

СтопЛосс

Разбираемся в принципах общей аварии





Содержание

1. Введение	6
2. Процесс оформления общей аварии	8
3. Роль диспашёра в общей аварии	10
4. Порядок действий участников морской перевозки	13
5. Заключение и чек-лист	16

Благодарность

Информация, содержащаяся в настоящем материале серии СтопЛосс, подготовлена на основе опыта страхования ТТ Клуба. Клуб также выражает благодарность за консультационную поддержку и содействие в подготовке данного материала James Hookham (Глобальный форум грузовладельцев, Юридический консультативный орган FIATA), Jack Hatche (Shoreside) и Joseph Shea (член Ассоциации диспашёров).

Серия СтопЛосс

Информационные материалы серии СтопЛосс посвящены широкому кругу вопросов, связанных с регулярными проблемами при перевозке и обработке грузов. Они призваны предоставить краткое и понятное изложение соответствующей проблемы, основные рекомендации по надлежащей практике и, где применимо, дать ссылки на источники дополнительной информации. С полным перечнем материалов серии и дополнительной информацией можно ознакомиться по ссылкам www.ttclub.com/lossprevention и <https://www.panditrans.com/risk-management>. Печатные экземпляры можно получить в региональных представительствах ТТ Клуба.

Отказ от ответственности

Информация, содержащаяся в настоящем материале, собрана из различных источников. Ни ТТ Клуб, ни иные лица, участвовавшие в составлении материала, не несут ответственности за убытки или ущерб, которые могут возникнуть вследствие использования содержащейся здесь информации.

Copyright © 2026 Through Transport Mutual Services (UK) Ltd. Все права защищены. Пользователи настоящего информационного материала вправе воспроизводить или передавать его только в неизменном виде. Любое иное использование, включая подготовку производных методических материалов на его основе, в любой форме и любыми средствами допускается только с предварительного письменного разрешения Through Transport Mutual Services (UK) Ltd.



Аннотация

Общая авария (ОА, General Average, GA) – это общепризнанный принцип морского права, согласно которому все стороны морского предприятия (т.е. морской перевозки) пропорционально участвуют в возмещении (несении) убытков или расходов, возникших в результате добровольного и намеренного действия с судном или грузом для спасения остального имущества в чрезвычайной ситуации. Концепция «морского предприятия» хоть и звучит архаично, однако объединяет все заинтересованные стороны, участвующие в перевозке.

Иными словами, ОА – это система (институт), посредством которой участник морского предприятия (чаще всего судовладелец) может возместить чрезвычайные расходы или убытки (пожертвования), которые были им неизбежно понесены в целях спасения судна или груза от последствий возникшего на море происшествия.

Все такие расходы и убытки распределяются между судном, его бункерными запасами (иногда принадлежащими фрахтователям по договору тайм-чартера), судовыми запасами и грузом (включая контейнеры, а также тягачи и полуприцепы автоперевозчиков, если речь идёт о паромных переправах) пропорционально их стоимости по прибытии в порт назначения.

Кому адресовано руководство?

- Экспедиторам и автоперевозчикам, использующим паромные переправы
- Перевозчикам-несудовладельцам (NVOCC)
- Грузовладельцам
- Владелец и операторам перевозочного (контейнерного) оборудования

1

Введение

В этом разделе:

- Понятие общей аварии
- Признаки общей аварии
- Спасание судна

Институт общей аварии повсеместно признан во всех морских юрисдикциях и существует столько же, сколько и само морское судоходство. Благодаря современным стандартам и технологиям подобные происшествия случаются сравнительно редко. Вместе с тем развитие контейнерных перевозок и увеличение вместимости судов значительно усложнили процедуру урегулирования случаев общей аварии. В связи с этим экспедиторам, перевозчикам-несудовладельцам (NVOCC), логистическим операторам и грузовладельцам необходимо понимать порядок действий и связанные с ним риски в случае объявления общей аварии.

Случаи общей аварии рассматриваются в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами, которые обычно инкорпорированы в договоры морской перевозки. Цель этих правил – обеспечить единообразный международный подход к урегулированию случаев общей аварии и сделать этот процесс коммерчески эффективным.

При этом Йорк-Антверпенские правила периодически обновляются для сохранения актуальности и соответствия современной практике. Последняя редакция правил датирована 2016 годом, однако стороны вправе указывать в договоре морской перевозки более ранние редакции правил – например, 1994 или 2004 года. Важно заранее определить, какая именно редакция правил применяется в рамках конкретного договора.

Общая авария признаётся *«тогда и только тогда, когда любые чрезвычайные потери или расходы намеренно и обдуманно сделаны или понесены ради общей безопасности в целях сохранения имущества, участвующего в морской перевозке»*.



Примером убытка (пожертвования) по общей аварии может служить выбрасывание груза за борт для облегчения судна после посадки на мель, а в качестве примера расходов можно упомянуть привлечение буксиров, если на судне произошла поломка двигателя.

После инцидента капитан судна проводит первоначальную оценку ситуации и информирует судовладельца. Если происшествие соответствует всем необходимым критериям, может быть объявлена общая авария.

