

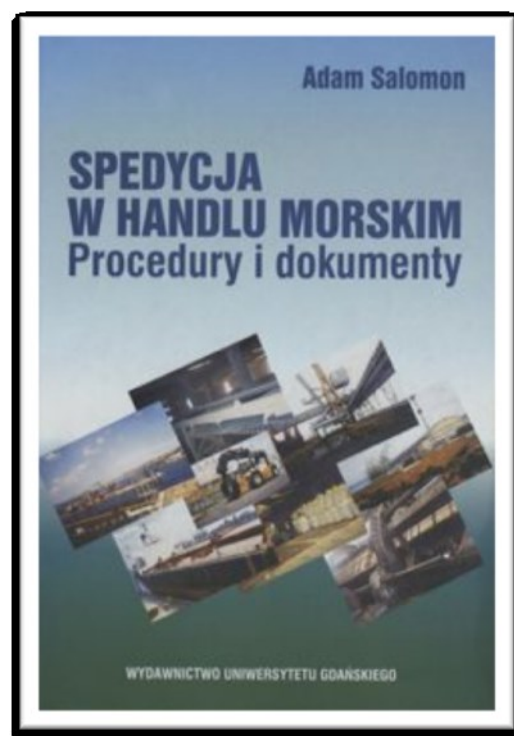
dr Adam Salomon: Reguły Yorku-Antwerprii/Awaria wspólna

fragment podręcznika: Adam Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s.114–116.

- Najstarsza instytucja handlu i prawa morskiego (powstała w IV p.n.e.) oraz załączek ubezpieczenia wzajemnego, ograniczonego do mienia (statku i ładunku) zaangażowanego w określonej wyprawie morskiej, pochodzi z tzw. prawa rodyjskiego (*Lex Rhodia de iactu*);
- Pierwszy zapis IV księgi Kodeksu Justyniana brzmiał: "gdy dla ulżenia statkowi, towar został wyrzucony za burtę, wówczas to co zostało poświęcone dla wszystkich, powinno być przez wszystkich poniesione" – „*Lege Rodia cavetur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est*";
- Akt awarii wspólnej jest szczególną formą stosunku ekonomicznego zachodzącego w obliczu niebezpieczeństwa między uczestnikami morskiej wyprawy handlowej mającą na celu ochronę ich interesu – akt rozłożenia ryzyka na wiele podmiotów;
- Źródło prawne: Reguły Yorku i Antwerprii. Pierwsza redakcja sięga roku 1864, na przestrzeni lat były udoskonalane – najbardziej popularne z lat 1974/90, 1994 oraz 2004. Pomimo że nie mają charakteru umowy międzynarodowej wywarły ogromny wpływ na unifikację prawa morza.
- Akt awarii wspólnej jest niezależny od jakiegokolwiek winy – jest oparty na zasadzie ryzyka.
- Reguły Yorku i Antwerprii składają się z 7 ogólnych reguł literowych (A-G), zawierających ogólne zasady awarii wspólnej, oraz XXII reguły oznaczone liczbami rzymskimi, określające kazuistycznie ujęte wyjątki od zasad ogólnych lub ich uzupełnienia. W wypadku sprzeczności Reguły liczbowe mają pierwszeństwo przed Regułami literowymi.
- Przesłanki notyfikacji awarii wspólnej przez armatora:
 - 1) nadzwyczajne poświęcenia i wydatki, nie wiążące się z „normalną” eksploatacją statku;
 - 2) poniesione rozmyślnie i rozsądnie;
 - 3) w celu ratowania statku, ładunku lub frachtu;
 - 4) ze wspólnego dla nich niebezpieczeństwa (realnie istniejącego i rzeczywiście zagrażającego mieniu zaangażowanego w wyprawę).

Przykładowy wyjątek: do AW zaliczone zostaną także niektóre wydatki nie zawsze bezpośrednio niezbędna dla uniknięcia niebezpieczeństwa, lecz konieczne z uwagi na wspólny interes uczestników, np. wydatki w porcie schronienia poniesione na wyładowanie statku poddawanego remontowi.

