

УДК 34.096

**ЙОРК-АНТВЕРСКИЕ ПРАВИЛА И ИХ ИЗМЕНЕНИЯ В РЕДАКЦИИ 2016 ГОДА****Аладьин Алексей Николаевич**<sup>1,2</sup>, аспирант*e-mail:* [thnnov@yandex.ru](mailto:thnnov@yandex.ru)**Минеева Татьяна Германовна**<sup>1</sup>, доцент, доктор юридических наук*e-mail:* [t.mineeva@yandex.ru](mailto:t.mineeva@yandex.ru)<sup>1</sup> Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия<sup>2</sup> «Водоходъ» (ООО «ВодоходЪ»), Нижний Новгород, Россия

**Аннотация.** В статье анализируются случаи судебной практики, которые привели к изменениям норм Йорк-Антверпенских правил в последней редакции 2016 года. В настоящее время существуют несколько серьезных коррекций этого источника права. Последний раз Йорк-Антверпенские правила корректировались в 2016 году, при этом предыдущие изменения, внесенные на конференции 2004 года, значительным числом компаний-судовладельцев и страховых компаний признаны не были. В статье исследуются отдельные аспекты, измененные в ходе конференции 2016 г.

**Ключевые слова:** морское право, морские происшествия, Йорк-Антверпенские правила, общая авария.

**YORK-ANTWERP RULES AND THEIR CHANGES IN THE 2016 EDITION****Alexey Nikolaevich Aladin**<sup>1,2</sup>, Doctoral Student*e-mail:* [thnnov@yandex.ru](mailto:thnnov@yandex.ru)**Mineeva Tatyana Germanovna**<sup>1</sup>, Associate Professor, Doctor of Law Sciences*e-mail:* [t.mineeva@yandex.ru](mailto:t.mineeva@yandex.ru)<sup>1</sup> Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia<sup>2</sup> Vodohod (LLC Vodohod), Nizhny Novgorod, Russia

**Abstract.** The article analyzes the cases of judicial practice that led to changes in the norms of the York-Antwerp Rules in the latest edition of 2016. Currently, there are several major corrections of this source of law. The last time the York-Antwerp Rules were adjusted was in 2016, while the previous changes made at the 2004 conference were not recognized by a significant number of shipowners and insurance companies. The article examines some aspects that were changed during the 2016 conference.

**Keywords:** maritime law, maritime accidents, York-Antwerp Rules, general accident.

5 мая 2016 года была принята новая редакция Йорк-Антверпенских правил – договора, регулирующего определение взносов по общей аварии. Новые правила, получившие название «Йорк-Антверпенские правила 2016», являются кульминацией процесса

разработки, начавшегося в 2012 году [1]. Поскольку эти правила почти сразу получили одобрение ассоциации судовладельцев BIMCO, то, в отличие от редакции Йорк-Антверпенских правил 2004 года эти правила почти сразу оказались признаны большинством судовладельцев и страховщиков. Отметим, что ввиду добровольности признания Йорк-Антверпенских правил чаще всего их можно обнаружить в договорах чартерных перевозок и коносаментов. Мы используем текст Йорк-Антверпенских правил, доступный на ресурсе Capt.S.S.Chaudhari [2].

Отражая усилия, предпринятые для разрешения разногласий между судном и грузом, Йорк-Антверпенские правила 2016 года вносят мало радикальных изменений в принципы, в соответствии с которыми в настоящее время корректируется общая авария. Скорее, изменения связаны с улучшением процессов корректировки общей аварии и сбора взносов, в том числе посредством установления однолетнего срока. Кроме того, две особенности Правил 1994 года, которые активно осуждались грузовыми перевозчиками как устаревшие – 2% комиссия за выплаты и 7% фиксированная процентная ставка – теперь исправлены. Основными жалобами компании Cargo на Йорк-Антверпенские правила 1994 года были высокая процентная ставка (по ставке 7 процентов годовых в течение трех месяцев после даты выдачи скидки на общую аварию) и разрешение на комиссию за предоставление средств (2 процента от выплат по общей аварии). Йорк-Антверпенские правила 2016 года покончили с комиссией, которую многие считали ненужным анахронизмом и благом для судовладельцев. Что касается высокого уровня процентной ставки, то теперь она больше не является фиксированной.

Впервые новые правила также сопровождаются руководящим документом, озаглавленным «Руководство, касающееся общей аварии» [3]. Эти руководящие принципы, которые не имеют обязательной силы, содержат информацию об основных принципах расчета общей аварии.