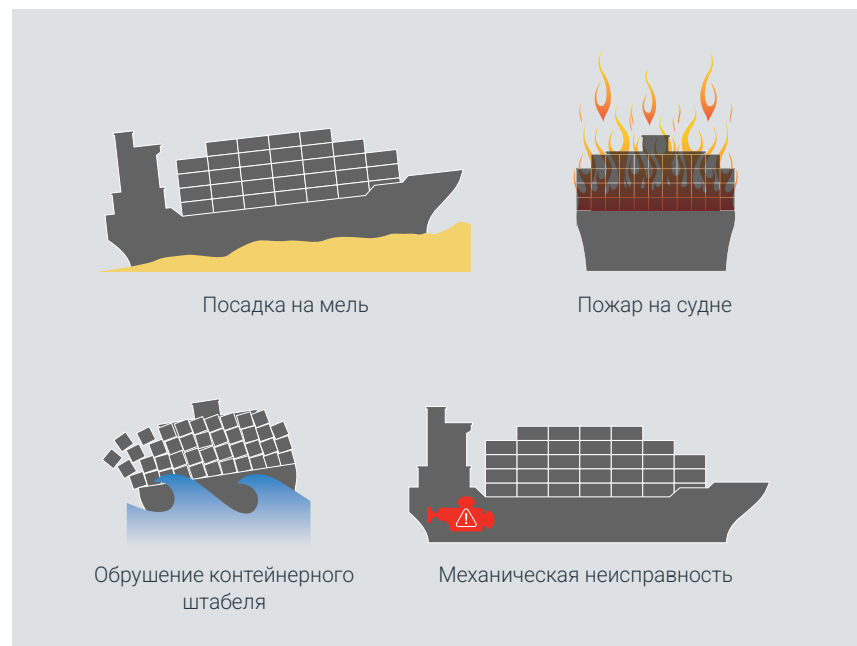
Расходы на спасание распределяются по тем же принципам, что и убытки (пожертвования) по общей аварии. Вознаграждение, причитающееся владельцам буксира за оказание помощи судну, зачастую включается в общую сумму убытков по ОА – в зависимости от применимой редакции Йорк-Антверпенских правил и условий привлечения спасателей. Однако во многих случаях при осуществлении спасательных работ может потребоваться предоставление отдельного гарантийного обязательства (финансовой гарантии или денежного обеспечения) в отношении расходов по спасанию.

В настоящем информационном материале термин «Общая авария» используется для обозначения как самой общей аварии, так и спасательных работ.

Типичные сценарии общей аварии

Несмотря на то, что приведённое ранее определение общей аварии довольно широкое по смыслу, в рамках современной контейнерной цепи поставок к объявлению общей аварии, как правило, приводят следующие обстоятельства:

- посадка судна на мель;
- пожар на судне (в грузовом помещении или машинном отделении);
- обрушение контейнерного штабеля;
- повреждение судна вследствие сложных погодных условий;
- механическая неисправность.



2

Процесс оформления общей аварии

В этом разделе:

- Определение размера убытков по общей аварии
- Кто объявляет общую аварию
- Процедура объявления общей аварии
- Порядок назначения диспашёра

Убытки по общей аварии возникают при добровольном пожертвовании имуществом, перевозимым на борту судна, либо при понесении чрезвычайных расходов в целях ликвидации последствий аварии и успешного завершения рейса.

Несмотря на то, что совокупная стоимость грузов на судне зачастую значительно превышает стоимость самого судна, именно капитан судна (через судовладельца или фрахтователя) обычно объявляет общую аварию (хотя формального требования об обязательном объявлении общей аварии как таковой нет – по крайней мере согласно английскому праву). В дальнейшем именно судовладелец / фрахтователь занимается урегулированием всего происшествия и в том числе назначает диспашёра, который, тем не менее, будет действовать независимо ни от кого и в интересах всех сторон.

Диспашёр определяет общую сумму убытков (пожертвований) и расходов, подлежащих возмещению, а также устанавливает совокупную стоимость имущества всех заинтересованных сторон, которое было спасено или сохранено. К такому имуществу относятся не только судно и груз, но также бункерные и судовые запасы, контейнеры, тягачи и полуприцепы (актуально для паромных переправ) и связанное с ними оборудование.

Контрибуционная стоимость имущества (стоимость, учитываемая в целях распределения взносов по общей аварии) рассчитывается как нетто-стоимость всех вышеперечисленных типов имущества на момент прибытия в пункт назначения (т.е. на момент завершения морской перевозки). В дальнейшем каждая сторона морской перевозки оплачивает взносы пропорционально рассчитанной для её имущества контрибуционной стоимости.

При этом весь описанный процесс может занимать длительное время из-за большого объёма документации, запрашиваемой диспашёром у всех заинтересованных лиц.

Обстоятельства, связанные с объявлением общей аварии, зачастую носят динамический характер, поскольку в большинстве случаев эта процедура инициируется до окончательного разрешения аварийной ситуации. Судовладелец сохраняет за собой право пересмотреть и отозвать объявление общей аварии по мере развития событий.

