

ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИЕ ПРАВИЛА 1974 ГОДА YORK-ANTWERP RULES 1974

4 апреля 1974 года в Гамбурге на XXX конференции Международного морского комитета одобрены изменения Йорк-Антверпенских правил 1950 года и название пересмотренных таким образом Правил как "Йорк-Антверпенские правила 1974 года". Конференция рекомендовала применять их с 1 июля 1974 года.

Источники: York-Antwerp Rules 1974. Regles d'York et d'Anvers 1974/Comite maritime international. (Antwerpen, 1974). 21 p.

На 35-ой Конференции Международного морского комитета, проходившей в г.Сиднее 02.10.1994-08.10.1994, приняты пересмотренные Йорк-Антверпенские правила*.

* Текст на английском языке см. по [ссылке](#). - Примечание изготовителя базы данных.

На Конференции Международного морского комитета, проходившей в г.Ванкувере 31.05.2004-04.06.2004 в Йорк-Антверпенские правила были внесены новые изменения*.

* Текст на английском языке см. по [ссылке](#). - Примечание изготовителя базы данных.

Правило о толковании

При распределении общей аварии применяются следующие литерные и цифровые правила и исключается применение любого закона или практики, несовместимых с ними.

За исключением того, что предусмотрено цифровыми правилами, общая авария распределяется в соответствии с литерными правилами.

Правило А

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.

* Правило А. В большинстве старых переводов "for the common safety" переводилось как "в целях общего спасения".

Правило В

Пожертвования и расходы, являющиеся общей аварией, относятся на различные участвующие и ее покрытия интересы на предусмотренных далее основаниях.

Правило С

Общей аварией признаются только такие убытки, потери или расходы, которые являются прямым следствием акта общей аварии.

Потери или убытки, понесенные судном или грузом из-за задержки во время рейса либо впоследствии, такие, как простой и какая бы то ни было косвенная потеря, как, например, потеря на рыночной цене*, не признаются общей аварией.

* Правило С. В тексте "such as loss of market".

Правило D

Право на возмещение общей аварии не умаляется тем, что происшествие, которое вызвало жертвования или расходы, произошло по вине одной из сторон, участвующих в морском предприятии*, но это не наносит ущерба требованиям или средствам защиты**, которые могут быть выдвинуты этой стороной или в отношении ее из-за такой вины.

* Правило D. Весьма редкое употребление в русском языке слова "предприятие" в таком смысле заставило в переводе везде добавить к нему определение "морское", которого в тексте правил в большинстве случаев нет.

** Правило D. В тексте: "shall not prejudice any remedies or defences".

Правило E

На сторону, требующую возмещения общей аварии, возлагается бремя доказывания того, что соответствующие потери или расходы действительно должны быть признаны общей аварией.

Правило F

Все чрезвычайные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы признаны общей аварией, считаются общей аварией и признаются таковой без учета возможной экономии для других интересов, но только в пределах суммы общеаварийных расходов, которых удалось избежать.

Правило G

Общая авария, что касается как потерь, так и взносов на ее покрытие, распределяется на основе стоимости имущества во время и в месте окончания морского предприятия.

Это правило не влияет на определение места, где должна быть оставлена диспаша.

Правило I. ВЫБРАСЫВАНИЕ ГРУЗА

Никакое выбрасывание груза за борт не признается общей аварией, кроме случаев, когда такой груз перевозился в соответствии с признанными торговыми обычаями.

Правило II. УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ ВЫБРАСЫВАНИЕМ ЗА БОРТ И ПОЖЕРТВОВАНИЕМ РАДИ ОБЩЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Ущерб, причиненный судну и грузу или чему-либо одному из них пожертвованием ради общей безопасности либо вследствие такого пожертвования, а также водой, проникшей через судовые люки или иные отверстия, открытые или сделанные с целью выбрасывания груза за борт ради общей безопасности, возмещается как общая авария.

Правило III. ТУШЕНИЕ ПОЖАРА НА СУДНЕ

Ущерб, причиненный при тушении пожара на борту судна судну и грузу или чему-либо одному из них водой либо иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна, возмещается как общая авария; однако не возмещается ущерб от дыма или нагревания, каким бы образом он ни был причинен.

