



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.: General  
11 April 2012

Original: Russian

---

**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**

**Добавление**

**Предложение Украины**

**Примечание секретариата**

Ниже приводится предложение Украины по изменению Правил об общей аварии ИВР. 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.

**Правило I** Общая авария

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

**Правило III** Влияние вины

Право на возмещение убытков по общей аварии не затрагивается, даже если событие, вызвавшее пожертвование или расходы, обусловлено виной одной из участвующих в предприятии сторон, что, однако, не умаляет возможных средств судебной защиты, которые могут быть использованы в силу законодательных или договорных положений против этой стороны или этой стороной в отношении такой вины.

**Правило IV** Исключения

1. Потери, убытки или расходы, понесенные вследствие задержки как во время рейса, так и впоследствии, например, из-за простоя, а также любые косвенные убытки, например, убытки в результате колебаний валютных курсов, не признаются общей аварией.
2. Потери, убытки или расходы, понесенные в связи с нанесением ущерба окружающей среде, в частности, затраты на устранение такого ущерба, ни в коем случае не признаются общей аварией. Вместе с тем, расходы, понесенные в процессе предотвращения или уменьшения ущерба окружающей среде, признаются общей аварией, если они обусловлены принятием меры, признаваемой по общей аварии.

**Правило I** Общая авария

Общей аварией считаются пожертвования и расходы, разумно и **намеренно** произведенные и/или понесенные при чрезвычайных обстоятельствах с целью сохранения судна, его груза **и фрахта** от общей опасности. (см. Правило VIII)

**Правило III** Влияние вины

Право на возмещение убытков по общей аварии не затрагивается, даже если событие, вызвавшее пожертвование или расходы, обусловлено виной **одной или нескольких из участвующих** в предприятии сторон, что, однако, не умаляет возможных средств судебной защиты, которые могут быть использованы в силу законодательных или договорных положений против **этой/ этих сторон или этой/этих сторон** в отношении такой вины.

**Правило IV** Исключения

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

1. Потери, убытки или расходы, понесенные вследствие задержки как во время рейса, так и впоследствии, например, из-за простоя, а также любые косвенные убытки, например, убытки в результате колебаний валютных курсов, не признаются общей аварией.
2. Потери, убытки или расходы, понесенные в связи с нанесением ущерба окружающей среде, в частности, затраты на устранение такого ущерба, ни в коем случае не признаются общей аварией. Вместе с тем, расходы, понесенные в процессе предотвращения или уменьшения ущерба окружающей среде, признаются общей аварией, если они обусловлены принятием меры, признаваемой по общей аварии.

**Правило VI Возмещение по судну**

1. Объем физических повреждений, принимаемых на общую аварию, определяется на основании освидетельствований, как это указано в правиле XIII.
2. Из суммы, возмещаемой по общей аварии, производятся следующие вычеты за "новое вместо старого":  
  
одна пятая часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации от 1 до 5 лет;  
  
одна четвертая часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации от 6 до 10 лет;  
  
одна третья часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации более 10 лет; по якорям и якорным цепям вычеты не производятся.  
  
Вычеты не производятся со стоимости временного ремонта, а также со стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации менее 1 года на момент аварии.
3. Возмещение за буксирные и счальные тросы производится по их чистой стоимости.
4. Вычеты производятся лишь из стоимости новых материалов или частей, когда они изготовлены и готовы к установке на судне.
5. Когда судно на плаву, по общей аварии не возмещаются убытки и повреждения, вызванные использованием одного или более якорей.

**Правило VI Возмещение по судну**

1. Объем физических повреждений, принимаемых на общую аварию, определяется на основании освидетельствований, как это указано в правиле XIII.
2. Из суммы, возмещаемой по общей аварии, производятся следующие вычеты за "новое вместо старого":  
  
одна пятая часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации от 1 до 5 лет;  
  
одна четвертая часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации от 6 до 10 лет;  
  
одна третья часть стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации более 10 лет; по якорям и якорным цепям вычеты не производятся.  
  