Равно как и любая сторона, обладающая имущественным интересом в грузе на борту судна, вправе оспорить требования по общей аварии, если сочтёт обстоятельства не соответствующими критериям общей аварии. Несмотря на то, что каждый случай уникален и должен оцениваться индивидуально, грузовладельцы, желая освободить себя от обязанности по уплате взносов, часто заявляют, что судовладелец не проявил должную осмотрительность (due diligence) по обеспечению мореходности судна до начала и на момент начала рейса, как того требуют условия договора перевозки, а также п.1 статьи III и п.1 статьи IV Гаагско-Висбийских правил.

Тем не менее, на практике сторона, оспаривающая правомерность объявления общей аварии, как правило, всё равно обязана будет предоставить подписанное гарантийное обязательство и финансовое обеспечение (гарантию от страховщика или банка, либо денежный депозит), после чего ожидать от диспашёра итоговый расчёт взносов (т.н. «диспашу»). Это как минимум позволит оспаривающей стороне избежать ненужной задержки в выдаче груза / имущества, т.к. период между предоставлением гарантийного обязательства и составлением финальной диспашы может составлять несколько лет.

“

Имущество включает в себя не только судно и груз, но также бункерные и судовые запасы, контейнеры, полуприцепы и связанное с ними оборудование.

”

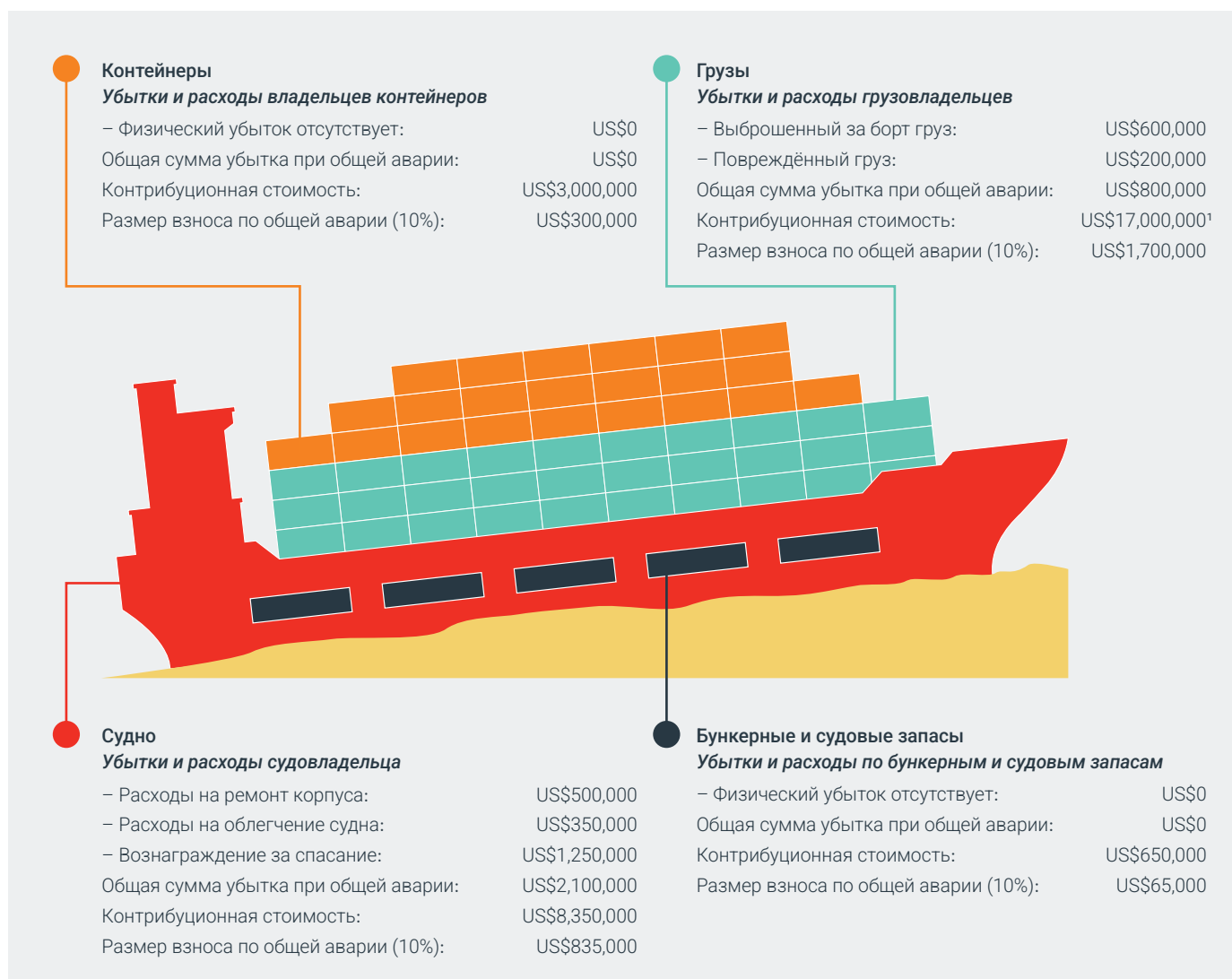
Случаи общей аварии зачастую отличаются высокой степенью сложности. Порой обстоятельства происшествия требуют нескольких месяцев для изучения и урегулирования ситуации и последующей выдачи груза (даже при условии своевременного предоставления всеми сторонами гарантийных обязательств и финансовых обеспечений).