Два правила, включенных в состав Йорк-Антверпенских правил в 1994 г, также подверглись изменению. В 1994 г. буквенное правило E было дополнено положением о праве оценщика, который получил право делать предположения относительно сумм надбавок и стоимости взносов, чтобы заполнить пробелы в доступной информации.

Также был установлен предельный срок в 12 месяцев до предоставления информации и стоимости, и необходимом возмещении. Кроме того, в правилах 2016 г. аннулируется право на взнос по общей аварии, если иск не будет предъявлен в течение одного года после даты выдачи компенсации по общей аварии.

До 2016 г. спорным был вопрос о том, разрешать или не разрешать спасательное вознаграждение в случае общей аварии. Хотя спасание может показаться типичными расходами на общую аварию, существует опасение, что, если судно и груз уже заплатили за спасание отдельно, пособие на спасание в рамках общей аварии, требующее перераспределения по страховой стоимости, оцененной по окончании приключения, могут привести только к дополнительным расходам и задержкам.

Если стороны предприятия несут отдельную договорную или юридическую ответственность перед спасателями, то вознаграждение за спасание будет разрешено только в случае общей аварии. Если один или несколько определенных предусмотренных критериев выполняются и являются значимыми. Таким образом, ожидается, что оценщик будет действовать по своему усмотрению при вынесении решения о том, соответствует ли критерий. Одним из критериев является ситуация так называемого «дифференцированного спасения», при которой «значительная часть сторон удовлетворила требование о спасении на существенно различных условиях». Эта корректировка общего среднего показателя должна быть направлена на выравнивание преимуществ, полученных одной стороной в



результате переговоров, может показаться некоторым удивительным. Действительно, это было предметом дебатов на Конференции 2016 г.

Собственно, как поясняется в Руководящих принципах, многие ведущие специалисты по оценке, при необходимости уже предлагают сторонам, что, если перераспределение спасательных средств в качестве общей аварии не приведет к существенному изменению показателей или будет непропорционально дорогостоящим, спасательные работы следует исключить из расчета общей аварии. Таким образом, новое правило служит, прежде всего, одобрению и упорядочению этой практики.

Правило VI скорректировано таким образом, что теперь он обладает правом на собственное усмотрение. Правило XVI теперь предусматривает: «Любой груз может быть исключен из участия в общей аварии, если диспашер сочтет, что затраты на включение его в корректировку, вероятно, будут непропорциональны его возможному вкладу». Кроме того, были приняты новые положения по обращению с денежными депозитами, в частности путем создания диспашером специального счета, который будет храниться отдельно от его собственных средств. Это заменяет предыдущую практику открытия совместных счетов, практику, которая не применялась на регулярной основе, и которая стала проблематичной из-за усиления законодательства о борьбе с отмыванием денег.

Новые правила лишают судовладельцев определенных преимуществ (в частности, старой комиссии и процентная ставка), но они также восстановили некоторые надбавки, которые были ограничены Правилами 2004 года (спасание в соответствии с Правилом VI; заработная плата и содержание экипажа во время общего аварийного задержания в порту-убежище в соответствии с Правилом XI; временный ремонт случайных повреждений согласно Правилу XIV). Предполагается, что в принципы корректировки общей аварии не было внесено никаких радикальных изменений, даже с учетом важных изменений в Правиле VI. Скорее, достижением этого проекта стало достижение компромисса, которым представители судов и грузов в принципе довольны.

Йорк-Антверпенские правила и соглашения сыграли решающую роль в регулировании морской отрасли и защите интересов всех заинтересованных сторон. Поскольку прилагаются постоянные усилия для обеспечения того, чтобы они оставались актуальными и эффективными, будущие перспективы этих соглашений являются положительными.

#### **Список литературы:**

1. Касаткина А.С., Кобахидзе Д.И. Эволюция Йорк-Антверпенских правил об общей аварии как источника международного морского частного права. // Вестник Московского университета – Сер. 11. Право. – 2016 – № 4 – С. 68 – 82.
2. YORK-ANTWERP RULES 2016-1 (The Lettered Rules). – URL: [captsschaudhari.com](http://captsschaudhari.com) (дата обращения: 01.05.2024)
3. F. Deneffe, Vers de nouvelles Règles d'York et d'Anvers?, DMF, 2016, 297 ; Quelques considérations sur certaines modifications des RYA 2016 approuvées lors de la conférence générale du CMI à New York en 2016, DMF, 2016, 771.