- Uczestnicy awarii wspólnej:
 - armator statku;
 - właściciele ładunków;
 - czarterujący (właściciele bunkru).
- Dyspaszer – dokonuje, na zlecenie armatora, ustalenia czy zachodzi awaria wspólna, obliczenia strat AW oraz ich rozdzielenia pomiędzy uczestników AW (udziały proporcjonalne do wartości uratowanego mienia). Wydaje tzw. dyspaszę, która ma charakter ekspertyzy - nic nie stoi na przeszkodzie, aby każdy inny uczestnik mógł powołać swojego dyspaszera. Wydatki niezaliczone do AW rozliczane są jako awaria partykularna. Dyspasze mogą być bardzo skomplikowane, wymagające wielu



ekonomicznych obliczeń, np. gdy na statku znajdował się ładunek kontenerów należących do wielu właścicieli.

Reguły Yorku-Antwerpii (*The York-Antwerp Rules*) to ujednolicone zasady dotyczące określania awarii wspólnej i sposobów jej rozliczania pomiędzy statek, ładunek i fracht (lub opłatę pasażerską).

Awaria wspólna jest instytucją prawa morskiego, opartą na zasadzie ponoszenia wspólnego ryzyka i ofiar dla wspólnego dobra przez wszystkie strony zainteresowane w pomyślnym zakończeniu przedsięwzięcia morskiego. Zachodzi ona wtedy, gdy rozmyślnie i celowo uczyniono pewną szkodę lub poniesiono pewien nadzwyczajny wydatek po to, aby uchronić przed niebezpieczeństwem mienie zaangażowane w przedsięwzięciu morskim bez względu na to, do kogo ono należy.

Początkowo Reguły były sformułowane na konferencji w Yorku w 1864 roku, a następnie wielokrotnie uzupełniane (po raz ostatni w 1994 roku). Dzielą się one na dwie części. Część pierwsza składa się z siedmiu artykułów oznaczonych literami od A do G, dotyczących podstawowych ogólnych zasad awarii wspólnej, natomiast druga część jest złożona z 22 artykułów oznaczonych cyframi rzymskimi, zawierających praktyczne przepisy do stosowania w konkretnych przypadkach awarii wspólnej. Część pierwszą poprzedza reguła interpretacyjna (*Rule of interpretation*), zawierająca postanowienia o stosowaniu Reguł Yorku-Antwerpii przy rozliczaniu awarii wspólnej i wykluczająca wszelkie prawa i praktyki niezgodne z tymi regułami oraz ustalająca, że reguły literowe i numerowane należy stosować rozdzielnie i niezależnie od siebie. Straty awarii wspólnej należy kwalifikować według reguł literowych tylko wówczas, gdy przypadek nie jest wyraźnie przewidziany w regułach numerowanych. Pomimo tego, że Reguły Yorku-Antwerpii nie są prawem obowiązującym (nie stanowią konwencji międzynarodowej) i ich stosowanie zależy od woli stron, to jednak większość dokumentów przewozowych (czarterów i konosamentów) oraz ubezpieczeniowych zawiera stwierdzenie, że (ewentualna) awaria wspólna będzie ustalana i rozliczana według Reguł Yorku-Antwerpii.

Awaria wspólna jest od wielu lat przedmiotem krytycznych ocen zarówno doktryn prawa morskiego, jak i praktyki żeglugowej. Podkreślany jest w szczególności anachronizm tej instytucji widoczny na tle doskonale zorganizowanego i efektywnego rynku ubezpieczeniowego.¹ Dalszymi zarzutami są: wysoki stopień skomplikowania rozliczeń współczesnego obrotu dewizowego, ich długotrwałość i wysokie koszty. Dyspaszerm (tj. specjalnym rzeczoznawcom wyznaczonym przez sąd lub inną instytucję dla dokonania rozliczenia strat z tytułu awarii wspólnej), trudności praktyczne sprawia niekiedy właściwa identyfikacja szkód strat zaliczanych do awarii wspólnej i odróżnienie ich od przypadku awarii poszczególnych.² Często podnosi się także zarzut, że awaria wspólna, wobec aktualnie obowiązujących zasad odpowiedzialności przewoźnika morskiego, tworzy pewne uprzywilejowanie tego ostatniego względem właścicieli (dysponentów) ładunków oraz że jest to instytucja niedostosowana do nowoczesnej organizacji żeglugi, szczególnie w odniesieniu do transportu multimodalnego.

¹ Szkody występujące przy zaistnieniu awarii wspólnej objęte są z reguły ochroną ubezpieczeniową, co sprawia, że rozliczenia współczesnej awarii wspólnej następują prawie wyłącznie między różnymi kategoriami ubezpieczycieli.

² Awaria poszczególna to każda szkoda, jakiej doznał statek lub ładunek w czasie podróży morskiej (poza szkodami normalnymi, spowodowanymi zużyciem).