Несмотря на возможные негативные последствия подобных задержек, объявление общей аварии остаётся разумным шагом, если существует перспектива спасения хотя бы части имущества и (условно успешного) завершения рейса. При этом, исходя из практики прошлых лет, длительность всех процедур и связанные с этим задержки сами по себе не влияют на обоснованность объявления общей аварии и разумность понесения сторонами соответствующих убытков и расходов.

Приведённая ниже упрощённая схема иллюстрирует практическое применение принципов общей аварии с указанием основных участников и алгоритма расчёта итоговой суммы признаваемых в рамках общей аварии убытков и расходов.

В данной ситуации мы имеем дело с посадкой контейнеровоза на мель. Для снятия судна с мели были понесены расходы, в т.ч. связанные с проведением работ по облегчению судна посредством выбрасывания части груза за борт.

Сумма расходов по общей аварии для снятия судна с мели составила **2 900 000,00 долларов США**. Эти расходы были понесены только судном и грузовладельцами и распределялись между участниками перевозки пропорционально рассчитанным для них контрибуционным стоимостям. При совокупной контрибуционной стоимости имущества в размере **29 000 000,00 долларов США** доля вноса каждого участника соответственно составила **10%**.



¹ Включает как инвойсную стоимость прибывшего груза в размере 16 000 000,00 долларов США с учётом его частичной утраты / повреждения, так и стоимость выброшенного за борт / повреждённого груза.

3

Роль диспашёра в общей аварии

В этом разделе:

- Обязательства и гарантии
- Соглашение о неразделении перевозки (рейса)
- Незастрахованные грузы
- Сборные грузы (LCL)

Как отмечалось ранее, общая авария представляет собой сложный процесс. Несмотря на участие в этом процессе большого количества сторон, именно диспашёр обладает наивысшей степенью экспертизы и исключительной компетенцией в данной сфере морского права.

Диспашёр обычно назначается судовладельцем и/или фрахтователем. Тем не менее, любой участник, заявляющий требования о возмещении убытков или расходов в рамках общей аварии, вправе направить их непосредственно диспашёру. Его задача – собирать воедино всю поступающую информацию для дальнейшего составления диспаша, идентифицируя убытки и расходы на предмет правомерности их отнесения на счёт общей аварии. В конечном итоге диспашёр определяет доли обязательств для всех участников перевозки.

Чтобы в дальнейшем точно получить оплату всех сумм из диспаша, до выдачи любого имущества с судна диспашёр затребует от каждого участника гарантийное обязательство по оплате вноса. Одновременно он будет собирать сведения о стоимости перевозочного оборудования, коносаменты и инвойсы с указанием стоимости груза на условиях CIF, чтобы рассчитать взнос для каждого участника. Поскольку на начальном этапе окончательная сумма убытков и расходов по ОА ещё неизвестна, диспашёр оперирует предварительными оценками.

Гарантийное обязательство представляет собой безусловное согласие уплатить сумму вноса по общей аварии, обычно подкреплённое финансовой гарантией, выданной банком или страховой компанией.

Диспашёр направляет формы (бланки) обязательств и гарантий всем известным участникам перевозки, используя данные из коносаментов. Зачастую эти формы направляются в адрес экспедитора, указанного в коносаменте, даже несмотря на то, что с точки зрения морского права все требования по общей аварии изначально относятся именно к фактическим грузовладельцам. Поэтому экспедитор обязан незамедлительно переслать все полученные документы истинным владельцам грузов (настоятельно рекомендуем сохранять подтверждение отправки документов по почте или электронной почте на случай возникновения любых споров). С коммерческой точки зрения экспедитору целесообразно будет связаться с грузовладельцем и убедиться, что тот понял суть предъявленных требований, заполнил все необходимые документы и вернул их диспашёру.

В соответствии с условиями договора купли-продажи клиент экспедитора может не являться фактическим грузовладельцем на момент происшествия. В этом случае документы необходимо передать его контрагенту – покупателю или грузополучателю. Помните, что фактический грузовладелец определяется применимыми правилами ИНКОТЕРМС, которые, однако, могут быть неточно отражены в коносаменте. Если груз был дополнительно застрахован, и условия страхования покрывают взносы по общей аварии, то страховщик груза может принять на себя обязанности по дальнейшему взаимодействию с диспашёром.

В отсутствии страхования груза или в случае обоснованных сомнений диспашёра в надёжности страховой компании может потребоваться внесение денежного депозита. Такие депозиты должны быть размещены в надёжном (первоклассном) банке на специальном банковском счёте с начислением процентов. Средства не могут быть списаны с этого счёта без письменного согласия диспашёра. Также отметим, что в случае выявления факта недострахования груза (страхования на неполную стоимость) страховщик груза выдаст свою гарантию только на застрахованную часть стоимости груза.

Всё вышесказанное ещё раз подчёркивает важность наличия страхования груза с достаточным объёмом страхового покрытия для обеспечения надлежащей страховой защиты в отношении каждой конкретной перевозки.

