычетов в отношении провианта, предметов снабжения, якорей и якорных цепей. Сборы по сухому доку и стапелям и расходы по перемещению судна включаются полностью.

Расходы по очистке, окраске или покрытию подводных частей судна не относятся на общую аварию, если только эти части не были окрашены или покрыты в течение 12 месяцев, которые предшествовали дате общей аварии. В таком случае на общую аварию принимается половина этих расходов.

ПРАВИЛО XIV. ВРЕМЕННЫЙ РЕМОНТ

Когда в порту погрузки, захода или убежища осуществляется временный ремонт ради общей безопасности, или для устранения повреждений, причиненных общеаварийным пожертвованием, стоимость такого ремонта принимается на общую аварию.

Когда временный ремонт случайного повреждения осуществляется лишь в целях получения возможности завершения предприятия, стоимость такого ремонта подлежит принятию на общую аварию, независимо от сбережений, если таковые были, для других интересов (но только в пределах сбереженных расходов, которые были бы произведены и возмещены по общей аварии, если этот ремонт не был осуществлен в указанном месте).

Со стоимости временного ремонта, возмещаемого по общей аварии, не производится скидок за «новое вместо старого».

ПРАВИЛО XV. ПОТЕРЯ ФРАХТА

Потеря фрахта, возникающая из-за повреждения или гибели груза, подлежит возмещению по общей аварии, если эта потеря причинена актом общей аварии, или если повреждение или гибель груза возмещаются по общей аварии.

Из суммы потерянного брутто-фрахта вычитаются расходы, которые его собственник должен был бы произвести для того, чтобы заработать такой фрахт, но не произвел вследствие пожертвования.

ПРАВИЛО XVI. СУММА, ВОЗМЕЩАЕМАЯ ПО ГРУЗУ, ПОГИБШЕМУ ИЛИ ПОВРЕЖДЕННОМУ ВСЛЕДСТВИЕ ПОЖЕРТВОВАНИЯ

Сумма, подлежащая возмещению по общей аварии за повреждение или гибель пожертвованного груза, равняется

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables. Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

RULE XIV. TEMPORARY REPAIRS

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions «new for old» shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

RULE XV. LOSS OF FREIGHT

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

RULE XVI. AMOUNT TO BE MADE GOOD FOR CARGO LOST OR DAMAGED BY SACRIFICE

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained

убытку, понесенному в результате этого, рассчитанному на основе стоимости во время выгрузки, определяемой по коммерческой фактуре, выставленной получателю или, при отсутствии такой фактуры, по стоимости груза, принятого на борт. Стоимость во время выгрузки включает стоимость страхования и фрахта, кроме тех случаев, когда этот фрахт не находится на риске груза.

Когда поврежденный таким образом груз продан и сумма ущерба не была иначе согласована, возмещаемый по общей аварии убыток равен разности между чистой выручкой от продажи и чистой стоимостью в неповрежденном состоянии, рассчитанной в соответствии с положениями первого параграфа настоящего Правила.

ПРАВИЛО XVII. КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ

Контрибуционные взносы по общей аварии производятся на основе чистой действительной стоимости имущества по окончании предприятия, кроме тех случаев, когда стоимость груза равна стоимости груза на время выгрузки, определяемой по коммерческой фактуре, выставленной получателю, или при отсутствии такой фактуры, по стоимости груза, принятого на борт.

Стоимость груза включает стоимость страхования и фрахта, если только этот фрахт не находится на риске иных интересов, чем груз, с вычетом из этой стоимости любой потери или ущерба, причиненных грузу до или во время выгрузки. Стоимость судна определяется без учета положительного или отрицательного влияния любого димайз- или тайм-чартера, в котором может находиться судно.

К этим стоимостям прибавляется сумма, возмещенная по общей аварии за пожертвованное имущество, если таковая уже не включена, причем, из бывших на риске фрахта или проездной платы вычитываются такие расходы и заработка плата, которые не пришлось бы оплачивать для получения фрахта, если бы судно и груз полностью погибли во время акта общей аварии, и которые не были возмещены по общей аварии; из стоимости имущества исключаются также все дополнительные расходы, которые были произведены в отношении его после акта общей аварии, кроме тех расходов, которые возмещаются по общей аварии, или падают на судно на основании вознаграждения на компенсацию особых услуг, что предусмотрено статьей 14 Международной Конвенции по спасанию, 1989 г., или в соответствии с другим подобным положением.

thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

RULE XVII. CONTRIBUTORY VALUES

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value.

The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

В обстоятельствах, предусмотренных в третьем абзаце Правила С, контрибуционные взносы по грузу и другому имуществу должны определяться на основании их стоимости на момент доставки в первоначально определенное место назначения, если они не были проданы или ими распорядились иным образом, не доставив до места назначения, при этом контрибуционный взнос по судну определяется по его фактической нетто стоимости на момент завершения выгрузки груза.

Однако если груз продан до момента его доставки в место назначения, его контрибуционный взнос определяется в размере чистой фактической выручки от продажи, с прибавлением любой суммы, возмещаемой по общей аварии.

Почта, пассажирский багаж, личное имущество и сопровождающие личные автомобили не участвуют в общей аварии.

ПРАВИЛО XVIII. ПОВРЕЖДЕНИЕ СУДНА

Сумма, подлежащая возмещению по общей аварии за повреждение или гибель судна, его машин и/или оборудования, явившиеся результатом акта общей аварии, составляет:

а. В случае ремонта или замены,

Разумную действительную стоимость ремонта или замены таких повреждений или утрат, с учетом вычетов по Правилу XIII;

б. В случае, если ремонт и замена не осуществлялись,

Разумное уменьшение стоимости, произшедшее в результате таких повреждений или утрат, но не превышающее расчетной стоимости ремонта. Однако в случаях полной действительной гибели судна, или в тех случаях, когда стоимость ремонта повреждений превысила бы стоимость судна в исправном состоянии, сумма, подлежащая возмещению по общей аварии равна разнице между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии, после вычета из нее оценочной стоимости исправления повреждений, не являющихся общеаварийными, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи, если таковая имела место.

ПРАВИЛО XIX. НЕ ОБЪЯВЛЕННЫЙ ИЛИ НЕПРАВИЛЬНО ОБЪЯВЛЕННЫЙ ГРУЗ

Повреждение или ущерб, причиненные грузам, погруженным без ведома судовладельца или его агента, либо грузам, намеренно

In the circumstances envisaged in the third para-graph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall con-tribute upon its actual net value at the time of comple-tion of discharge of cargo.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Mails, passengers' luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

RULE XVIII. DAMAGE TO SHIP

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

a. When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accor-dance with Rule XIII;

b. When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be mea-sured by the net proceeds of sale, if any.

RULE XIX. UNDECLARED OR WRONGFULLY DECLARED CARGO

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at

обозначенным неправильно во время отгрузки, не подлежат принятию на общую аварию; однако в том случае, если эти грузы окажутся спасенными, их владельцы обязаны участвовать во взносах по общей аварии.

Повреждение или ущерб, причиненные грузам, неправильно объявленным при отгрузке в меньшей стоимости, чем их действительная стоимость, подлежат возмещению по общей аварии на основе объявленной стоимости, однако во взносах по общей аварии такие грузы участвуют по их действительной стоимости.

ПРАВИЛО XX. СНАБЖЕНИЕ СРЕДСТВАМИ

Комиссия в размере 2 процентов с общеаварийных издержек, кроме заработной платы и содержания капитана, лиц командного состава и команды, а также стоимости топлива и предметов судового снабжения, не замененных во время рейса, возмещается по общей аварии.