Правило IV. ОБРУБАНИЕ ОБЛОМКОВ

Потери или убытки, принесенные из-за обрубания обломков или частей судна, которые в результате аварии* уже были снесены или фактически утрачены, не признаются общей аварией.

* Правило IV. Во всех предыдущих переводах правил "accident" переводилось как "несчастный случай", что вряд ли удачно, поскольку это выражение невольно наводит на мысль о невиновном происхождении соответствующего происшествия.

Правило V. НАМЕРЕННАЯ ПОСАДКА СУДНА НА МЕЛЬ

Когда судно ради общей безопасности намеренно выброшено на берег, вызванные этим потери или убытки принимаются на общую аварию, независимо от того, могло ли судно быть само вынесено на берег.

Правило VI. ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЗА СПАСЕНИЕ

Расходы, произведенные участвующими в морском предприятии 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 опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии.

Правило VII. ПОВРЕЖДЕНИЕ МАШИН И КОТЛОВ

Повреждение каких-либо машин и котлов судна, сидящего на мели в опасном положении, причиненное усилиями снять его с мели, принимается на общую аварию, если установлено, что оно вызвано действительным намерением снять судно ради общей безопасности с риском причинения такого повреждения; 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 VIII. РАСХОДЫ ПО РАЗГРУЗКЕ СИДЯЩЕГО НА МЕЛИ СУДНА И ВЫЗВАННЫЕ ЭТИМ УБЫТКИ

Когда судно находится на мели и в качестве акта общей аварии с него выгружается груз, судовое топливо и снабжение или что-либо из этого имущества, дополнительные расходы по облегчению судна, по найму лихтеров и обратной погрузке (если она производилась), а также понесенные из-за этого потери и убытки признаются общей аварией.

Правило IX. ИНВЕНТАРЬ И ПРЕДМЕТЫ СНАБЖЕНИЯ, СОЖЖЕННЫЕ
ВМЕСТО ТОПЛИВА

Инвентарь и предметы снабжения судна или что-либо из них, сожженные в случае опасности по необходимости ради общей безопасности, принимаются на общую аварию тогда и только тогда, когда судну был обеспечен вполне достаточный запас топлива. Но на общую аварию относится количество топлива*, которое по расчету было бы израсходовано, по цене, существовавшей в последнем порту отправления судна в день отхода.

* Правило IX. В тексте: "estimated quantity of fuel".

Правило X. РАСХОДЫ В ПОРТУ-УБЕЖИЩЕ И Т.П.

а) Когда судно заходит в порт или место убежища либо возвращается в порт или место погрузки вследствие аварии, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств, сделавших это необходимым ради общей безопасности, расходы по заходу в такой порт или такое место признаются общей аварией; когда оно выходит оттуда со своим первоначальным грузом или его частью, соответствующие расходы, вызванные оставлением такого порта или такого места как следствием указанного захода или возвращения, равным образом признаются общей аварией.

Когда судно находится в каком-либо порту или месте убежища и по необходимости переводится в другой порт или место, потому что в первом порту или месте ремонт не может быть произведен, положения настоящего правила применяются ко второму порту или месту, как если бы это были порт или место убежища, и стоимость такого перемещения, включая временный ремонт и буксировку, признается общей аварией. Положения правила XI применяются к удлинению рейса, вызванному таким перемещением.

б) Расходы по перемещению на борту или выгрузке груза, топлива или предметов снабжения в порту либо месте погрузки, захода или убежища признаются общей аварией, когда перемещение или выгрузка были необходимы ради общей безопасности или для получения возможности исправить повреждения судна, причиненные пожертвованием или аварией, если эти исправления нужны для безопасного продолжения рейса, за исключением случаев, когда в порту или месте погрузки или захода обнаружено повреждение судна, не связанное с какой-либо аварией или иным чрезвычайным обстоятельством, имевшими место во время рейса.