Порой целесообразным будет продолжить перевозку груза до порта назначения на борту другого судна. В таких случаях в документы по общей аварии включается т.н. «non-separation of interest agreement» – соглашение о неразделении перевозки (рейса). Оно позволяет доставить груз в первоначальный порт назначения (т.е. как если бы груз оставался на борту оригинального судна) при условии уплаты назначенного взноса по общей аварии.

“

Важно застраховать груз с достаточным объёмом покрытия для обеспечения надлежащей страховой защиты.

”

По прибытии в порт назначения выдаче подлежат исключительно те грузы и то перевозочное оборудование, в отношении которых были получены гарантийные обязательства и финансовое обеспечение. При этом в коносаментах всегда присутствуют оговорки об общей аварии и возможном использовании перевозчиком залогового права. Если запрошенные обеспечительные документы не были предоставлены, судовладелец вправе удерживать груз или имущество в качестве финансового обеспечения.

Определённые сложности для экспедитора или перевозчика-несудовладельца (NVOCC) могут возникнуть при работе со сборными грузами (LCL), поскольку предоставление обеспечительных документов потребует от всех грузовладельцев, чьи грузы были размещены в одном контейнере. До тех пор, пока документы не будут предоставлены всеми сторонами, контейнер и груз не будут выданы. Поэтому экспедитору очень важно убедиться, что все без исключения грузовладельцы выполнили требования диспашёра. Для выявления непредоставленных гарантий можно обратиться к диспашёру. Проактивная работа в этом направлении позволяет сократить необоснованные задержки и избежать последующего ущерба деловым отношениям с клиентами.

Некоторые страховщики ответственности могут выдать свою финансовую гарантию на определённую часть сборного груза, но строго под обязательство экспедиторов и/или перевозчиков-несудовладельцев (NVOCC) не выдавать грузовые места, по которым не было получено гарантий от самих владельцев – это позволит выдать остальные части сборного груза.

Каждый случай общей аварии не похож на другой и всегда оценивается индивидуально, однако практика показывает, что размер взносов по общей аварии может быть весьма и весьма существенным. Зачастую требования превышают 60% от стоимости имущества, что подчёркивает серьёзность данного риска.

Если при составлении диспаши обнаружится, что пожертвованный груз не был задекларирован или был задекларирован некорректно и/или недостоверно, его стоимость не будет учитываться в расчёте диспаши. В то же время, если такой груз был спасён, взносы по нему всё равно будут начислены, но их размер установит сам диспашёр. Это ещё раз подчеркивает важность точного и достоверного декларирования грузов.

Сроки исковой давности в отношении требований по общей аварии регламентированы Йорк-Антверпенскими правилами. Но следует учесть, что конкретный срок в каждом отдельном случае определяется редакцией правил, применимой к данному рейсу (1994, 2004 или 2016 г.). Дополнительные ограничения по срокам могут устанавливаться законом (правом) и обычаем, применимыми к обстоятельствам конкретной общей аварии. Зачастую к ОА применяется английское право, устанавливающее шестилетний срок с даты составления диспаши.

“

Рекомендуется сохранять все связанные с общей аварией документы и переписку.

”

По завершении расчётов диспашёр направляет официальный расчёт взносов по общей аварии (диспашу) всем участникам морской перевозки для исполнения ими ранее подписанных обязательств и гарантий. Сам процесс расчёта диспаши традиционно характеризуется высокой сложностью и поэтому может занимать несколько лет. При отсутствии законных возражений все стороны обязаны уплатить рассчитанные в их адрес взносы, выполнив таким образом ранее подписанные ими обязательства, после чего процедура общей аварии считается завершённой.

Важно учесть, что диспашёр ответственен только за расчёт убытков и расходов по общей аварии – в его полномочия не входит определение прав и обязанностей сторон по соответствующим договорам морской перевозки.

В первое время после происшествия судовладельцы, их юристы и назначенные диспашёры осуществляют регулярное информирование участников о статусе (ходе) рейса. На последующих стадиях урегулирования (в особенности после выпуска диспаши) эта информация может иметь существенное значение, особенно в случае оспаривания правомерности объявления общей аварии. Поскольку между объявлением общей аварии и составлением финальной диспаши может пройти немало времени, настоятельно рекомендуется сохранять все связанные с общей аварией документы и переписку.



4

Порядок действий участников морской перевозки

В этом разделе:

- Порядок действий экспедиторов и перевозчиков-несудовладельцев (NVOCC)
- Порядок действий владельцев перевозочного оборудования
- Порядок действий грузовладельцев
- Брошенные (невостребованные) грузы

Экспедитор / Перевозчик-несудовладелец (NVOCC)

Как правило, требования об уплате взносов по общей аварии не предъявляются экспедитору или NVOCC, поскольку они не владеют имуществом, участвующим в морской перевозке. В рамках института общей аварии обязанность по несению убытков и расходов возлагается исключительно на лиц, имеющих прямой имущественный интерес. Соответственно, требования о внесении взноса по общей аварии не должны направляться экспедитору или перевозчику-несудовладельцу.

Тем не менее, поступление подобных требований может быть обусловлено спецификой правовой системы в конкретных юрисдикциях, поэтому необходимо удостовериться в корректном включении в договоры с клиентами общепринятых стандартных условий – например, условий FIATA или условий, рекомендованных национальной ассоциацией экспедиторов. Данные условия позволят перенаправить требования по ОА в адрес клиентов.