Ущерб, понесенный владельцами груза, проданного с целью увеличения средств на покрытие расходов по общей аварии, принимаются на общую аварию.

Стоимость страхования средств на покрытие расходов по общей аварии также принимается на общую аварию.

ПРАВИЛО XXI. ПРОЦЕНТЫ ПО УБЫТКАМ, ВОЗМЕЩАЕМЫМ ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ

На общую аварию принимаются проценты по издержкам, пожертвованиям и возмещениям, относимым на общую аварию, в размере 7 процентов годовых в течение трех месяцев после составления диспази, должным образом учитывая при этом промежуточные платежи, либо произведенные сторонами, участвующими в покрытии общей аварии, либо из депозитного фонда по общей аварии.

ПРАВИЛО XXII. ОБРАЩЕНИЕ С ДЕНЕЖНЫМИ ДЕПОЗИТАМИ

В тех случаях, когда были получены денежные депозиты со стороны груза в обеспечение взносов по общей аварии, спасанию или специальным расходам, такие депозиты должны без промедления вноситься на общий счет, открытый совместно на имя представителя, назначенного от судовладельца, и на имя

time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

RULE XX. PROVISION OF FUNDS

A commission of 2 per cent. on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average.

The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average shall be allowed in general average.

The cost of insuring general average disbursements shall also be admitted in general average.

RULE XXI. INTEREST ON LOSSES MADE GOOD IN GENERAL AVERAGE

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average at the rate of 7 per cent. per annum, until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

RULE XXII. TREATMENT OF CASH DEPOSITS

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and

представителя, назначенного от депонентов, в банке, одобренном или обоими.

Депонированная таким образом сумма вместе с наросшими процентами, если таковые будут, служит обеспечением уплаты сторонам, имеющим на это право, взносов по общей аварии, спасанию или специальным расходам, подлежащим уплате со стороны груза, по которому получен депозит.

Частичные платежи или возвраты из депозитов могут быть произведены по письменному удостоверению диспашера. Такие депозиты, платежи или возвраты не оказывают влияния на окончательные обязательства сторон.

a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both.

The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected.

Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

YORK-ANTWERP RULES 2004

RULE OF INTERPRETATION

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE PARAMOUNT

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

RULE A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

RULE B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

RULE C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be allowed as general average.

RULE D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

RULE E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

RULE F

Any additional expense incurred in place of another expense, which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.

The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

RULE I. JETTISON OF CARGO

No jettison of cargo shall be allowed as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

RULE II. LOSS OR DAMAGE BY SACRIFICES FOR THE COMMON SAFETY

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be allowed as general average.

RULE III. EXTINGUISHING FIRE ON SHIPBOARD

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be allowed as

general average; except that no allowance shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

RULE IV. CUTTING AWAY WRECK

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be allowed as general average.

RULE V. VOLUNTARY STRANDING

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

RULE VI. SALVAGE REMUNERATION

a. Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in general average, save only that if one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salved values and not general average contributory values), the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made.

b. Salvage payments referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage 1989 have been taken into account.

c. Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance (such as SCOPIC) shall not be allowed in general average and shall not be considered a salvage payment as referred to in paragraph (a) of this Rule.

RULE VII. DAMAGE TO MACHINERY AND BOILERS

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where

a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be allowed as general average.

RULE VIII. EXPENSES LIGHTENING A SHIP WHEN ASHORE, AND CONSEQUENT DAMAGE

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be allowed as general average.

RULE IX. CARGO, SHIP'S MATERIALS AND STORES USED FOR FUEL

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be allowed as general average, but when such an allowance is made for the cost of ...ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

RULE X. EXPENSES AT PORT OF REFUGE, etc.

a. (i) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be allowed as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be allowed as general average.

(ii) When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place of refuge because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place of refuge as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be allowed as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

b. (i) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be allowed as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

(ii) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be allowable as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

c. Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is allowable as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be allowed as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

RULE XI. WAGES AND MAINTENANCE OF CREW AND OTHER EXPENSES PUTTING IN TO AND AT A PORT OF REFUGE, etc.

a. Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge

or returning to her port or place of loading shall be allowed as general average when the expenses of entering such port or place are allowable as general average in accordance with Rule X (a).

b. For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

c. (i) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, fuel and stores consumed during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be allowed as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

(ii) Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be allowed as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(iii) Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be allowable as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

(iv) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, fuel and stores consumed and port charges shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

d. The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common

maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X (a);

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule XI (c), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is allowable as general average.

RULE XII. DAMAGE TO CARGO IN DISCHARGING, ETC.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be allowed as general average, when and only when the cost of those measures respectively is allowed as general average.

RULE XIII. DEDUCTIONS FROM COST OF REPAIRS

a. Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of «new for old» where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

b. The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship. No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables. Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

c. The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or

coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

RULE XIV. TEMPORARY REPAIRS

a. Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be allowed as general average.

b. Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be allowed as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there. Provided that for the purposes of this paragraph only, the cost of temporary repairs falling for consideration shall be limited to the extent that the cost of temporary repairs effected at the port of loading, call or refuge, together with either the cost of permanent repairs eventually effected or, if unrepaired at the time of the adjustment, the reasonable depreciation in the value of the vessel at the completion of the voyage exceeds the cost of permanent repairs had they been effected at the port of loading, call or refuge.

c. No deductions «new for old» shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

RULE XV. LOSS OF FREIGHT

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be allowed as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so allowed.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

RULE XVI. AMOUNT TO BE ALLOWED FOR CARGO LOST OR DAMAGED BY SACRIFICE

a. The amount to be allowed as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from

the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

b. When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be allowed in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

RULE XVII. CONTRIBUTORY VALUES

a. (i) The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value.

(ii) The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge.

(iii) The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

b. To these values shall be added the amount allowed as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Art. 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

c. In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall

contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

d. Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount allowed as general average.

e. Mails, passengers' luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute to general average.

RULE XVIII. DAMAGE TO SHIP

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

a. When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

b. When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

RULE XIX. UNDECLARED OR WRONGFULLY DECLARED CARGO

a. Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

b. Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

RULE XX. PROVISION OF FUNDS

- a. The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.
- b. The cost of insuring average disbursements shall also be allowed in general average.

RULE XXI. INTEREST ON LOSSES ALLOWED IN GENERAL AVERAGE

- a. Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.
- b. Each year the Assembly of the Comit  Maritime International shall decide the rate of interest which shall apply. This rate shall be used for calculating interest accruing during the following calendar year.

RULE XXII. TREATMENT OF CASH DEPOSITS

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

RULE XXIII. TIME BAR FOR CONTRIBUTIONS TO GENERAL AVERAGE

- a. Subject always to any mandatory rule on time limitation contained in any applicable law:

(i) Any rights to general average contribution, including any rights to claim under general average bonds and guarantees, shall be extinguished unless an action is brought by the party claiming such contribution within a period of one year after the date upon which the general average adjustment was issued. However, in no case shall such an action be brought after six years from the date of the termination of the common maritime adventure.

(ii) These periods may be extended if the parties so agree after the termination of the common maritime adventure.

b. This Rule shall not apply as between the parties to the general average and their respective insurers.

ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 г.

В интересах дальнейшего совершенствования и развития сотрудничества в области перевозок грузов по р. Дунай пароходства:

Баварский Ллойд АО (БЛ) Федеративной Республики Германии
Болгарское речное пароходство (БРП)

Первое дунайское пароходное общество (ДДСГ) Республики Австрия

Венгерское судоходное акционерное общество (МАХАРТ)

Румынское речное пароходство (НАВРОМ)

Советское дунайское пароходство (СДП)

Чехословацкое дунайское пароходство (ЧСПД)

Югославское речное пароходство (ЮРБ)

Югославское пароходство «Дунайский Ллойд» (ДЛ)

Югославское пароходство «Крайина» (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 р. Дунай и вступают в силу для всех перевозок, кроме случаев, когда иное установлено соглашением участников общей аварии.

