



ПОНЯТИЕ И ПРИЗНАКИ ОБЩЕЙ АВАРИИ В СОВРЕМЕННОМ МОРСКОМ ПРАВЕ

В. ШЕМОНаЕВ,

кандидат юридических наук, доцент, капитан дальнего плавания,
Одесская национальная морская академия

SUMMARY

Being one of the oldest institutions of Maritime law, General Average at the same time is one of the most specific institutions. According to specialists of the law of the obvious analogues of General Average in other fields of human activity in other branches of the law simply does not exist. In this connection questions of qualification and distribution of General Average baffled even qualified lawyers, if they are not thoroughly familiar with the Maritime law.

It is even more important circumstance, which is connected with the fact that the legal acts on General Average, calling the most important cases in which may be recognized by the General Average, do not give an exhaustive list. And very often decide the question of whether a given situation or has no place of General Average, possible only on the basis of contained in these regulations determine the General Average. Comparison of specific circumstances, with such abstract legal definition requires a clear understanding of the essence of General Average.

Key words: general average, loss, expense, ship, freight, merchant shipping.

* * *

Будучи одним из древнейших институтов морского права, общая авария (то есть распределение убытков, понесенных вследствие намеренно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на нем груза от общей для них опасности) в то же время является одним из самых специфических институтов вообще. Как считают специалисты по морскому праву, очевидных аналогов общей аварии в других областях человеческой деятельности, в иных отраслях права просто не существует. В связи с чем, вопросы квалификации и распределения общей аварии ставят в тупик даже квалифицированных юристов, если они не знакомы основательно с морским правом.

Еще более важным считается обстоятельство, которое связано с тем, что правовые акты об общей аварии, называя важнейшие случаи, в которых может быть признана общая авария, не дают их исчерпывающего перечня. И очень часто решить вопрос о том, имеет ли в конкретной ситуации или не имеет места общая авария, можно только на основе содержащегося в этих актах определения общей аварии. Сопоставление конкретных жизненных обстоятельств с таким абстрактным юридическим определением требует ясного понимания сущности общей аварии.

Ключевые слова: общая авария, убытки, расходы, судно, фрахт, торговое мореплавание.

Постановка проблемы. Предполагается, что термин «авария» произошел от арабского слова «awar» – поврежденный товар, убыток. При этом, однако, справедливо подчеркивается, что не все убытки, понесенные в процессе торгового мореплавания, относятся к общей аварии. Например, убытки, связанные с повреждением судов при столкновении или при случайной посадке судна на мель, к общей аварии не относятся. Поэтому наиболее важными для нас являются вопросы о том, какие же убытки относятся к общей аварии.

Актуальность темы исследования заключается в том, что статья представляет собой комплексное аналитическое исследование самостоятельного института морского права – общей аварии.

Состояние исследования. Научный анализ проблем, связанных с общей аварией в Украине, осуществляется многими отечественными учеными. Среди них следует назвать В.В. Демиденко, А.Н. Шемякина, А.О. Балобанова и др., которые создали фундаментальную базу для дальнейшего исследования рассматриваемых вопросов.

Цель статьи – установить, какие убытки в виде расходов, пожертвований, потерь признаются общей аварией.

Изложение основного материала. Под общей аварией (generale average) понимаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности с целью предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии судна, фрахта и перевозимого судном груза [3, с. 7].

Общая авария – это следствие какого-либо морского происшествия, создающего опасность гибели судна, груза и фрахта: столкновения судна, пожара на судне, потери судном устойчивости, бедствия судна и т.д. Для предотвращения гибели судна предпринимаются необходимые меры, влекущие определенные рас-

ходы или пожертвования. Именно эти убытки в виде расходов, пожертвований, потерь признаются общей аварией [5, с. 239].

Поскольку общая авария является как институтом международного частного морского права, так и гражданско-правовым институтом, существующим в рамках национального законодательства, то отношения, возникающие при общей аварии, регулируются как международными обычаями (Йорк-Антверпенскими правилами в различных редакциях), так и национальным законодательством (Кодексом торгового мореплавания Украины; морскими законами других государств; Положением об ассоциации диспашеров и порядке составления диспаш и другими нормативными актами).