Указание экспедитора в коносаменте в качестве отправителя также не означает возникновения ответственности за взносы по общей аварии. Данное обязательство по-прежнему относится к грузовладельцам и страховщикам грузов. Аналогично, при использовании контейнерного оборудования морской линии экспедитор освобождается от ответственности за взносы, начисленные на стоимость контейнеров.

Иногда диспашёр может потребовать предоставление гарантийного обязательства в отношении фрахта, подлежащего оплате в порту назначения. В такой ситуации может возникнуть необходимость подписания гарантийного обязательства экспедитором – в этом случае сперва обязательно проконсультируйтесь со своим страховщиком ответственности. Несмотря на отсутствие у экспедиторов и NVOCC прямой ответственности за взносы по общей аварии, целесообразно проинформировать страховщика ответственности об участии в происшествии, где была объявлена общая авария.

Практические рекомендации:

- не подписывайте гарантийные обязательства по ОА от своего имени вместо клиента;
- направьте клиентам уведомление о происшествии с приложением копий писем (запросов) диспашёра;
- разъясните клиентам их прямую обязанность по уплате взносов по ОА. Если по условиям поставки они утратили право собственности на момент объявления ОА, документы подлежат пересылке в адрес фактического грузовладельца;
- уведомите клиентов, что выдача груза будет невозможна до момента предоставления ими соответствующего гарантийного обязательства и финансового обеспечения, а также последующего акцепта этих документов диспашёром. Привлечение агента в порту назначения может ускорить процесс сбора документов;
- запросите у клиента копию подписанного им гарантийного обязательства для последующего архивного учёта.

При перевозке сборных грузов (LCL) в случае уклонения или отказа одного из грузовладельцев от подписания обязательства следует незамедлительно уведомить своего страховщика ответственности, который может оказать содействие в организации выдачи контейнера для получения грузов остальными владельцами. Предоставление гарантии страховщиком ответственности осуществляется строго под обязательство экспедитора или NVOCC не производить выдачу конкретной партии груза до получения гарантий от уклоняющегося лица. Убедитесь, что агент в порту назначения не выдаст груз в отсутствии подписанных гарантийных обязательств от соответствующих грузовладельцев.

При наличии признаков повреждения груза вследствие происшествия, повлекшего объявление общей аварии и/или проведение спасательной операции, необходимо связаться со страховщиком ответственности для организации сюрвейерского осмотра в порту-убежище либо в конечном пункте назначения.

Владелец перевозочного оборудования

Владельцы собственного или лизингового перевозочного оборудования, находящегося на борту судна, также обязаны участвовать в покрытии убытков и расходов по общей аварии пропорционально его контрибуционной стоимости. Для оборудования, перевозимого на судне, расчёт производится, исходя из заранее установленной и согласованной стоимости по прибытии («arrived value») для каждого типа контейнера.

Необходимо незамедлительно уведомить страховщика перевозочного оборудования о происшествии с приложением запроса диспашёра на предоставление гарантийного обязательства. После этого страховщик обычно берёт на себя работу по оформлению соответствующих документов и направляет их в адрес диспашёра.

После предоставления страховщиком перевозочного оборудования гарантии по общей аварии оборудование может быть получено после выгрузки с судна (при условии предоставления соответствующего обеспечения со стороны грузовладельцев, чьи грузы размещены в этом оборудовании).

Обратите внимание, что автоперевозчики, чьи тягачи и полуприцепы оказались на судне (пароме), также участвуют в распределении убытков и расходов по общей аварии согласно стоимости своего имущества (первозочного оборудования)

Грузовладелец

Если груз был застрахован:

Стандартные полисы страхования грузов обычно покрывают расходы по общей аварии. В этом случае страховщик груза самостоятельно занимается оформлением финансовой гарантии и взаимодействует с диспашёром. Размер взноса по общей аварии рассчитывается, исходя из стоимости груза на условиях поставки CIF.

После получения от диспашёра запроса на предоставление гарантийного обязательства необходимо незамедлительно уведомить страховщика груза с приложением данного запроса.

После получения копии запроса страховщик груза выполняет необходимые формальности от имени грузовладельца и направляет соответствующие документы диспашёру. По факту предоставления гарантии от страховщика груз подлежит выдаче после выгрузки с судна (при условии предоставления соответствующего обеспечения владельцами перевозочного оборудования, в котором находится груз).

В случае страхования груза на неполную стоимость (недострахования) существует риск непредоставления страховщиком гарантии на всю затребованную диспашёром сумму. В таком случае владельцу груза потребуется самостоятельно покрыть возникшую разницу.