ПРАВИЛО 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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.

Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их контрибуционным стоимостям в соответствии с изложенными ниже правилами.

ПРАВИЛО 2. КОМПЕНСАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Любые экстра расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены на общую аварию, должны рассматриваться как общая авария, но только в пределах расходов, которые удалось таким образом избежать.

Признанные таким образом расходы снижаются на сумму затрат, которые возникли бы при нормальном ходе плавания.

ПРАВИЛО 3. ИСКЛЮЧЕНИЕ КОСВЕННЫХ УБЫТКОВ И РАСХОДОВ

В общую аварию включаются только такие убытки, потери и расходы, которые являются прямым следствием акта общей аварии.

Потери или убытки, возникающие из-за задержки во время или после рейса, такие, как потери вследствие колебаний валютных курсов, потери на рыночной цене и т. д., а также другие косвенные убытки не признаются общеаварийными.

ПРАВИЛО 4. ВИНА В АВАРИИ

Распределение расходов и убытков по общей аварии производится также тогда, когда событие, приведшее к общей аварии, обусловлено виной одного или нескольких ее участников.

Однако это не лишает участников общей аварии права на взыскание убытков и расходов с виновной стороны.

ПРАВИЛО 5. БРЕМЯ ДОКАЗЫВАНИЯ

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

ПРАВИЛО 6. ВОЗМЕЩЕНИЕ РАСХОДОВ ПО СПАСЕНИЮ

6.1. Судам пароходств — участников Братиславских соглашений, оказывающим помочь друг другу, при наличии общей аварии возмещаются расходы по условиям и ставкам Соглашения о буксировке, оказании помощи судам при аварии и агентировании (Приложение 5 Раздела II) с применением коэффициента 3,0 к часовой ставке за работу буксира.

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 спасательные операции были предприняты с целью предохранения от общей опасности имущества.

6.3. По общей аварии возмещаются убытки, понесенные судном, оказывающим помочь (утрата оборудования, затраты на ремонт повреждений и др.), оформленные соответствующим актом, а также потери, связанные с выводом судна из эксплуатации.

6.4. Положения настоящего правила применяются без ограничений, даже если спасающие и спасаемые суда принадлежат или находятся в распоряжении одного и того же судовладельца.

ПРАВИЛО 7. ПАУЗКА СУДНА

Если судно вследствие аварии, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств вынуждено производить выгрузку груза (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 паузы.
5. Убытки и расходы, связанные с утратой и повреждением груза при его выгрузке, хранении и погрузке.
6. Премии, выплаченные страховщикам за дополнительное страхование.

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, то действуют положения пункта 1 данного правила. Затраты, связанные с переходом, включая ремонт и буксировку, учитываются в общей аварии.

8.3. Если в порту-убежище выгружается 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 из судна, то возмещение 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 9. ПОВРЕЖДЕНИЕ МАШИН

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.

ПРАВИЛО 10. ПРЕДНАМЕРЕННАЯ ПОСАДКА НА МЕЛЬ И ЗАТОПЛЕНИЕ

Общей аварией признаются повреждения, причиненные судну и/или грузу преднамеренной посадкой на мель или преднамеренным затоплением.

ПРАВИЛО 11. ПОЖАР НА СУДНЕ

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.

ПРАВИЛО 12. ПОДЪЕМ ЗАТОНУВШЕГО СУДНА

Если судно в случае аварии затонуло или было затоплено, затраты и убытки по подъему судна с грузом относятся на общую аварию.

ПРАВИЛО 13. КАРАВАН СУДОВ

13.1. В данных правилах под караваном 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 каравана, если оно путем простого устраниния 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 14. СУДНО – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

14.1. Сумма, возмещаемая в качестве общей аварии за потери или повреждения, причиненные корпусу судна, его машинам, механизмам и/или устройствам, составляет:

14.1.1. в случае ремонта или замены — фактическую разумную стоимость ремонта или замены того, что повреждено или утрачено;

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.

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 общеаварийными, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи.

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».

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.

ПРАВИЛО 15. ГРУЗ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

15.1. Если груз пожертвован, 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 тех случаев, когда этот фрахт не находится 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 неттоценой в неповрежденном состоянии и чистой выручкой от продажи.

15.3. Судовладелец обязан без задержки известить грузоотправителя/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.

ПРАВИЛО 16. ФРАХТ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

Неуплаченный фрахт за потерянные грузы возмещается в общей аварии в размере потерянного брутто-фрахта.

ПРАВИЛО 17. ПРОЦЕНТЫ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

На расходы, пожертвования и другие суммы, отнесенные на общую аварию, начисляются проценты по ставке 7 % годовых,

начиная с момента выплаты этих сумм либо с момента, когда утраченный груз должен был быть выдан грузополучателю, до истечения одного месяца после даты составления диспачи.

ПРАВИЛО 18. ЗАТРАТЫ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ УБЫТКОВ – ВОЗМЕЩЕНИЕ В ОБЩЕЙ АВАРИИ

Расходы, связанные с проведением экспертиз, оценки или продажи грузов, расследований, необходимых для составления диспачи, а также диспашерское вознаграждение относятся на общую аварию.

ПРАВИЛО 19. КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ

19.1. Контрибуционная стоимость судна определяется на основании стоимости ко дню окончания рейса в том состоянии, в котором оно при этом находится.

19.2. Контрибуционная стоимость груза определяется на основании инвойса продавца. В стоимость груза включаются затраты по страхованию и фрахту, если фрахт входит в риск груза. С этой суммы вычитается стоимость всех потерь и повреждений груза до момента окончания выгрузки.

19.3. Контрибуционную стоимость фрахта в риске перевозчика представляет брутто-фрахт.

19.4. К контрибуционной стоимости судна, груза и фрахта прибавляется сумма, возмещаемая по общей аварии за пожертвованное имущество, если таковая уже не включена.

19.5. Любые средства укрупнения грузовых мест участвуют во взносах по общей аварии наравне с грузом.

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). 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 получен депозит.

Платежи или возвраты из денежных депозитов производятся в течение 15 дней после общего признания диспаши. 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 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.

21.2. Валюту диспаши определяет диспашер, прежде всего принимая во внимание валюты преобладающих расходов общей аварии. Валюта уплаты контрибуции обычно соответствует валюте расходов и убытков, признанных в общей аварии, однако если это не противоречит межгосударственным платежным договорам или другим валютным законодательствам.

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.

21.4. Диспаша является обязательной для всех участников, если они в срок до 30 дней после ее получения не предъявили диспашеру претензий.

21.5. Если диспашер переработает диспашу на основании предъявленных ему претензий, то он рассыпает ее 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.

21.6. Участники общей аварии обязаны возместить контрибуцию на основании диспаши в течение 10 дней после того, как она вступит в силу.

КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ УКРАИНЫ

Извлечение

РАЗДЕЛ IX.

ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ МОРСКИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

Глава 1. Общая авария

Статья 277. Понятие общей аварии

Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности.

Общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузом пропорционально их стоимости.

Под фрахтом в настоящей главе подразумевается также плата за перевозку пассажиров и их багажа.

Статья 278. Применение права при общей аварии

Отношения, связанные с общей аварией, регулируются законодательством государства, в порту которого судно закончило рейс после происшествия, послужившего причиной общей аварии, если иное не установлено соглашением сторон.

Если все лица, интересы которых затрагивает общая авария, относятся к Украине, применяется законодательство Украины.