По структуре Йорк-Антверпенские правила подразделяются на литерные (от «А» до «G») и цифровые (от I до XXII). В литерных правилах содержится определение общей аварии (Правило «А») и другие положения общего характера. Отдельные виды общеаварийных убытков, чаще



других встречающихся на практике, названы в цифровых правилах Йорк-Антверпенских правил.

Примерный, а не исчерпывающий характер носит и перечень видов общей аварии, содержащийся в ст. 279 КТМ Украины. Он начинается словами «в частности», и другие убытки, прямо в этой статье не названные, но обладающие всеми признаками общей аварии и подпадающие тем самым под ее общее определение (ст. 277 КТМ), также должны признаваться общеаварийными.

В виде исключения в некоторых случаях, специально предусмотренных Йорк-Антверпенскими правилами, а равно и ст. 280 КТМ Украины, к общей аварии приравниваются убытки, не обладающие в полной мере всеми необходимыми для этого признаками.

Кодекс торгового мореплавания Украины содержит определение понятия общей аварии, перечень ее видов, предусматривает порядок распределения общей аварии, а также содержит указания на принцип определения права, подлежащего применению.

Так, ст. 277 КТМ дает определение понятия общей аварии, указывая, что общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности, и устанавливает, что общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузом пропорционально их стоимости.

Правило «А» в Йорк-Антверпенских правилах 2004 г. предусматривает, что общая авария «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».

Так же по смыслу, но в более точной формулировке определена общая авария в КТМ Украины, где под ней понимаются «убытки, понесенные вследствие произведенных намерен-

но и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности» (ч. 1 ст. 277).

Как считают многие ученые, из этого определения следует, что для признания возникших при перевозке убытков общей аварией требуется наличие одновременно четырех условий – необходимо, чтобы расходы и убытки были:

- намеренными;
- разумными;
- чрезвычайными;
- понесенными в целях спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности, которая при этом должна быть реальной и достаточно серьезной [3, с. 17].

Пожалуй, наиболее обширный перечень признаков общей аварии был предложен профессором В.Ф. Мешерой, который считал, что предметом отдельного анализа должно быть практически каждое слово в ее определении, и предлагал такое их толкование:

1) «вследствие» – общими признаются только такие убытки, которые явились прямым результатом акта, подпадающего под признаки данного определения. Следовательно, необходима причинная связь между этим актом и убытками. В противном случае убытки будут не общими, а частными, со всеми вытекающими отсюда последствиями для заинтересованных лиц;

2) «чрезвычайных» – расходы, включаемые в состав общих убытков, не относятся к числу планируемых перед началом рейса. Они не являются обычными расходами по эксплуатации судна, занятого перевозкой груза, а возникают по причине чрезвычайных обстоятельств;

3) «произведенных» – имеется в виду активная деятельность, повлекшая убытки, а не воздержание от действий, что также может привести к убыткам в мореплавании, но в последнем случае убытки не будут общими;

4) «намеренно» – мысль о расходах и пожертвованиях, а также намерение их произвести присущи только людям. Следовательно, непосред-

ственной причиной общих убытков могут быть только действия людей, предвидевших и ожидавших наступление определенных убытков, но не какая-то случайность;

5) «в целях спасения» – намерение людей должно преследовать определенные цели, каковыми являются спасение судна, фрахта и перевозимого на судне груза. Следовательно, убытки – не самоцель, а способ предотвращения больших убытков;

6) «от общей опасности» – угроза потерь должна быть общей для судна, фрахта и перевозимого на судне груза. Таким образом, при отсутствии на судне груза не будет условий для общих убытков;

7) «разумно» – действия людей по спасению судна, фрахта и груза от общей для них опасности должны быть такими, чтобы убытки, причиняемые этими действиями, были по возможности минимальными и в то же время наиболее эффективными в экономическом отношении [6, с. 197].

Вместе с тем следует отметить, что даже такая полная характеристика составляющих частей (элементов) понятия общей аварии не является исчерпывающей и общепринятой.

