



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему водному  
транспорту****Рабочая группа по унификации технических  
предписаний и правил безопасности  
на внутренних водных путях****Сорок первая сессия**

Женева, 20–22 июня 2012 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

**Общеввропейские правила об общей аварии во внутреннем судоходстве****Общеввропейские правила об общей аварии****Примечание секретариата****I. Введение и мандат**

1. В ходе своей сороковой сессии Рабочая группа приняла к сведению предложения Украины и Российской Федерации относительно проекта Общеввропейских правил об общей аварии, представленного в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7. Она одобрила общий подход, предложенный Российской Федерацией, в отношении будущих общеввропейских правил об общей аварии и решила заменить в пунктах 1 и 2 проекта резолюции слова “Правила об общей аварии ИБР, издание 2006 года” на “Общеввропейские правила об общей аварии”. Секретариату было поручено издать подробные предложения Российской Федерации вместе с предложениями Украины на всех трех рабочих языках с тем, чтобы Рабочая группа могла на своей сорок первой сессии приступить к первому чтению текста Общеввропейских правил об общей аварии, содержащегося в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, пункт 50).

2. Ниже приводится предложение Российской Федерации, упомянутое в пункте 1 выше. Предлагаемая новая редакция Правил дается курсивом и жирным шрифтом, а текст, который предлагается исключить перечеркнут. В целях экономии положения Правил, по которым замечания отсутствуют, опущены, т.е. их текст остается неизменным как он фигурирует в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7.

## II. Предложения Российской Федерации

3. Предлагается изменить текст пунктов 1 и 2 постановляющей части проекта резолюции следующим образом:

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

2. обязаться рекомендовать судовладельцам и операторам судов, пользующимся их флагом, включать в договор перевозки или коносамент положение следующего содержания: «В случае общей аварии применяются **Общеввропейские** правила об общей аварии ~~ИВР, издание 2006 года~~, **прилагаемые к Резолюции № ... Рабочей группы по внутреннему водному транспорту**. Это положение будет известно как «Положение об общей аварии во внутреннем судоходстве».»

4. Предлагается изменить текст приложения к проекту резолюции как указано ниже. Предлагаемая новая редакция Правил дается курсивом и жирным шрифтом, а текст, который предлагается исключить перечеркнут. В целях экономии положения Правил, по которым замечания отсутствуют, опущены, т.е. их текст остается неизменным как он фигурирует в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7.

## III. Приложение

### Правила об общей аварии

#### Правило I Общая авария

1. Общей аварией считаются *убытки, понесенные вследствие пожертвований и расходов*, разумно произведенных и/или понесенных при чрезвычайных обстоятельствах с целью сохранения судна, его груза *и провозной платы* от общей опасности.

2. *Общая авария распределяется между судном, грузом и провозной платой соразмерно их контрибуционной стоимости во время и в месте окончания общего предприятия, определяемой в соответствии с Правилom XII.*

#### Правило III Влияние вины

Право на возмещение убытков по общей аварии ~~не затрагивается~~ *сохраняется также и в том случае*, даже если событие, вызвавшее пожертвование или расходы, обусловлено виной одной из участвующих в *общем* предприятии сторон, что, однако, не умаляет возможных средств судебной защиты, которые могут быть использованы в силу законодательных

или договорных положений против этой стороны или этой стороной в отношении такой вины.

#### **Правило IV ~~Исключения~~ *Исключение косвенных убытков***<sup>1</sup>

#### **Правило VI Возмещение по судну**

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

1. *Составляющие общую аварию убытки от повреждения судна, его машин и принадлежностей (далее - физических повреждений) определяются на основании освидетельствований, как это указано в правиле XIII, проводимых лицензированными экспертами, или, в отсутствие возможности проведения освидетельствований, исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено.*

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

3. *В случае полной гибели судна или в случае, если стоимость устранения повреждений превысила бы стоимость судна в неповрежденном состоянии, убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости устранения повреждений, не относящихся к общей аварии, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи того, что осталось от судна.*

4. Из суммы, возмещаемой по общей аварии, производятся следующие вычеты за «новое вместо старого»:

одна пятая часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации от 1 до 5 лет;

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

одна третья часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации более 10 лет; по якорям и якорным цепям вычеты не производятся. Вычеты не производятся со стоимости временного ремонта, а также со стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации менее 1 года на момент аварии.