Порядок распределения общей аварии, если она распределяется в Украине, регулируется правилами настоящего Кодекса.

Статья 279. Убытки, относимые к общей аварии

К общей аварии при наличии признаков, указанных в статье 277 настоящего Кодекса, в частности, относятся:

1) убытки, вызванные выбрасыванием за борт груза или принадлежностей судна, а также убытки от повреждения судна или груза при принятии мер для общего спасения, в частности вследствие проникновения воды в трюмы через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;

- 2) убытки, причиненные судну или грузу при тушении пожара на судне, включая убытки от произведенного с этой целью затопления горящего судна;
- 3) убытки, причиненные намеренной посадкой судна на мель и снятием такого судна с мели;
- 4) убытки от повреждения двигателей, других машин или котлов судна, находящегося на мели, причиненные попыткой снять судно с мели;
- 5) чрезвычайные расходы, связанные с перегрузкой груза, топлива или предметов снабжения с судна в лихтеры, с наймом лихтеров и с обратной погрузкой на судно, произведенные в случае посадки судна на мель;
- 6) убытки от повреждения или гибели груза, топлива или предметов снабжения, причиненные перемещением их на судне, выгрузкой с судна, обратной погрузкой и укладкой, а также при хранении в тех случаях, когда сами расходы на выполнение этих операций признаются общей аварией;
- 7) расходы, произведенные в целях получения помощи как по договору о спасании, так и без него, в той мере, в какой спасательные операции осуществлялись в целях предотвращения опасности для судна, фрахта и груза;
- 8) убытки от загрязнения окружающей природной среды, возникшего вследствие общей аварии;
- 9) потеря фрахта, вызванная утратой груза, в тех случаях, когда утрата груза возмещается в порядке распределения общей аварии, при этом из фрахта исключаются расходы, которые были бы произведены перевозчиком груза для его получения, но вследствие пожертвования произведены не были.

Статья 280. Расходы, приравненные к общей аварии

К общей аварии также относятся или приравниваются:

- 1) расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убежища или возвращением в порт отправления вследствие несчастного случая или какого-либо другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности;
- 2) расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или его частью из места убежища либо из порта отправления, куда оно было вынуждено возвратиться;

3) расходы, связанные с перемещением груза, топлива или предметов снабжения в порту отправления, захода или месте убежища, произведенные ради общей безопасности или для получения возможности исправить судовые повреждения, вызванные несчастным случаем либо другими чрезвычайными обстоятельствами, если эти исправления были необходимы для безопасного продолжения рейса;

4) расходы по хранению, включая обоснованное страхование, по обратной погрузке и укладке груза, топлива или предметов снабжения, выгруженных или перемещенных при обстоятельствах, указанных в пункте 3 настоящей статьи; но если судно признано непригодным к плаванию, если оно не продолжило своего первоначального рейса, расходы по хранению принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если судно будет признано непригодным к плаванию или отказалось от рейса до такой даты;

5) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, произведенные в связи с продлением данного рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в порт отправления по обстоятельствам, указанным в пунктах 1 и 3 настоящей статьи, однако если судно признано непригодным к плаванию или если оно не продолжило первоначального рейса, такие расходы принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если судно было признано непригодным к плаванию или отказалось от рейса до такой даты;

6) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа, возникшие при задержке судна в интересах общей безопасности в каком-либо месте вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства либо для ремонта повреждений, причиненных таким обстоятельством, если ремонт повреждений необходим для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие при задержке, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов, возникших из-за ремонта, который не принимается на общую аварию;

7) предусмотренные в пунктах 1-6 настоящей статьи расходы, вызванные необходимостью перехода судна из места убежища

в другое место из-за невозможности произвести ремонт в первом месте убежища, а также расходы на такой переход, включая временный ремонт и буксировку;

8) стоимость временного ремонта судна, произведенного с целью общей безопасности в порту отправления, захода или в месте убежища, а также стоимость временного ремонта повреждений, принимаемых на общую аварию; однако стоимость временного устранения случайных повреждений, необходимых только для завершения данного рейса, возмещается лишь в пределах тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если бы это устранение не было произведено;

9) все чрезвычайные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии; однако они возмещаются лишь в пределах предотвращенных расходов независимо от экономии, полученной кем-либо из участников общей аварии в результате таких заменяющих расходов.

Статья 281. Распределение общей аварии

Общая авария распределяется в порядке, определенном статьей 277 настоящего Кодекса, и в том случае, когда опасность, вызвавшая чрезвычайные расходы или пожертвования, возникла по вине лица, имеющего имущественный интерес в отношении судна, фрахта или груза. Однако такое распределение не лишает других участников общей аварии права на взыскание с ответственного лица понесенных убытков, равно как не лишает это лицо возможных средств защиты.

Статья 282. Груз, не объявленный или объявленный неправильно

Убытки от повреждения или гибели грузов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также от повреждения и гибели грузов, которые намеренно были сданы для перевозки под неправильным наименованием, не распределяются в порядке, указанном в статье 277 настоящего Кодекса. Однако, если эти грузы были спасены, их владельцы обязаны участвовать на общих основаниях во взносах, связанных с общей аварией.

Владельцы грузов, стоимость которых в момент сдачи для перевозки была объявлена ниже их действительной стоимости, участвуют во взносах, связанных с общей аварией, в соответствии с действительной стоимостью грузов, но получают возмещение убытков лишь в соответствии с их объявленной стоимостью.

Статья 283. Убытки от повреждения судна

Подлежащие возмещению в порядке распределения общей аварии убытки от повреждения судна, его машин и принадлежностей определяются:

- 1) в случае ремонта или замены частей судна — действительной стоимостью ремонта или замены;
- 2) в иных случаях — уменьшением стоимости, вызванным повреждениями, не превышающими оценки стоимости ремонта.

В тех случаях, когда старые материалы или части заменяются новыми на судне, возраст которого превышает пятнадцать лет, из стоимости ремонта, принимаемого на общую аварию, делаются скидки «за новое вместо старого» в размере одной трети.

В случае действительной или полной конструктивной гибели судна сумма, подлежащая возмещению, связанному с общей аварией, составляет разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом из нее оценочной стоимости ремонта повреждений, которые не относятся на общую аварию и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая не может быть определена чистой выручкой от продажи, если судно продано.

Статья 284. Определение стоимости пожертвованного груза

Убытки от повреждения или утраты пожертвованного груза, которые возмещаются в порядке распределения общей аварии, определяются в соответствии со стоимостью на момент выгрузки, определяемой по счету, выставленному получателю груза, а при отсутствии счета — по его отгружочной стоимости. Стоимость на момент выгрузки включает стоимость страхования и фрахта, кроме тех случаев, когда фрахт находится на риске иных интересов, чем груз.

В случае продажи поврежденного груза возмещаемые убытки определяются разницей между его стоимостью в неповрежденном состоянии, определяемой согласно части первой настоящей статьи, и чистой выручкой от его продажи.

Статья 285. Возмещение расходов

На сумму расходов, возмещаемых по общей аварии (кроме заработной платы и содержания экипажа, а также стоимости топлива и предметов снабжения, не замененных во время рейса), начисляются два процента в пользу стороны, осуществившей эти расходы.

Статья 286. Исчисление размера возмещения

На сумму расходов и другие суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии, начисляется 7 процентов годовых с момента, когда эти расходы были произведены, до окончания составления диспаши. Однако если в порядке возмещения расходов, связанных с общей аварией, и убытков были произведены какие-либо выплаты до окончания составления диспаши, проценты на уплаченные суммы начисляются по день их уплаты.