Расходы по перемещению на борту или выгрузке груза, топлива или предметов снабжения не признаются общей аварией, когда они произведены исключительно с целью переукладки, вызванной смещением во время рейса, если только такая переукладка не являлась необходимой ради общей безопасности.

с) Во всех случаях, когда расходы по перемещению или выгрузке груза, топлива или предметов снабжения признаются общей аварией, расходы по хранению, включая страхование, если оно разумно, обратной погрузке и укладке такого груза, топлива или предметов снабжения равным образом признаются общей аварией.

Но 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.

* Правило XVII, "с". В тексте: "the ship is condemned".

Правило XI. ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА И СОДЕРЖАНИЕ ЭКИПАЖА
И ДРУГИЕ РАСХОДЫ НА ПУТИ В ПОРТ-УБЕЖИЩЕ,
В ПОРТУ-УБЕЖИЩЕ И Т.Д.

а) Расходы по заработной плате и содержанию капитана, других лиц командного состава и команды, произведенные разумно за время продления 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 правилом Х "а".

б) Когда судно заходит в какой-либо порт или место или задерживается в нем вследствие аварии, пожертвования или другого чрезвычайного обстоятельства, сделавших это необходимым ради общей безопасности или для получения возможности исправить повреждения судна, причиненные пожертвованием или аварией, если эти исправления нужны для безопасного продолжения рейса, расходы по заработной плате и содержанию капитана, других лиц командного состава и команды, произведенные разумно в течение дополнительной задержки в таком порту или месте до тех пор, пока судно не будет или не должно быть приведено в годное для продолжения рейса состояние, признаются общей аварией.

Однако, если в порту или месте погрузки или захода обнаружено повреждение судна, не связанное с какой-либо аварией или иным чрезвычайным обстоятельством, имевшими место во время рейса, расходы по заработной плате и содержанию капитана, других лиц командного состава и команды в течение дополнительной задержки для исправления обнаруженных таким образом повреждений, а также израсходованные за это время топливо и предметы снабжения не признаются общей аварией даже тогда, когда эти исправления были необходимы для безопасного продолжения рейса.

Когда судно признано непригодным к плаванию либо не продолжает своего первоначального рейса, расходы по заработной плате и содержанию капитана, других лиц командного состава и команды, а также израсходованные топливо и предметы снабжения признаются общей аварией 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.

Топливо и предметы снабжения, израсходованные в течение дополнительной задержки, признаются общей аварией, за исключением топлива и предметов снабжения, израсходованных при выполнении ремонта, который не относится к общей аварии.

Портовые расходы, произведенные за время дополнительной задержки, признаются общей аварией, за исключением расходов, которые произведены исключительно из-за ремонта, не относящегося к общей аварии.

с) Для целей применения настоящего и других правил заработная плата включает все суммы, выплаченные капитану, другим лицам командного состава и команде или в их пользу, независимо от того, возлагаются ли такие платежи на судовладельца по закону или произведены на основании условий и положений трудового договора.

d) Когда капитану, другим лицам командного состава или команде выплачены сверхурочные за такое содержание или ремонт судна, стоимость которых не относится к общей аварии, платежи за эти сверхурочные работы признаются общей аварией только в пределах экономии расходов, которые были бы произведены и признаны общей аварией, если бы такая сверхурочная работа не была выполнена.

Правило XII. ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА ПРИ РАЗГРУЗКЕ И Т.Д.

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.

Правило XIII. ВЫЧЕТЫ ИЗ СТОИМОСТИ РЕМОНТА

Когда старые материалы или части заменяются новыми, со стоимости ремонта, признаваемой общей аварией, не делаются вычеты "за новое вместо старого", если судну не более пятнадцати лет, а в последнем случае вычитается одна треть стоимости. Вычеты определяются возрастом судна, считая с 31 декабря года окончания его постройки до дня акта общей аварии, за исключением изоляции, спасательных и подобных шлюпок, средств связи, навигационных приборов и оборудования, машин и котлов, для которых вычеты определяются возрастом соответствующих частей, к которым они применяются.

Не делаются вычеты в отношении продовольствия, предметов снабжения, якорей и якорных цепей.

Расходы по сухому доку, стапелям и стоимость перемещения судна полностью относятся к общей аварии.