5. Возмещение за буксирные и счальные тросы производится по их чистой стоимости.

6. Вычеты производятся лишь из стоимости новых материалов или частей, когда они изготовлены и готовы к установке на судне.

<sup>1</sup> Текст Правила IV остается неизменным, т.е. как он приведен в ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7.

7. Когда судно на плаву, по общей аварии не возмещаются убытки и повреждения, вызванные использованием одного или более якорей.

**8. Убытки от повреждения судна не должны превышать сумму расходов, возмещаемых в случае гибели судна.**

#### **Правило IX Начисление процентов**

На суммы, возмещаемые по общей аварии, начисляются проценты начиная с даты платежа или с момента, когда имеющая на то право сторона получила или должна была бы получить пожертвованный груз, до истечения трех месяцев с даты составления диспаши. ~~Ежегодно Совет директоров ИВР устанавливает применимую процентную ставку.~~ **Применимая процентная ставка** основывается на ставке Еврибор и используется для расчета процентов, причитающихся в течение последующего календарного года.

#### **Правило X Возмещение стоимости освидетельствования и т.д. Сбор за составление диспаши**

~~Стоимость освидетельствования и расследования, необходимых для составления диспаши, а также оплата работы диспаншеров и сотрудников ИВР относится на общую аварию.~~

**За составление диспаши взимается сбор, включая стоимость освидетельствования и расследования, необходимых для составления диспаши, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии.**

#### **Правило XII Контрибуционная стоимость**

1. Контрибуционная стоимость судна в принципе определяется на основе его стоимости по окончании предприятия ~~и в том состоянии, в котором оно находится в этот момент; при определении этой стоимости коммерческая стоимость принимается в расчет лишь ориентировочно~~ **на основе действительной чистой стоимости 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.**

2. Контрибуционная стоимость груза в принципе определяется на основе его цены сиф по окончании предприятия и в том состоянии, в котором он находится в этот момент. Контрибуционная стоимость груза, проданного во время рейса, должна равняться чистой выручке от продажи плюс любая сумма, возмещенная по общей аварии.

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

4. К определенной таким образом стоимости добавляются расходы, возмещаемые по общей аварии за физические повреждения.

5. Почтовые отправления, продовольствие, пассажирский багаж, в том числе зарегистрированный, и личное имущество не участвуют во взносах по общей аварии.

6. В той степени, в которой спасенный фрахт находится на риске перевозчика, он участвует во взносах по общей аварии в своей брутто-сумме. В той мере, в которой неоплаченный фрахт принимается на общую аварию, он участвует во взносах по общей аварии в принятом таким образом размере.

#### **Правило XIII Освидетельствования**

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

а) в отношении груза: посредством освидетельствования, произведенного в наикратчайшие сроки после доставки поврежденных грузов. Заинтересованные в отношении судна лица должны быть уведомлены для того, чтобы они могли принять участие в освидетельствовании. При отсутствии такого уведомления или в случаях, когда в течение восьми дней после доставки груза не поступило требование об освидетельствовании, груз будет считаться доставленным в хорошем состоянии, и обратное подлежит доказыванию;

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

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

#### **Правило XVI Исправление и оспаривание диспаш**

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

**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 6 месяцев со дня получения диспашы 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.**