Статья 287. Определение общей стоимости имущества

Контибуционные взносы, связанные с общей аварией, отчисляются от действительной чистой стоимости имущества на момент окончания рейса, за исключением взносов за груз, которые отчисляются от стоимости груза на момент выгрузки, определяемой по счету, выставленному получателю груза, а при отсутствии счета — от отгрузочной стоимости. Стоимость груза включает стоимость страхования и фрахт, кроме случаев, когда фрахт находится на риске иных интересов, чем груз, за вычетом из нее стоимости утраты или повреждения, причиненных грузу до момента выгрузки включительно.

Стоимость судна определяется без учета положительного или отрицательного эффекта бербоут- или тайм-чартера.

К этим стоимостям прибавляется сумма, возмещаемая по общей аварии за пожертвование имущества, если только эта сумма уже не включена. При этом из суммы фрахта или проездной платы, находящихся на риске судовладельца, исключается заработка плата и расходы на содержание экипажа, которые не пришлось бы уплатить, если бы судно и груз полностью погибли по обстоятельствам, вызвавшим общую аварию, и которые не были отнесены к общей аварии.

Кроме того, из стоимости имущества исключаются все дополнительные расходы, произведенные в отношении этого имущества после общей аварии, за исключением тех расходов, которые относятся к общей аварии.

Груз и личное имущество пассажиров, на которое коносамент не был выдан, не участвуют во взносах, связанных с общей аварией.

Статья 288. Диспашеры

Наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) составляется по заявлению заинтересованных лиц диспашерами.

Статья 289. Бремя доказывания

Сторона, требующая распределения общей аварии, обязана доказать, что заявленные убытки или расходы действительно должны быть признаны общей аварией.

Все материалы, на основании которых составляется диспаша, должны быть доступны для обозрения, и диспашер по требованию заинтересованных лиц обязан за их счет выдавать им засвидетельствованные копии этих материалов.

Статья 290. Сбор за составление диспаши

За составление диспаша взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии. Размер и порядок взимания сбора устанавливается Министерством транспорта и связи Украины по согласованию с Министерством экономики Украины.

Статья 291. Оспаривание диспаши

Зainteresованные лица могут оспорить диспашу в судебном порядке в течение шести месяцев со дня получения диспаши с обязательным извещением об этом диспашера путем направления ему копии искового заявления.

Статья 292. Исполнение диспаши

Если диспаша не оспорена в сроки, предусмотренные статьей 291 настоящего Кодекса, или оспорена, но оставлена судом в силе, взыскание по ней может быть произведено путем совершения нотариальной исполнительной надписи. Для этого нотариальной конторе должны быть предъявлены диспаша и справка диспашера о том, что диспаша не отменена и не изменена судом.

Статья 293. Применение обычаев

В процессе определения вида аварии, исчисления размеров общей аварии и составления диспаши диспашер при неполноте закона руководствуется международными обычаями торгового мореплавания.

КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ¹

Извлечение

ГЛАВА XVI. ОБЩАЯ АВАРИЯ

Статья 284. Понятие общей аварии и принципы ее распределения

1. Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, — судна, фрахта и перевозимого судном груза.

2. Общей аварией признаются только такие убытки, которые являются прямым следствием действий, указанных в пункте 1 настоящей статьи.

3. Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости во время и в месте окончания общего морского предприятия, определяемой в соответствии с правилами, установленными статьей 304 настоящего Кодекса.

4. Общее морское предприятие имеет также место в случае, если одно или несколько судов буксируют либо толкают другое судно или другие суда при условии, если они все участвуют в коммерческой деятельности, но не в спасательной операции.

Правила, установленные настоящей главой, применяются в случае, если принимаются меры по сохранению судов и их грузов, если грузы имеются, от общей опасности.

Судно не подвергается общей опасности вместе с другим судном или другими судами, если в результате простого отсоединения от другого судна или других судов оно находится в безопасности. В случае, если отсоединение представляет собой акт общей аварии, общее морское предприятие продолжается.

¹ Принят Государственной думой 31 марта 1999 г. Подписан Президентом Российской Федерации 31 апреля 1999 г. № 81-ФЗ. Вступил в силу 1 мая 1999 г. // Сборник законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

Статья 285. Применение правил, установленных настоящей главой

1. Правила, установленные настоящей главой, за исключением правил, установленных пунктом 1 статьи 284 и статьями 305-309 настоящего Кодекса, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

2. В случаях, если это предусмотрено соглашением сторон, а также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, определении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии и другие международные обычай торгового мореплавания.

3. Право на возмещение убытков в порядке распределения общей аварии сохраняется и в случае, если опасность, вызвавшая чрезвычайные расходы или пожертвования, возникла по вине одной из сторон договора морской перевозки груза или третьего лица. Однако такое распределение не лишает участников общей аварии права на взыскание с ответственного лица причиненных убытков.

Статья 286. Общая авария, вызванная заходом судна в место убежища

1. Общей аварией признаются расходы на заход судна в порт или иное место убежища либо возвращение судна в порт или иное место погрузки груза вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности.

2. В случаях, если расходы на заход судна в место убежища или возвращение его в место погрузки груза признаются общей аварией, к ней относятся также расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из такого места.

3. Расходы на заработную плату и довольствие членов экипажа судна, топливо и предметы снабжения, произведенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в место погрузки груза при обстоятельствах, указанных в пункте 1 настоящей статьи, признаются общей аварией.

4. Правила, установленные пунктами 1-3 настоящей статьи, соответственно применяются к расходам на перемещение судна из места убежища, в которое судно зашло и в котором его ремонт не может быть проведен, в другой порт или другое место, в том числе к расходам в связи с временным ремонтом судна, его буксировкой и удлинением рейса.

Статья 287. Расходы на перемещение на борту судна, выгрузку либо обратную погрузку груза, топлива или предметов снабжения

1. Общей аварией признаются расходы на перемещение груза, топлива или предметов снабжения на борту судна либо выгрузку их в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна, произведенные ради общей безопасности в целях получения возможности устраниТЬ повреждения судна, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если устранение их необходимо для безопасного продолжения рейса.

Расходы на перемещение на борту судна груза, топлива или предметов снабжения либо выгрузку их не признаются общей аварией, если:

расходы произведены исключительно в целях переукладки груза, топлива или предметов снабжения, вызванной их смещением во время рейса, и такая переукладка проведена не ради общей безопасности;

выявленная в месте погрузки груза необходимость ремонта судна вызвана его повреждениями, не связанными с каким-либо несчастным случаем или другими имевшими место во время данного рейса чрезвычайными обстоятельствами.

2. Расходы на обратную погрузку либо укладку груза, топлива или предметов снабжения, выгрузка или перемещение которых проводились при обстоятельствах, указанных в абзаце первом пункта 1 настоящей статьи, вместе с расходами на хранение, в том числе на страхование, также признаются общей аварией.

Правила, установленные статьей 289 настоящего Кодекса, применяются к расходам, произведенным в связи с задержкой судна, вызванной такой обратной погрузкой либо укладкой груза, топлива или предметов снабжения.

Статья 288. Временный ремонт судна

Расходы на временный ремонт судна, проведенный в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных вследствие общеаварийных пожертвований, относятся к общей аварии. Расходы на временное устранение случайных повреждений, необходимое для завершения рейса, возмещаются только в размере тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если такое устранение не было бы проведено.

Статья 289. Расходы, вызванные задержкой судна ради общей безопасности

1. Общей аварией признаются расходы на заработную плату и довольствие экипажа судна, вызванные задержкой судна в каком-либо порту или месте вследствие несчастного случая, пожертвования или другого чрезвычайного обстоятельства ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных таким несчастным случаем, пожертвованием или другим чрезвычайным обстоятельством, если такое устранение необходимо для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие за время такой задержки, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов на устранение повреждений, неотносимых к общей аварии.