Если груз не был застрахован:

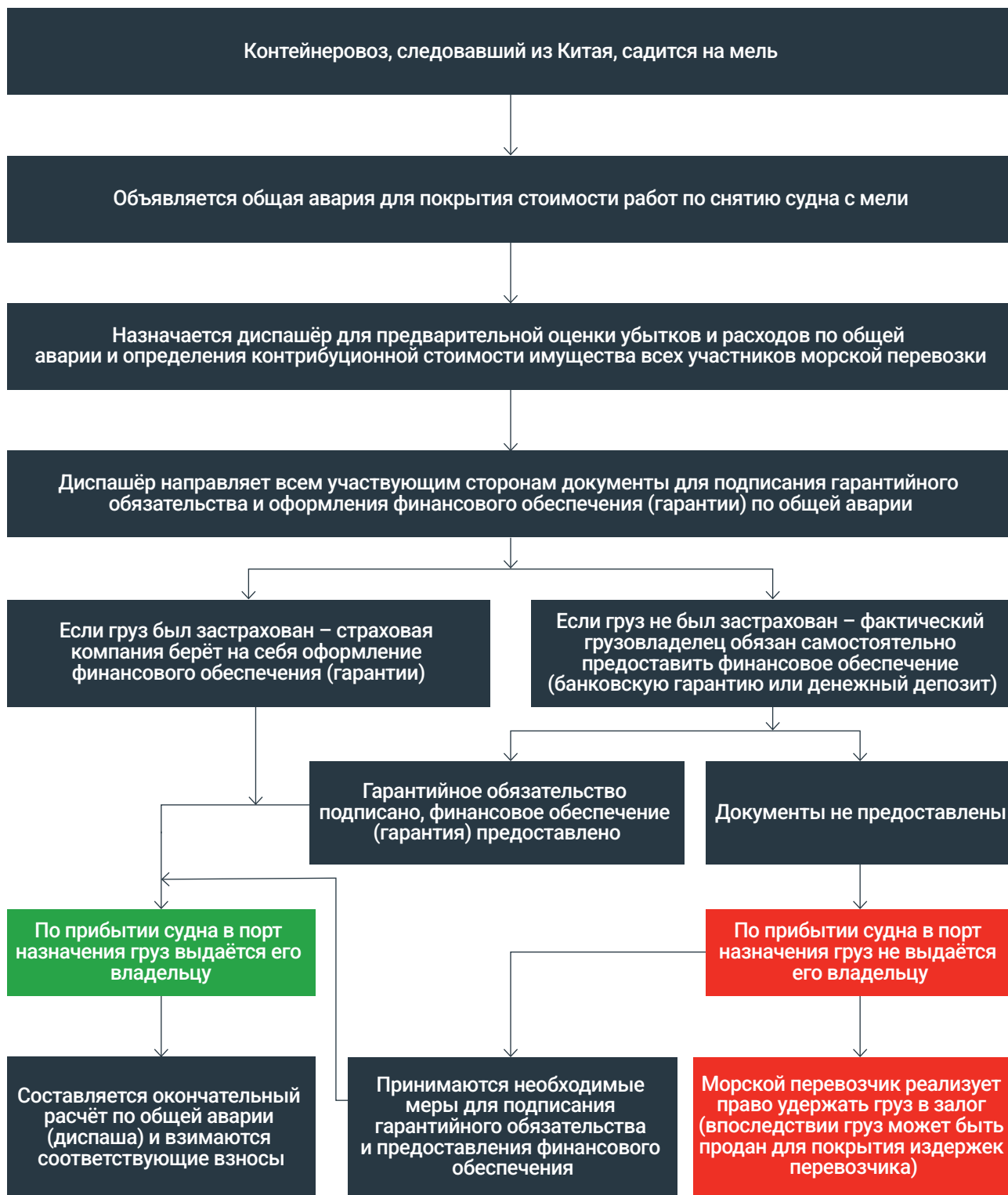
Игнорирование запросов диспашёра недопустимо – груз в любом случае не будет выдан без предоставления надлежащего обеспечения. Бездействие повлечёт за собой реализацию морским перевозчиком права удержания груза под залог с возможностью его последующей продажи для покрытия возникших издержек.

При необходимости грузовладелец может обратиться к экспедитору за получением консультации о порядке исполнения гарантийных обязательств по общей аварии.

Если груз не был застрахован, то документы, подтверждающие его стоимость, а также размер предоставленного финансового обеспечения (финансовая гарантия), должны быть подтверждены (выпущены) надлежащим гарантом – например, банком.

Банковская гарантия вполне может быть акцептована диспашёром. В противном же случае альтернативным вариантом будет являться внесение денежного депозита в размере запрошенной диспашёром суммы на специальный счёт, что также обеспечит выдачу груза в порту назначения.

Одним из непредвиденных последствий общей аварии является отказ владельца от груза ввиду снижения спроса на рынке, уценки товарной стоимости либо экономической нецелесообразности несения расходов по общей аварии. Брошенные грузы остаются постоянной проблемой для всех участников цепи поставок, поскольку приводят не только к значительным расходам на демередж, детеншен, хранение и утилизацию, но и к повышенным рискам в сфере безопасности и соблюдения нормативных требований. Помимо перечисленных рисков, урегулирование вопросов, связанных с брошенными грузами, требует значительных управленческих ресурсов и может негативно повлиять на дальнейшие коммерческие отношения между участниками перевозки. Подробно эта проблема будет рассмотрена в отдельном информационном материале серии «СтопЛосс».