Вычеты не производятся со стоимости временного ремонта, а также со стоимости обновлений, затрагивающих судно, машины, механизмы или котлы, находящиеся в эксплуатации менее 1 года на момент аварии.
3. Возмещение за буксирные и счальные тросы производится по их чистой стоимости.
4. Вычеты производятся лишь из стоимости новых материалов или частей, когда они изготовлены и готовы к установке на судне.
5. Когда судно на плаву, по общей аварии не возмещаются убытки и повреждения, вызванные использованием одного или более якорей.
6. **Сумма, возмещаемая в качестве общей аварии за потери или повреждения, причиненные корпусу судна, его машинам, механизмам и/или устройствам, составляет:**
  - 6.1. **в случае ремонта или замены – фактическую разумную стоимость ремонта или замены того, что повреждено или утрачено;**

*6.2. в случае, если ремонт или замена не производились – разумное уменьшение стоимости, вызванное таким повреждением или потерей, но в пределах сметной стоимости ремонта.*

*7. В случаях действительной полной гибели судна или в тех случаях, когда стоимость ремонта поврежденных 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.*

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

*9. По общей аварии возмещаются повреждения, возникшие на аварийном судне в результате форсированной работы машин, а также повреждения рулевого, движительного, буксирного, других устройств и механизмов, которые возникли при стремлении судна сняться с мели.*

*10. Общей аварией признаются повреждения, причиненные судну и/или грузу водой или иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна. Однако не возмещается ущерб от дыма или нагревания, каким бы образом он ни был причинен.*

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

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

Ежегодно Совет директоров ИВР устанавливает применимую процентную ставку. Эта ставка основывается на ставке Еврибор и

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

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

Ежегодно Совет директоров ИВР устанавливает применимую

используется для расчета процентов, причитающихся в течение последующего календарного года.

### Правило XI Валюта

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

Выплаты по грузу производятся в той валюте, которая использовалась в месте и во время окончания предприятия.

Контрибуционная стоимость определяется по обменному курсу на день окончания предприятия.

### Правило XII Контрибуционная стоимость

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

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

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

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

### Правило XI Валюта

**Валюту диспашии определяет диспашер, прежде всего принимая во внимание валюты преобладающих расходов общей аварии.**

Однако убытки перевозчика могут быть оплачены в его национальной валюте, если он выразил такое пожелание в аварийном бонде.

Выплаты по грузу производятся в той валюте, которая использовалась в месте и во время окончания предприятия.

**Валюта уплаты контрибуции обыкновенно соответствует валюте расходов и убытков, признанных в общей аварии, однако, если это не противоречит межгосударственным платежным договорам или другим валютным законодательствам.**

Контрибуционная стоимость определяется по обменному курсу на день окончания предприятия.

### Правило XII Контрибуционная стоимость

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

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

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

*Правила об общей аварии*

*Правила об общей аварии ИВР, Издание 2006 года  
(ECE/TRANS.SC.3/WP.3/2011/7)*

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 XVI** Оспаривание диспаши

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

*Предложения Украины по новой редакции Правил об общей аварии*

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.
7. К контрибуционной стоимости судна, груза и фрахта прибавляется сумма, возмещаемая по общей аварии за пожертвованное имущество, если таковая уже не включена.
8. Любые средства укрупнения грузовых мест участвуют во взносах по общей аварии наравне с грузом.
9. Участники общей аварии обязаны возместить контрибуцию на основании диспаши в течение 10 дней после того, как она вступит в силу.

**Правило XVI** Оспаривание диспаши

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

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

*Если диспашер переработает диспашу на основании предъявленных ему претензий, то он рассылает её снова всем участникам. В том случае, если кто-либо из участников не согласен с окончательным решением диспашера, он имеет право оспаривать его решение юридическим путем.*

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

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

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

**Судовладелец имеет право для обеспечения взносов затребовать с грузовладельцев или сторон, представляющих их, денежные депозиты.**

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. **Платежи или возвраты из денежных депозитов производятся в течение 15 дней после общего признания диспаши.** 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 на платежи, сделанные в счет этой гарантии, также начисляются проценты по ставке, указанной в правиле IX, и эти проценты принимаются на общую аварию.

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

**Правило XVIII** Преднамеренная посадка на мель

Повреждения и убытки, вызванные преднамеренной посадкой на мель, даже если эта посадка является актом общей аварии, не принимаются на общую аварию, если только судно не будет снято с мели и не будет признано, что оно поддается разумному ремонту.