2. Правила, установленные пунктом 1 настоящей статьи, не применяются к расходам, вызванным задержкой судна вследствие устранения повреждений, не связанных с каким-либо несчастным случаем или иным имевшим место во время рейса чрезвычайным обстоятельством. Такие расходы не признаются общей аварией, если даже устранение повреждений необходимо для безопасного продолжения рейса.

Статья 290. Последствия признания судна непригодным к плаванию или отказа судна от продолжения рейса

В случае признания судна непригодным к плаванию или отказа судна от продолжения рейса из расходов на хранение, страхование, заработную плату экипажа судна и его довольствие, топливо, предметы снабжения и портовых расходов, указанных в пункте 2 статьи 287 и пункте 1 статьи 289 настоящего Кодекса, к общей аварии относятся только расходы, произведенные до признания судна непригодным к плаванию или до отказа судна от продолжения рейса либо до окончания выгрузки груза при условии, если выгрузка груза к указанному моменту не закончена.

Статья 291. Общая авария, вызванная расходами на спасение

1. Расходы на спасение, произведенные участвующими в общем морском предприятии сторонами, если спасение осуществлялось в целях, указанных в пункте 1 статьи 284 настоящего Кодекса,

признаются общей аварией независимо от того, осуществлялось спасение на основании договора или иным образом.

2. Расходы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, включают в себя вознаграждение за спасение, при определении которого принимаются во внимание мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде, которые указаны в подпункте 2 пункта 1 статьи 342 настоящего Кодекса.

Однако специальная компенсация, выплачиваемая судовладельцем спасателю в размере, предусмотренном пунктом 4 статьи 343 настоящего Кодекса, не признается общей аварией.

Статья 292. Общая авария, вызванная принятием мер по спасанию

Общей аварией при наличии признаков, указанных в статье 284 настоящего Кодекса, в частности, признаются:

убытки, причиненные выбрасыванием груза за борт судна, а также убытки, причиненные судну или грузу вследствие пожертвования ради общей безопасности, в частности вследствие проникновения воды в трюм через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;

убытки, причиненные судну или грузу в связи с тушением пожара на судне, в том числе убытки от проведенного в этих целях выбрасывания судна на берег или затопления горящего судна;

убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель, независимо от того, могло ли судно быть вынесено на мель само;

убытки, причиненные судну повреждением двигателей, других машин или котлов судна при снятии судна с мели;

чрезвычайные расходы на облегчение находящегося на мели судна посредством перегрузки груза, топлива или предметов снабжения из судна на лихтеры, на найм лихтеров и на обратную их погрузку на судно, а также другие понесенные вследствие этого убытки.

Статья 293. Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде

Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, относятся к общей аварии, если они произведены в одном из следующих случаев или во всех следующих случаях:

как часть операции, которая осуществлена ради общей безопасности, но которая, если бы она была предпринята стороной вне общего морского предприятия, давала бы этой стороне право на вознаграждение за спасение;

при условии захода судна в порт либо выхода судна из порта или места при обстоятельствах, предусмотренных статьей 286 настоящего Кодекса;

при условии задержки судна в порту или месте при обстоятельствах, предусмотренных статьей 286 настоящего Кодекса. В случае, если фактически имеет место утечка или слив загрязняющих веществ с судна, расходы, вызванные необходимыми в связи с этим дополнительными мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, не признаются общей аварией;

в связи с выгрузкой, со складированием или с обратной погрузкой груза, если расходы на указанные операции признаются общей аварией.

Статья 294. Убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения

Убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения, причиненные в результате перемещения их на судне, выгрузки из судна, обратной погрузки на судно и укладки, а также в результате их хранения, признаются общей аварией в случаях, если расходы на осуществление указанных операций признаются общей аварией.

Статья 295. Убытки от потери фрахта

Потеря фрахта, вызванная утратой груза, признается общей аварией в случаях, если утрата груза возмещается в порядке распределения общей аварии. При этом из фрахта исключаются расходы, которые в целях его получения были бы произведены судовладельцем, но вследствие пожертвования не были произведены.

Статья 296. Заменяющие расходы

Признаются общей аварией любые дополнительные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии (заменяющие расходы). Заменяющие расходы возмещаются только в размере предотвращенных расходов

независимо от экономии, полученной кем-либо из участников общей аварии в результате таких заменяющих расходов.

*Статья 297. Убытки, не признаваемые общей аварией
(частная авария)*

1. Убытки, не подпадающие под признаки общей аварии, установленные пунктом 1 статьи 284 настоящего Кодекса, а также убытки, указанные в пункте 2 настоящей статьи, признаются частной аварией. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом, и их несет тот, кто их потерпел, или тот, кто несет ответственность за их причинение.

2. Не признаются общей аварией даже при наличии признаков, указанных в пункте 1 статьи 284 настоящего Кодекса:

1) стоимость выброшенного за борт груза, перевозившегося на судне с нарушением правил и обычаев торгового мореплавания;

2) убытки, причиненные в связи с тушением пожара на судне вследствие воздействия дыма или нагревания;

3) убытки, причиненные обрубанием обломков или частей судна, ранее снесенных или фактически утраченных вследствие морской опасности;

4) убытки, причиненные форсированием работы двигателей либо иной работой двигателей, других машин или котлов судна, находившегося на плаву;

5) любые убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя, изменения цен и другие).

*Статья 298. Убытки от повреждения судна, его машин или
принадлежностей*

1. Составляющие общую аварию убытки от повреждения судна, его машин или принадлежностей определяются исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено. При этом делаются скидки «за новое вместо старого» в соответствии с правилами, установленными статьей 299 настоящего Кодекса.

2. В случае, если ремонт судна не производился, убытки от повреждения судна определяются в сумме, на которую стоимость судна уменьшилась в результате повреждения и которая согласно смете не выше стоимости ремонта судна.

Статья 299. Скидки «за новое вместо старого»

1. В случае, если при ремонте судна, возраст которого не более пятнадцати лет, старые материалы или части судна заменяются новыми, стоимость ремонта, относимая к общей аварии в соответствии со статьей 298 настоящего Кодекса, уменьшается на одну третью часть стоимости ремонта, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 2-4 настоящей статьи.

2. Скидки «за новое вместо старого» не делаются со стоимости временного ремонта судна, признаваемой общей аварией в соответствии со статьей 298 настоящего Кодекса, а также со стоимости продовольствия, предметов снабжения, якорей и якорных цепей.

3. Вызываемые необходимостью ремонта судна расходы на сухой док, стапеля и перемещение судна полностью относятся к общей аварии.

4. Расходы на очистку, окраску и покрытие корпуса судна при его ремонте признаются общей аварией в размере пятидесяти процентов и при условии, если предшествующие окраска и покрытие корпуса имели место в последние двенадцать месяцев до акта общей аварии.

5. Для применения скидок «за новое вместо старого» возраст судна исчисляется с 31 декабря года окончания его постройки до дня акта общей аварии. В отношении изоляций, спасательных и других шлюпок, средств связи, навигационных приборов и оборудования, машин и котлов судна учитывается их действительный возраст.

Статья 300. Убытки от гибели судна

В случае, если судно полностью погибло или даже не погибло, но расходы на его ремонт превысили бы стоимость судна после ремонта (полная конструктивная гибель), убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом из нее не относящейся к общей аварии стоимости устранения повреждений согласно смете и суммой чистой выручки, которую можно было бы получить от продажи того, что осталось от судна.