Расходы по очистке, окраске или покрытию корпуса судна не относятся к общей аварии, за исключением случаев, когда корпус был окрашен или покрыт чем-либо в течение двенадцати месяцев, предшествующих дате акта общей аварии; в последнем случае общей аварией признается половина таких расходов.

Правило XIV. ВРЕМЕННЫЙ РЕМОНТ

Когда временный ремонт судна производится в порту погрузки, захода или убежища ради общей безопасности или из-за повреждения, причиненного общеаварийным пожертвованием, стоимость такого ремонта признается общей аварией.

Когда временный ремонт случайного повреждения производится с целью сделать возможным завершение морского предприятия, стоимость такого ремонта признается общей аварией, без учета возможной экономии для других интересов, но только в пределах экономии расходов, которые были бы произведены и отнесены к общей аварии, если бы такой ремонт не был произведен в данном месте.

Никакие вычеты "за новое вместо старого" не делаются со стоимости временного ремонта, признаваемой общей аварией.

Правило XV. ПОТЕРЯ ФРАХТА

Потеря фрахта, вызванная повреждением или гибелью груза, возмещается как общая авария, когда она причинена актом общей аварии либо когда повреждение или гибель груза возмещается на этом основании.

Из общей суммы потерянного брутто-фрахта вычитаются расходы, которые судовладелец произвел бы, чтобы заработать такой фрахт, но вследствие пожертвования не произвел.

Правило XVI. СУММА, ПОДЛЕЖАЩАЯ ВОЗМЕЩЕНИЮ ЗА ГРУЗ,
ПОГИБШИЙ ИЛИ ПОВРЕЖДЕННЫЙ ВСЛЕДСТВИЕ
ПОЖЕРТВОВАНИЯ

Сумма, подлежащая возмещению в качестве общей аварии за повреждение или гибель пожертвованного груза, составляет сумму понесенной из-за этого потери, исчисленную на основе стоимости на момент разгрузки, установленной по торговому счету, выставленному получателю, либо, если такого счета нет, по отгрузочной стоимости. Стоимость на момент разгрузки включает расходы на страхование и фрахт, за исключением случаев, когда такой фрахт находится на риске не груза, а других интересов.

Когда поврежденный таким образом груз продан и сумма ущерба не может быть согласована иным образом, потеря, подлежащая возмещению в качестве общей аварии, составляет разницу между чистой выручкой от продажи и чистой стоимостью в неповрежденном состоянии, исчисленной в соответствии с первой частью настоящего правила.

Правило XVII. КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ

Взносы на покрытие общей аварии* делаются с фактической чистой стоимости имущества по окончании морского предприятия, однако стоимостью груза является его стоимость на момент разгрузки, установленная по торговому счету, выставленному получателю, либо, если такого счета нет, по отгрузочной стоимости. Стоимость груза включает расходы на страхование и фрахт, за исключением случаев, когда такой фрахт находится на риске не груза, а других интересов, и из нее вычитается стоимость всех потерь и повреждений, понесенных грузом до или во время выгрузки. Стоимость судна определяется без учета увеличивающего или снижающего ее размер воздействия на нее димайз-чартера или тайм-чартера, по которому это судно кому-либо передано.

* Правило XVII. В тексте правил здесь и в других соответствующих местах: "the contribution to a general average".

К такой стоимости прибавляется сумма, возмещенная в качестве общей аварии за пожертвованное имущество, если она уже не включена. Из находившихся на риске судовладельца* фрахта и платы за проезд пассажиров вычитаются такие расходы и заработная плата экипажу, которые не пришлось бы уплатить в целях получения фрахта, если бы судно и груз полностью погибли в момент акта общей аварии, и которые не были бы отнесены к общей аварии. Из стоимости имущества вычитываются также все дополнительные расходы, произведенные в отношении этого имущества после акта общей аварии, за исключением таких расходов, которые признаются общей аварией.

* Правило XVII. В тексте нет слова "судовладельца".

Если груз продан вблизи от места назначения, соответствующий ему взнос делается с фактической чистой выручки от продажи с прибавлением к ней суммы, возмещаемой в качестве общей аварии.