**Правило XVII** ~~Обращение с денежными депозитами и гарантиями~~

~~В тех случаях, когда были получены денежные депозиты со стороны грузовладельцев в обеспечение взносов по общей аварии, такие депозиты без промедления вносятся на особый счет, открытый совместно на имя диспашера и ИВР в банке, указанном в аварийном бонде. Депонированная таким образом сумма вместе с начисленными процентами, если таковые будут, служат обеспечением уплаты сторонам, имеющим на это право, возмещений по общей аварии или особых расходов, подлежащих оплате со стороны груза, по которому получено обеспечение. Платежи со счета или возвраты депозитов могут производиться с письменного разрешения диспашера и ИВР. Такие депозиты, выплаты и возвраты не затрагивают окончательных обязательств сторон.~~

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

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

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

**Правило XIX** ~~Подъем затонувшего судна, пожар на судне~~

1. Если судно затонуло (если только это не произошло в целях спасания судна и груза от общей опасности), на общую аварию относятся расходы по подъему судна и груза и убытки от повреждений, намеренно нанесенных в связи с этим подъемом судну или грузу, но не повреждения, являющиеся следствием происшествия.

2. *Причиненные судну и (или) грузу убытки вследствие повреждения судна и (или) груза водой или иным образом, в том числе убытки от выбрасывания судна на берег или затопления горящего судна, признаются общей аварией. Не возмещаются убытки, причиненные судну и (или) грузу вследствие воздействия дыма или нагревания, каким бы образом они ни были причинены.*

**Правило XX** ~~Возмещение расходов на помощь~~ ~~Помощь, оказанная~~ ~~посредством буксировки и т.д.~~

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

а) причитающееся вознаграждение за следование к месту происшествия, нахождение на месте происшествия, оказание помощи и возвращение;

б) стоимость утраченного оборудования и/или стоимость ремонта повреждений, нанесенных спасающей стороне во время спасательных операций. За исключением чрезвычайных обстоятельств, спасательные операции начинаются с момента присоединения буксирного каната и оканчиваются в момент, когда буксирный канат отсоединен или может быть отсоединен. Например, чрезвычайными будут считаться обстоятельства, когда

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

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

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

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

#### **Правило XXIV Порт — убежище Место убежища**

~~1. — Когда, помимо случаев, указанных в правиле XXII, капитан объявляет общую аварию, направляя судно в порт и/или оставаясь в порту, расходы по заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы, расходы по охране грузенного судна принимаются на общую аварию.~~

~~2. — Однако, когда судно заходит в порт и/или остается в порту из за низкой воды, связанные с этим расходы не принимаются на общую аварию.~~

*1. Общей аварией признаются расходы на заход судна в порт или иное место убежища вследствие половодья, ледохода, внезапного и стремительного понижения уровня воды в пределах внутренних водных путей или иных чрезвычайных обстоятельств, связанных с необходимостью захода судна в порт или иное место убежища, нахождением его в порту или ином месте убежища и выходом судна из порта или иного места убежища.*

*2. В случае, если половодье или ледоход наступили после захода судна с грузом в порт выгрузки и судно должно покинуть порт выгрузки до ее окончания в целях захода в другой, безопасный, порт, другой порт будет считаться местом убежища.*

*3. В случае, если судно вследствие половодья или ледохода не может продолжить рейс и должно остаться в порту после выгрузки части груза, предназначенного для этого порта, он считается местом убежища для такого судна только в отношении грузов, предназначенных для других портов.*

#### **Правило XXV Составы Караван судов**

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

2. Когда применяются меры к тому, чтобы уберечь судно и/или какие-либо или все суда ~~такого состава~~ **каравана** и их груз от общей опасности, применяются правила I – XXIV. Судно, являющееся частью ~~состава~~ **каравана**, не считается находящимся в общей опасности вместе с другим судном этого ~~состава~~ **каравана**, если в результате простого отсоединения от ~~такого~~ другого судна оно может оказаться в безопасности.

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

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

***Правило XXVII Применение правил***

***1. Настоящие правила применяются, если соглашением сторон не установлено иное.***

***2. В случаях, если это предусмотрено соглашением сторон, а также в случаях неполноты настоящих Правил при определении рода аварии, определении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются другие правила об общей аварии и международные обычаи торгового мореплавания.***

---