Статья 301. Убытки от гибели или повреждения груза

1. Относящиеся к общей аварии убытки от гибели или повреждения груза определяются в соответствии со стоимостью

груса в момент его выгрузки, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета — на основании стоимости груза в момент его отгрузки.

Стоимость груза на момент его выгрузки включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца.

2. В случае продажи поврежденного груза относящиеся к общей аварии убытки составляют разницу между стоимостью груза в неповрежденном состоянии, определяемой в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и чистой выручкой от продажи груза.

3. Убытки от повреждения или гибели предметов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также от повреждения или гибели грузов, которые намеренно сданы для их перевозки с неправильным наименованием, не признаются общей аварией. В случае, если такое имущество спасено, его владельцы обязаны участвовать на общем основании во взносах по общей аварии.

Владельцы грузов, стоимость которых при сдаче их для перевозки объявлена ниже их действительной стоимости, участвуют во взносах по общей аварии в соответствии с действительной стоимостью грузов, но получают возмещение убытков только в соответствии с объявленной стоимостью грузов.

Статья 302. Предоставление средств на расходы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии

1. На сумму расходов, возмещаемых в порядке распределения общей аварии, за исключением заработной платы и довольствия членов экипажа судна, а также стоимости топлива и предметов снабжения, не замененных во время рейса судна, начисляется комиссия в размере двух процентов, которая также относится к общей аварии.

2. К общей аварии относятся затраты, произведенные в целях получения средств, необходимых на общеаварийные расходы, посредством залога судна, продажи грузов или страхования кредита.

Статья 303. Проценты на убытки, возмещаемые в порядке распределения общей аварии

На сумму расходов и другие суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии (убытки), начисляются семь про-

центов годовых в течение трех месяцев после даты составления диспачи. При этом должным образом учитываются платежи, произведенные за счет участующих в покрытии общей аварии сторон или за счет депонированных для ее возмещения средств.

Статья 304. Контрибуционная стоимость имущества

1. Общая стоимость имущества (судна, груза и фрахта), соразмерно которой устанавливаются взносы на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии (контрибуционная стоимость имущества), определяется в соответствии с правилами, установленными настоящей статьей, на основе действительной чистой стоимости данного имущества по окончании рейса судна. К такой стоимости прибавляется сумма, возмещаемая в порядке распределения общей аварии за пожертвованное имущество, если только данная сумма в нее не включена.

При определении контрибуционной стоимости имущества вычитаются все дополнительные расходы, произведенные в отношении данного имущества после акта общей аварии, за исключением таких расходов, которые признаются общей аварией или относятся на судно на основании решения о выплате специальной компенсации в соответствии со статьей 343 настоящего Кодекса.

2. Контрибуционная стоимость груза определяется в момент выгрузки груза исходя из стоимости, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета — на основании стоимости груза в момент его отгрузки. Стоимость груза включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца.

Из стоимости груза вычитаются суммы всех убытков от гибели или повреждения груза до его выгрузки либо во время его выгрузки.

Контрибуционная стоимость груза, проданного вблизи от места назначения, определяется исходя из суммы чистой выручки от продажи груза с прибавлением к ней суммы, возмещаемой в порядке распределения общей аварии.

3. Контрибуционная стоимость судна определяется без учета того обстоятельства, что судно в момент акта общей аварии зафрахтовано по бербоут-чартеру или по тайм-чартеру.

4. При определении контрибуционной стоимости имущества из находившихся на риске судовладельца фрахта и платы за проезд пассажиров вычтываются произведенные в целях получения фрахта и платы за проезд пассажиров расходы (в том числе расходы на заработную плату членам экипажа судна), которые не пришлось бы нести, если судно и груз погибли бы при обстоятельствах, вызвавших общую аварию, и которые не могут быть отнесены к общей аварии.

5. Багаж пассажиров, в том числе сопровождаемые ими автомашины и другие личные вещи пассажиров, не перевозившиеся на основании коносамента, не принимаются во внимание при определении контрибуционной стоимости имущества и взносов на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии.

Статья 305. Диспаша и диспашеры

По заявлению заинтересованных лиц наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) составляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области морского права (диспашерами).

Статья 306. Доказательства и материалы, на основании которых составляется диспаша

1. Сторона, требующая распределения общей аварии, обязана доказать, что заявленные убытки действительно должны быть признаны общей аварией.

2. Лицо, интересы которого могут быть затронуты составлением диспаши, подает диспашеру заявление в письменной форме о потерях или расходах, возмещения которых оно требует, в течение двенадцати месяцев со дня окончания общего морского предприятия.

В случае, если такое заявление не подано или в течение двенадцати месяцев после запроса о таком заявлении лицо не представит доказательства в целях обоснования заявленного требования либо данные о стоимости имущества, диспашер вправе составлять диспашу на основе имеющейся у него информации; при этом диспаша может оспариваться только на том основании, что она является явно неправильной.

3. При возникновении во время составления диспаши вопросов, требующих для их разрешения специальных знаний (в области судовождения, судостроения, ремонта судов, оценки судов

и грузов и других), диспашер вправе поручить подготовить соответствующее заключение назначенному им эксперту. Такое заключение оценивается диспашером наряду с другими доказательствами.

4. Материалы, на основании которых составляется диспаша, должны быть открыты для ознакомления, и диспашер по требованию заинтересованных лиц обязан за их счет выдавать им заверенные копии данных материалов.

Статья 307. Сбор за составление диспаши

За составление диспаши взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии.

Статья 308. Исправление и оспаривание диспаши

1. Ошибки в расчетах, обнаруженные в диспаше после ее регистрации в реестре диспаш, могут быть исправлены диспашером по своей инициативе или по заявлению лиц, между которыми распределена общая авария, посредством составления дополнения к диспаше (аддендума), являющегося ее составной частью.

2. Лица, между которыми распределена общая авария, могут оспорить диспашу в суде в течение шести месяцев со дня получения диспаши или аддендума к ней с обязательным извещением об этом диспашера посредством направления ему копии искового заявления.

3. Диспашер вправе или, если потребуется, обязан принять участие в рассмотрении спора о диспаше в суде и дать объяснения по существу дела.

4. Суд, рассматривающий спор о диспаше, может оставить диспашу в силе, внести в нее изменения или отменить ее и поручить диспашеру составить новую диспашу в соответствии с решением суда.

Статья 309. Исполнение диспаши

В случае, если диспаша не оспорена в срок, предусмотренный пунктом 2 статьи 308 настоящего Кодекса, или оспорена, но оставлена судом в силе, взыскание по ней может быть произведено в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

AVERAGE BOND

To	Celine Navigation Company Ltd., St. John's, Antigua
Vessel	m.v. "NORASIA TAURUS"
Voyage and date	From Far East to Mediterranean and Black Sea ports in June/July 2005
Casualty	Fire in stow of deck cargo off Damietta on 16 th July 2005

Port of shipment

Port of destination

Bill of lading or waybill number(s)

Container No(s). Marks & Nos.	Description of Cargo and Weight	CIF value (please attach copy of commercial invoice)

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

In case the goods are oncarried by another vessel and/ or conveyances the following **Non-Separation-Agreement** shall apply:

It is agreed that in the event of vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, rights and liabilities in general average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under the law applicable or under the Contract of Affreightment.

The basis of contribution to general average of the property involved shall be the values on delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination; but where none of her cargo is carried forward in the vessel she shall contribute on the basis of her actual value on the date she completes discharge of her cargo.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value
- (ii) make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof and
- (iii) that this Average Bond shall be governed by and construed in accordance with English law and all disputes arising hereunder shall be subject to the exclusive jurisdiction of the English High Court.