Багаж пассажиров и личные вещи, не отправленные по коносаменту, не участвуют во взносах на покрытие общей аварии.

Правило XVIII. ПОВРЕЖДЕНИЕ СУДНА

Сумма, возмещенная в качестве общей аварии за потери или повреждения, причиненные актом общей аварии судну, его машинам и/ или механизмам, составляет:

а) в случае ремонта или замены - фактическую разумную стоимость исправления или замены того, что повреждено или утрачено, с применением вычетов в соответствии с правилом XIII;

б) в случае, когда ремонт или замена производились, разумное уменьшение стоимости, вызванное таким повреждением или потерей, но в пределах сметной стоимости ремонта. Однако, когда судно фактически полностью погибло либо расходы на исправление повреждений превысили бы стоимость отремонтированного судна, признаваемая общей аварией сумма составляет разницу между расчетной стоимостью судна в неповрежденном состоянии, из которой вычтена сметная стоимость исправления повреждений, не относящихся в общей аварии, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая в случае его продажи может быть определена как чистая выручка от этого.

Правило XIX. ГРУЗ, НЕ ОБЪЯВЛЕННЫЙ ИЛИ ОБЪЯВЛЕННЫЙ НЕПРАВИЛЬНО

Повреждение или гибель грузов, погруженных без ведома судовладельца или его агента, либо грузов, намеренно неправильно описанных при погрузке, не признаются общей аварией, но с таких грузов, если они спасены, тем не менее взимаются взносы на покрытие общей аварии*.

* Правило XIX. В тексте правил здесь и в других соответствующих местах: "the contribution to a general average".

Повреждение или гибель грузов, которые при погрузке неправильно объявлены таким образом, что их стоимость преуменьшена по сравнению с их действительной стоимостью, возмещаются в качестве общей аварии на основе объявленной стоимости, но взносы на покрытие общей аварии делаются с таких грузов по их действительной стоимости.

Правило XX. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СРЕДСТВ

На общую аварию относится комиссия в размере 2 процентов на общеаварийные расходы, кроме расходов по заработной плате и содержанию капитана, других лиц командного состава и команды, а также на топливо и предметы снабжения, не замененные во время рейса. Но когда средства предоставляются не кем-либо из сторон, участвующих в возмещении общей аварии, необходимые расходы на получение потребных средств путем залога судна* или иным образом, как и потери, понесенные владельцами грузов, проданных с этой целью, относятся к общей аварии.

* - Правило XX. В тексте: "bottomary bond".

Издержки по страхованию денег, авансированных на оплату общеаварийных расходов, также признаются общей аварией.

Правило XXI. ПРОЦЕНТЫ НА ВОЗМЕЩАЕМЫЕ В КАЧЕСТВЕ ОБЩЕЙ АВАРИИ УБЫТКИ

На расходы, пожертвования и другие суммы, отнесенные к общей аварии, начисляются проценты по ставке 7 процентов годовых до даты составления диспаши; при этом учитываются все промежуточные платежи от сторон, участвующих в покрытии общей аварии*, или за счет средств, депонированных для ее возмещения.

* - Правило XXI. В тексте: "from the contributory interests".

Правило XXII. РЕЖИМ ДЕПОНИРОВАННЫХ СУММ

Когда в отношении ответственности груза за общую аварию, расходы по спасанию или специальные расходы получены деньги в депозит, такие суммы без промедления вносятся на специальный счет, открытый на имя как представителя, назначенного от имени судовладельца, так и представителя, назначенного от имени вкладчиков, в банке, избранном по соглашению между обеими сторонами. Депонированная таким образом сумма вместе с наросшими процентами, если они причитаются, служит обеспечением 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. Платежи со счета или возвращение депонированных сумм могут производиться с письменного разрешения диспашера. Такие депозиты, платежи и возвращение депонированных сумм не влияют на окончательную ответственность сторон.

Текст документа сверен по:

"Многосторонние международные
соглашения о морском транспорте"
Торгово-промышленная палата СССР,
Москва, 1983 год