5

Заклучение и чек-лист

В этом разделе:

- Заклучение
- Чек-лист по общей аварии

Итак, как мы выяснили, общая авария представляет собой механизм, посредством которого чрезвычайные дополнительные расходы, понесённые в ходе морской перевозки вследствие определённого типа происшествия, подлежат распределению и могут быть взысканы со всех участников перевозки пропорционально контрибуционной стоимости (стоимости в момент завершения перевозки) перевозимых грузов и иного имущества, находящегося на борту судна.

Даже с учётом того, что общая авария остается эффективным механизмом урегулирования подобных ситуаций, в экспертном сообществе ведутся споры. Многие отмечают, что за последние 20 лет из-за стремительного увеличения размеров контейнеровозов этот подход перестал в полной мере соответствовать современным условиям торговли и логистики и нуждается в альтернативе. Тем не менее, практика показывает, что существующая система работает и по-прежнему остаётся достаточно эффективным способом урегулирования даже самых масштабных и сложных происшествий.

В XXI веке, когда контейнеровозы способны перевозить более 23 000 TEU и их вместимость продолжает расти, расчёт диспаша по общей аварии представляет собой чрезвычайно сложный процесс с привлечением значительных административных ресурсов всех заинтересованных сторон. Для эффективного разрешения возникающих вопросов и формирования реалистичных ожиданий своих клиентов при подобных инцидентах транспортным операторам критически важно понимать, как работает институт общей аварии. В свою очередь, грузовладельцы должны чётко осознавать свои обязанности в рамках морской перевозки – особенно в тех случаях, когда они решили не страховать груз или сэкономить на объёме страхового покрытия.



Чек-лист по общей аварии

- ☐ Обучить своих сотрудников регламентам, процедурам и стандартному порядку урегулирования претензий по общей аварии
- ☐ В случае объявления общей аварии незамедлительно уведомить страховщика ответственности и/или грузов
- ☐ Направить клиентам официальные уведомления о вовлечённости их имущества в общую аварию
- ☐ Для контроля ситуации запросить у клиентов документальное подтверждение факта подписания гарантийного обязательства и наличие финансового обеспечения (гарантии страховщика или банка, либо денежного депозита)
- ☐ В рамках сборных отправок (LCL) проконтролировать предоставление гарантийных обязательств и финансового обеспечения (гарантий) со стороны всех клиентов, чьи грузы были размещены в одном контейнере
- ☐ Если груз не был застрахован, обязательно проинформировать грузовладельцев об их обязанностях в рамках общей аварии и обычном порядке действий
- ☐ Сохранить всю переписку с клиентами, судовладельцами, диспашёрами, страховщиками и юристами

Дополнительная информация

Для получения дополнительной информации пишите по адресу ttinfo@panditrans.com и заходите на www.panditrans.com и www.ttclub.com.

FIATA

Международная федерация ассоциаций экспедиторов — это неправительственная организация, представляющая интересы экспедиторов в 150 странах мира. В общей сложности она представляет отрасль, насчитывающую 40 000 экспедиторских и логистических компаний по всему миру. Цели FIATA включают стандартизацию и повышение качества услуг, оказываемых экспедиторами, в том числе содействие внедрению унифицированных экспедиторских документов и цифровизации, а также организацию профессионального обучения специалистов экспедиторской отрасли по всему миру. Штаб-квартира FIATA находится в Женеве. Являясь «мировым голосом грузовой логистики», организация принимала участие в разработке Кодекса ГТЕ (CTU Code).

fiata.org

Global Shippers Forum

Глобальный форум грузовладельцев (GSF) — это международная организация, представляющая интересы экспортёров и импортёров как грузовладельцев в глобальных цепях поставок. В состав GSF входят национальные организации владельцев грузов более чем из 20 стран на пяти континентах, объединённые общей целью обеспечения безопасной, экономически эффективной и экологически устойчивой мировой торговли. GSF стремится обеспечить учёт интересов клиентов при разработке международной транспортной политики и нормативного регулирования. Организация принимала активное участие в составлении Кодекса ГТЕ (CTU Code).

globalshippersforum.com

TT Club

ТТ Клуб — общество взаимного страхования, признанный лидер на рынке страхования и управления рисками для международной транспортно-логистической отрасли. Основная цель Клуба — способствовать повышению безопасности и надёжности отрасли. Основанный в 1968 году, Клуб объединяет более 1100 участников, включая владельцев и операторов контейнеров, порты и терминалы, логистические компании, осуществляющие деятельность в сфере морских, автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок. ТТ Клуб известен высоким уровнем сервиса, глубоким знанием отрасли и многолетней лояльностью участников. 93% членов Клуба ежегодно пролонгируют договоры страхования, при этом многие из клиентов остаются с Клубом уже более 20 лет.

ttclub.com

Thomas Miller

ТТ Клуб управляется компанией Thomas Miller — независимой международной организацией, предоставляющей ведущие на рынке страховые услуги. Большинство компаний, которыми Thomas Miller в настоящее время владеет или управляет, являются признанными лидерами в соответствующих сегментах рынка. Портфель группы включает общества взаимного страхования, также в его составе неизменно растёт число компаний, специализирующихся на предоставлении страховых услуг.

thomasmiller.com



ttclub.com
panditrans.com