**Правило XXI** Лихтеровка

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

- a) расходы, понесенные при разгрузке, во время нахождения на лихтерах или на берегу и при перегрузке лихтерованного груза;
- b) стоимость утраченного имущества и/или стоимость ремонта повреждений, причиненных лихтерам во время лихтеровки;
- c) возмещение за демередж, относящийся исключительно к периоду обездвижения лихтера во время замены деталей и/или производства ремонтных работ, как указано выше;
- d) повреждения, нанесенные судну, которому оказывалась помощь, во время производства этих работ;
- e) убытки и повреждения, нанесенные выгруженному грузу, которые являются следствием обращения с грузом, а также во время складирования на берегу или на лихтерах;
- f) страховая премия при ее наличии.

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

**Правило XXII** Зимовка

Расходы по заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы, расходы по охране груженого судна принимаются на общую аварию только тогда, когда в результате ледовых условий судно вынуждено искать убежище в промежуточном порту. Тот

**Правило XVIII** Преднамеренная посадка на мель

*Общей аварией признаются повреждения, причиненные судну и/или грузу преднамеренной посадкой на мель или преднамеренным затоплением только, если судно снято с мели или поднято после затопления и поддается разумному ремонту.*

**Правило XXI** Паузка судна

*Если судно вследствие аварии, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств вынуждено производить выгрузку (паузку) с дальнейшим его хранением, то по общей аварии возмещаются лишь:*

- a) расходы, понесенные при разгрузке, во время нахождения *на судне* или на берегу и при перегрузке *снятого с судна* груза;
- b) *расходы по аренде судна, производящего паузку;*
- c) *потери и затраты на ремонт повреждений, которые понесло судно, производящее паузку, а также потери, связанные с выводом его из эксплуатации.*
- d) *повреждения, возникшие на потерпевшем аварию судне во время паузки.*
- e) *убытки и расходы, связанные с утратой и повреждениями груза при его выгрузке, хранении и погрузке.*
- f) страховая премия при ее наличии.
- g) *расходы по заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы, расходы по охране груженого судна, производящего паузку.*

**Правило XXII** Зимовка

Расходы по заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы, расходы по охране груженого судна принимаются на общую аварию только тогда, когда в результате ледовых условий судно вынуждено искать убежище в промежуточном порту.



же принцип применяется в отношении расходов по лихтеровке и повреждений во время лихтеровки, когда, для того чтобы уменьшить осадку судна, груз полностью или частично выгружается на лихтеры.

#### **Правило XXIV Порт-убежище**

1. Когда, помимо случаев, указанных в правиле XXII, капитан объявляет общую аварию, направляя судно в порт и/или оставаясь в порту, расходы по заходу и выходу, расходы по буксировке, портовые сборы, расходы по охране груженого судна принимаются на общую аварию.
2. Однако, когда судно заходит в порт и/или остается в порту из-за низкой воды, связанные с этим расходы не принимаются на общую аварию.

См. Правило XXI Паузка судна ( в новой редакции)

#### **Правило XXIV Порт-убежище**

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.*
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.*
3. *Если в порту-убежище выгрузится партия груза, предназначенная для другого порта, такой груз должен участвовать во взносах по общей аварии, как если бы он остался на судне до момента его отхода из порта. Однако, если в порту-убежище выгрузится весь груз судна, то возмещение затрат по общей аварии прекращается.*
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.*
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.*
6. *Если судно самостоятельно покинет порт-убежище, то связанные с этим расходы не компенсируются.*

**Правило XXV Составы**

1. По смыслу настоящих правил под составом понимается группа судов, соединенных между собой таким образом, что каждое в отдельности судно такой группы не может осуществлять движение самостоятельно.
  2. Когда применяются меры к тому, чтобы уберечь судно и/или какие-либо или все суда такого состава и их груз от общей опасности, применяются правила I – XXIV. Судно, являющееся частью состава, не считается находящимся в общей опасности вместе с другим судном этого состава, 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 XXV Составы**

1. По смыслу настоящих правил под составом понимается группа судов, соединенных между собой таким образом, что каждое в отдельности судно такой группы не может осуществлять движение самостоятельно.
2. Когда применяются меры к тому, чтобы уберечь судно и/или какие-либо или все суда такого состава и их груз от общей опасности, применяются правила I – XXIV. Судно, являющееся частью состава, не считается находящимся в общей опасности вместе с другим судном этого состава, если в результате простого отсоединения от такого другого судна оно может оказаться в безопасности.
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.***