Date.....Signature of Shippers or Receivers of goods.....

Full name.....

Full address.....

Tel/Fax No:.....Contact Person:.....

- Collecting Agents -

Stichling Hahn Hilbrich (Average Adjusters) Ltd.

Meliza Court, 6th Floor, 229, Arch. Makarios III Ave., P.O. Box 54117, 3721 Limassol, Cyprus
 Tel No: +357-2558 8988, Fax No: +357-2558 3254 E-Mail: admin@shh.com.cy

Website: www.shh-adjusters.com

Associated Offices in London and Hamburg

IMPORTANT: This guarantee will only be accepted provided no additions, deletions or amendments are made to the wording by the Underwriters

AVERAGE GUARANTEE

(For Signature by Underwriters of Cargo to avoid collection of Deposits
in those cases in which it is practicable to do so.)

Vessel	: m.v. "NORASIA TAURUS"
Voyage	: From Far East to Mediterranean and Black Sea ports in June/July 2005
Casualty	: Fire in stow of deck cargo off Damietta on 16 th July 2005

In consideration of the delivery in due course to the Consignees of the Merchandise specified below, without collection of a deposit on account of Average, we, the undersigned Underwriters, hereby guarantee to the Shipowners on account of those concerned the payment of any contribution to General Average and/or Salvage and/or Charges which may hereafter be ascertained to be due in respect of the said Merchandise.

We further agree to make a prompt payment on account if required, as soon as such payment may be certified by the Average Adjusters, Stichling Hahn Hilbrich Ltd., London and to furnish to the Average Adjusters at their request all information which is available to us relative to the value of the said Merchandise.

We also agree that this Average Guarantee shall be governed by and construed in accordance with English law and all disputes arising hereunder shall be subject to the exclusive jurisdiction of the English High Court.

NON SEPARATION AGREEMENT:

It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, rights and liabilities in general average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as is justifiable under the law applicable or under the Contract of Affreightment.

The basis of contribution to general average of the property involved shall be the values on delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of the destination; but where none of her cargo is carried forward in the vessel she shall contribute on the basis of her actual value on the date she completes discharge of her cargo.

B/L No(s). Folio No(s).	Port of Shipment	Container No(s). Marks & No(s)	Description of cargo and weight	C.I.F. Value
Important In case of damage to/loss of cargo submit customary claim documentation, incl. Subrogation Letter			Please attach copy of commercial invoice	

Date..... Signature and Stamp of Insurers

Full name

Full address.....

Tel/Fax No:..... Reference No:.....

- Collecting Agents -

Stichling Hahn Hilbrich (Average Adjusters) Ltd.

Meliza Court, 6th Floor, 229, Arch. Makarios III Ave., P.O. Box 54117, 3721 Limassol, Cyprus

Tel No: +357-2558 8988, Fax No: +357-2558 3254 E-Mail: admin@shh.com.cy

Website: www.shh-adjusters.com

Associated Offices in London and Hamburg

For a Single Guarantor

**GUARANTEE
TO THE COUNCIL OF LLOYD'S AND TO THE
CONTRACTORS
IN CONNECTION WITH A
SALVAGE AGREEMENT ON LLOYD'S FORM**

1. NAME OF VESSEL	
2. DATE OF SALVAGE AGREEMENT	(the "Agreement")
3. REMUNERATION TO WHICH THIS GUARANTEE RELATES	SALVAGE*/SPECIAL COMPENSATION UNDER CONVENTION ARTICLE 14* <small>*delete as applicable</small>
4. TOTAL LIABILITY NOT TO EXCEED	

PROPERTY TO WHICH THIS GUARANTEE RELATES ("THE PROPERTY "):

continue overleaf if necessary

In consideration of the Contractors refraining from arresting the property or taking any other action to secure their claim under the Agreement against the property WE, the undersigned guarantors

NAME AND ADDRESSES OF GUARANTOR	
---------------------------------------	--

hereby guarantee the due payment of all sums payable by the owners of the property ("the owners") to the Council of Lloyd's ("the Council") and/or the Contractors in accordance with any arbitration award or appeal award made pursuant to the Agreement, any settlement agreement made between the owners and the Contractors relating to the claim or which may otherwise be due from the owners under the Agreement.

Provided always that our total liability hereunder inclusive of any liability for costs expenses and interest shall in no event exceed in aggregate the amount stated in box 4 above.

Subject as aforesaid we also agree that:

- (1) we shall pay on demand all sums so payable as if we were the principal debtor and a letter of demand signed by any person authorised by the Council specifying the sums to be paid shall be conclusive evidence of the sums so payable by the owners;
- (2) payment will be effected in the currency or currencies in which the owners obligations ought to have been or ought to be discharged;
- (3) this guarantee shall not be affected by any time or other indulgence given to the owners;
- (4) in the event that the total of the sums payable by the owners as aforesaid exceeds the limit stated in box 4 any sum paid by us hereunder shall first be appropriated to discharge the owners liabilities to the Council in respect of fees and expenses including any interest due thereon;
- (5) this guarantee may be enforced in the name of The Corporation of Lloyd's or the Contractors or in their joint names;
- (6) this guarantee shall be governed by and construed according to English law and the courts of England shall have exclusive jurisdiction to adjudicate on any and all claims directly or indirectly relating to this guarantee.

1.2.24
3.10.26
12.4.50
23.2.72
5.9.72
1.1.95
1.9.2000

The day of 20

.....

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ.....	3
1. ИНСТИТУТ ОБЩЕЙ АВАРИИ В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ МОРСКОМ ПРАВЕ. 5	
2. ПОНЯТИЕ, СУЩНОСТЬ И ПРИЗНАКИ ОБЩЕЙ АВАРИИ.....	8
3. ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ОБЩЕЙ АВАРИИ	14
4. УНИФИКАЦИЯ НОРМ ОБ ОБЩЕЙ АВАРИИ В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ МОРСКОМ ПРАВЕ	19
5. ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИХ ПРАВИЛ 2004 г.....	22
6. ВИДЫ ОБЩЕЙ АВАРИИ	36
7. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЩЕЙ АВАРИИ	48
8. СОСТАВЛЕНИЕ ДИСПАШИ.....	55
9. ПРАВОВОЙ СТАТУС ДИСПАШЕРА.....	62
ПРИМЕЧАНИЯ.....	67

ПРИЛОЖЕНИЯ

ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИЕ ПРАВИЛА 1994 Г.....	72
YORK-ANTWERP RULES 1994	73
YORK-ANTWERP RULES 2004	100
ДУНАЙСКИЕ ПРАВИЛА ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ 1990 Г.....	113
КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ УКРАИНЫ	121
КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	128
AVERAGE BOND.....	140
AVERAGE GUARANTEE.....	141
SALVAGE SECURITY	144

Наукове видання

Короткий Тимур Робертович
Мельников Микола Володимирович,
Ніцевич Артур Александро-Архентинович
Лебедев В'ячеслав Павлович
Ходаковська Ганна Сергіївна

ЗАГАЛЬНА АВАРІЯ: міжнародні та національні стандарти Видання 2-ге

Редактор Р.М. Короткий
Коректор Л.С. Черкасова
Технічний редактор В.Г. Вітвицька

Підписано до друку 28.02.2014 р. Формат 60x84/16.
Обл.-вид. арк. 6,98. Ум. друк. арк. 7,90. Зам. № 0507-06.

Видано і віддруковано у ПП «Фенікс»
(свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).
м. Одеса, вул. Зоопаркова, 25. Для листів: 65059, м. Одеса, а/с 424
Тел. (048) 7777-591
www.law-books.od.ua