Кроме того, недостатком приведенной позиции является то, что тут, скорее, содержится толкование понятия общей аварии вместо анализа ее признаков. В связи с этим следует обратить внимание на то обстоятельство, что признаки общей аварии, как правило, одновременно трактуются и как условия возникновения права на ее распределение, на что специально обращалось внимание в литературе по морскому праву. Если же вести речь об «условиях» общей аварии (некоторыми авторами даже используется термин «принципы», что представляется не совсем удачным, поскольку точнее говорить о «принципах распределения общей аварии», а это уже иная правовая категория), то число их, очевидно, должно быть минимальным, поскольку сам термин «условия» ориентирует на то, что должны быть указаны лишь те обстоятельства, без которых возникновение данных правоотношений невозможно.

Наличие в совокупности указан-



ных признаков позволяет говорить о наличии общей аварии.

Вместе с тем необходимо еще раз обратить внимание на обстоятельство, что этот институт сформирован на основе сочетания казуистического и системно-структурного принципов. То есть общее определение понятия общей аварии дополняет примерный перечень случаев (видов) действий, повлекших убытки, которые могут быть отнесены к общей аварии. Характеристика этих действий в соответствии с перечисленными выше признаками является как бы дополнительной (вспомогательной) квалификацией (проверкой) убытков в качестве общей аварии. Кроме того, определение наличия общей аварии на основании системы признаков (условий) применяется в тех случаях, когда конкретная ситуация отсутствует в перечне.

Таким образом, литерные и цифровые правила Йорк-Антверпенских правил, ст. ст. 177, 279, 280 КТМ Украины носят характер взаимно дополняющих норм.

В связи с этим целесообразно называть тут основные случаи общей аварии. Поскольку в КТМ Украины этот перечень дан более компактно, воспользуемся этим законом, а не Йорк-Антверпенскими правилами.

В соответствии со ст. 279 КТМ Украины к общей аварии в случае признаков наличия ее общих признаков, в частности, относятся:

1) убытки, вызванные выбрасыванием за борт груза или принадлежностей судна, а также убытки от повреждения судна или груза при принятии мер для общего спасения, в частности, вследствие проникновения воды в трюмы через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;

2) убытки, причиненные судну или грузу во время гашения пожара на судне, включая убытки от произведенного с этой целью затопления горящего судна;

3) убытки, причиненные намеренной посадкой судна на мель и снятием такого судна с мели;

4) убытки от повреждения двигателей, других машин или котлов судна, которое находится на мели,

причиненные попыткой снять судно с мели;

5) чрезвычайные расходы, связанные с перегрузкой груза, топлива или предметов снабжения из судна в лихтеры, с наймом лихтеров и с обратной загрузкой на судно, произведенные в случае посадки судна на мель;

6) убытки от повреждения или гибели груза, топлива или предметов снабжения, причиненные перемещением их на судно, выгрузкой с судна, обратной погрузкой и укладкой, а также при хранении в тех случаях, когда сами расходы на выполнение этих операций признаются общей аварией;

7) расходы, произведенные с целью получения помощи как по договору о спасании, так и без него в той мере, в какой спасательные операции осуществлялись с целью предотвращения опасности для судна, фрахта и груза;

8) убытки от загрязнения окружающей природной среды, возникшего вследствие общей аварии;

9) потеря фрахта, вызванная утратой груза, в тех случаях, когда утрата груза возмещается в порядке распределения общей аварии, при этом из фрахта исключаются расходы, которые были бы произведены перевозчиком груза для его получения, но вследствие пожертвования произведены не были [2, с. 267].

Кроме того, ст. 280 КТМ предусматривает, что к общей аварии также относятся или приравниваются:

1) расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убежища или возвращением в порт отправления вследствие несчастного случая или любого другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности;

2) расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или его частью из места убежища или из порта отправления, куда оно было вынуждено возвратиться;

3) расходы, связанные с перемещением груза, топлива или предметов снабжения в порту отправления, захода или месте убежища, произведенные ради общей безопасности или для получения возможности исправить судовые повреждения, вы-

званные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если эти исправления были необходимы для безопасного продолжения рейса;

4) расходы по хранению, включая обоснованное страхование, по обратной погрузке и укладке груза, топлива или предметов снабжения, выгруженных или перемещенных при обстоятельствах, указанных в пункте 3 этой статьи; но если судно признано непригодным к плаванию, если оно не продолжило своего начального рейса, затраты на сохранение принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если судно будет признано непригодным к плаванию или отказалось от рейса до такой даты;

5) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, произведенные в связи с продолжением данного рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в порт отправления по обстоятельствам, указанным в пунктах 1 и 3 этой статьи; однако если судно признано непригодным к плаванию или если оно не продолжило первоначального рейса, такие расходы принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если судно было признано непригодным к плаванию или отказалось от рейса до такой даты;

6) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа, которые возникли во время задержки судна в интересах общей безопасности в любом месте вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства либо для ремонта повреждений, причиненных таким обстоятельством, если ремонт повреждений необходим для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие при задержке, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов, возникших из-за ремонта, который не принимается на общую аварию;



7) предусмотренные в пунктах 1-6 этой статьи расходы, вызванные необходимостью перехода судна из места убежища в другое место из-за невозможности произвести ремонт в первом месте убежища, а также расходы на такой переход, включая временный ремонт и буксирование;

8) стоимость временного ремонта судна, произведенного с целью общей безопасности в порту отправления, захода или в месте убежища, а также стоимость временного ремонта повреждений, принимаемых на общую аварию; однако стоимость временного устранения случайных повреждений, необходимых только для завершения данного рейса, возмещается лишь в пределах тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если бы это устранение не было произведено;

9) все чрезвычайные затраты, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии; однако они возмещаются лишь в пределах предотвращенных расходов независимо от экономии, полученной кем-либо из участников общей аварии вследствие таких заменяющих расходов [5, с. 236].

Как отмечалось выше, приведенный перечень не является исчерпывающим. Он всего лишь содержит указания на наиболее типичные в практике торгового мореплавания ситуации, связанные с производством расходов кем-либо из участников морского предприятия для предотвращения общей для судна, фрахта и перевозимого груза опасности, и описание таких ситуаций. Кроме того, в соответствующих нормах содержится описание характера и сущности действий, относимых на общую аварию, определяется характер и перечень расходов, которые вынуждены произвести участники торгового предприятия в той или иной типичной ситуации, и т.п.

Следует обратить внимание на то, что перечисленные выше и другие конкретные случаи общей аварии в литературе нередко именуют «видами общей аварии».

Однако употребление такой терминологии тут представляется некорректным, поскольку речь идет не

о классификации, как это имеет место, когда говорят о «видах», а лишь о перечне случаев, относимых к общей аварии. Поэтому более удачным и точным кажется словоупотребление «случаи общей аварии» или «типичные случаи общей аварии».

Выводы. В современной теории и практике морского права под общей аварией (*genegale average*) понимаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности с целью предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии судна, фрахта и перевозимого судном груза.

На основе анализа этого определения, а также иных норм Йорк-Антверпенских правил и национального законодательства в статье предлагается такой перечень условий распределения общей аварии:

- 1) наличие убытков;
- 2) намеренность убытков;
- 3) разумность убытков;
- 4) чрезвычайность убытков;
- 5) наличие опасности, общей для судна, фрахта и перевозимого на судне груза.

При этом отмечается, что в принципе можно было бы вести речь о трех условиях: 1) наличие намеренных, разумных и чрезвычайных убытков; 2) наличие общей опасности для судна, фрахта и перевозимого на судне груза; 3) направленность действий, повлекших убытки, на спасение судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности.

Однако при определении наличия общей аварии практически оправданным выглядит сохранение большего числа условий общей аварии, поскольку речь идет одновременно и о ее признаках.

Список использованной литературы:

1. Жилин И.С. Общая авария и вопросы морского права. – М.: Мор. Транспорт, 1951. – 80 с.
2. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Под ред. А.Л. Маковского. – М.: Транспорт, 1973. – С. 266-269

3. Мешера В.Ф. Морское право. – М.: Транспорт, 1962. – С. 23.

4. Садиков О.Н. Коллизионные нормы в современном международном частном праве // Сов. ежегодник международного права. 1982. – М.: Наука, 1983. – С. 203-220.

5. Сидоренко А. В. Чрезвычайные морские происшествия (правовые аспекты). – Одесса: Латстар, 2001. – 400 с.

6. Советское морское право: Учебник для вузов мор. транспорта / Под ред. В.Ф. Мешеры. М.: Транспорт, 1980. – С. 220.

7. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А.С. Кокина. – М.: Спарк, 1998. – С. 266.