

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.8.06>**Володимир Шемонаєв,**

канд. юрид. наук, доцент,

капітан далекого плавання,

Національний університет «Одеська морська академія»

## ПРАВОВЕ ЗНАЧЕННЯ ЗАГАЛЬНОЇ АВАРІЇ ПРИ СТРАХУВАННІ ВАНТАЖУ

У процесі перевезення вантажів з вантажним судном можуть відбутися надзвичайні події. Наприклад:

- посадка на мілину для рятування судна;
- пожежа на судні через неправильне перевезення небезпечних вантажів;
- падіння ярусу контейнерів через неправильне кріплення і неправильне декларування ваг вантажів;
- важкі погодні умови на морі, що погіршують остійність судна.

У подібних ситуаціях капітан судна зобов'язаний вжити всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки судна на морі, вантажу і, що найбільш важливо, екіпажу.

Для порятунку може знадобитися:

- скинути за борт деякі небезпечні вантажі (це може бути вантаж, який заважає остійності судна під час поганої погоди, або важкий вантаж, скидання якого дозволить судну спливати і зійти з мілини);
- здійснити девіацію і зійти в найближчий порт укриття;
- скористатися послугами професійних рятувальників;
- провести терміновий ремонт судна, в ході якого деякі вантажі можуть бути пошкоджені.

Якщо склалася надзвичайна ситуація і судно і/або вантажі понесли навмисні розумні збитки під час порятунку від загальної для них небезпеки, судновласник може оголосити «загальну аварію» (англ. "general average"). Наприклад, якщо судно сіло на мілину і довелося реверсирувати головний двигун, працювати двигуном на максимальних обертах, щоб зійти з мілини, збитком буде вартість додатково витраченого палива і шкоди, заподіяної двигуну через роботу на межі можливостей. Всі сторони, які беруть участь в подібному рейсі, повинні пропорційно розділити понесені збитки.

Особливу зацікавленість у правовому регулюванні цього інституту проявляють страховики. Можна сказати, що загальна аварія має свою власну вартість для страховиків, які відшкодовують збитки, що виникають у всіх сторін загального морського підприємства, як зацікавлених у вантажі, так і в судні, а також сторін, які ризикують фрахтом.

Що стосується загальної аварії, то необхідна надзвичайна оперативність страхових компаній, розуміння морського права, а також чималі фінансові резерви.

**Ключові слова:** загальна аварія, збитки, витрати, судно, фрахт, торгове мореплавання.

**Постановка проблеми.** Якщо надзвичайна подія оголошена загальною аварією, це означає, що власники вантажів, які перевозилися на судні, повинні сплатити роботи з порятунку вантажу і самого судна. Якщо вантажі застраховані, такі витрати відшкодовуються страховою компанією.

Тому найбільш важливим для нас є питання показати перевагу страхування вантажу, за якого відшкодовуються не тільки збитки за пошкодження або втрату вантажу, а й обов'язкові витрати з порятунку судна в разі загальної аварії.

**Актуальність теми** дослідження полягає в тому, що стаття являє собою комплексне аналітичне дослідження самостійного інституту морського права – загальної аварії, а також інституту страхування і, зокрема, страхування вантажу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Науковий аналіз проблем, пов'язаних із загальною аварією в Україні, здійснюється багатьма вітчизняними вченими. Серед них слід назвати В.В. Демиденко, А.Н. Шемякіна, А.О. Балобанова та інших, які створили фундаментальну базу для подальшого дослідження питань, що розглядаються.

**Метою статті** є – встановити, які роботи і витрати бере на себе страхове товариство, в якому застрахований вантаж, власник вантажу, фрахтувальник та судновласник.

**Виклад основного матеріалу.** Під загальною аварією (general average) розуміються збитки, понесені внаслідок проведених свідомо і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань заради загальної безпеки з метою запобігання від небезпеки майна, що

приймає участь у загальному морському підприємстві судна, фрахту та вантажу, який перевозиться судном [1, с. 7].

Загальна аварія – це наслідок якоїсь морської пригоди, що створює небезпеку загибелі судна, вантажу і фрахту: зіткнення судна, пожежі на судні, втрати судном остійності, аварії судна тощо. Для запобігання загибелі судна здійснюються необхідні заходи, що тягнуть певні витрати або пожертвування. Саме ці збитки у вигляді витрат, пожертвувань, втрат визнаються загальною аварією [2, с. 239].

Оскільки загальна аварія є як інститутом міжнародного приватного морського права, так і цивільно-правовим інститутом, існуючим в рамках національного законодавства, то відносини, що виникають під час загальної аварії, регулюються як міжнародними звичаями (Йорк-Антверпенськими правилами в різних редакціях), так і національним законодавством (Кодексом торговельного мореплавства України; морськими законами інших держав; Положенням про асоціацію диспашерів і порядок складання диспаш та іншими нормативними актами).

Приблизний, а не вичерпний характер має і перелік видів загальної аварії, що міститься в ст. 279 КТМ України. Він починається словами «зокрема і інші збитки, не названі в цій статті, які володіють усіма ознаками загальної аварії і підпадають тим самим під її загальне визначення (ст. 277 КТМ) й також повинні визнаватися загально аварійними».

Як виняток в деяких випадках, спеціально передбачених Йорк-Антверпенськими правилами, а так само і ст. 280 КТМ України, до загальної аварії прирівнюються збитки, що не володіють повною мірою всіма необхідними для цього ознаками.

Кодекс торговельного мореплавства України містить визначення поняття загальної аварії, перелік її видів, передбачає порядок розподілу загальної аварії, а також містить вказівки на принцип визначення права, що підлягає застосуванню.

Так, ст. 277 КТМ дає визначення поняття загальної аварії, вказуючи, що загальною аварією визнаються збитки, понесені внаслідок здійснених свідомо і розумно надзвичайних пожертвувань з метою порятунку судна, фрахту і вантажу, який перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки, та встановлює, що загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості [3, с. 39].

Так само за змістом, але в більш точному формулюванні, визначена загальна аварія в КТМ України, де під нею розуміються «збит-

ки, понесені внаслідок здійснених свідомо і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою порятунку судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки» (ч. 1 ст. 277).

Разом з тим слід зазначити, що навіть така повна характеристика складових частин (елементів) поняття загальної аварії не є вичерпною і загальноприйнятною.

Крім того, недоліком наведеної позиції є те, що тут, скоріше, міститься тлумачення поняття загальної аварії замість аналізу її ознак. У зв'язку з цим слід звернути увагу на ту обставину, що ознаки загальної аварії зазвичай одночасно трактуються і як умови виникнення права на її розподіл, на що спеціально зверталася увага в літературі з морського права. Якщо ж вести мову про «умови» загальної аварії (деякими авторами навіть використовується термін «принципи», що видається не зовсім вдалим, оскільки точніше говорити про «принципи розподілу загальної аварії», а це вже інша правова категорія), то число їх, очевидно, має бути мінімальним, оскільки сам термін «умови» орієнтує на те, що повинні бути вказані лише ті обставини, без яких виникнення даних правовідносин неможливо [4, с. 119].

Наявність в сукупності зазначених ознак дозволяє говорити про наявність загальної аварії.

Разом з тим необхідно ще раз звернути увагу на обставину, що цей інститут сформований на основі поєднання казуїстичного і системно-структурного принципів. Тобто загальне визначення поняття загальної аварії доповнює приблизний перелік випадків (видів) дій, що призвели до збитків, які можуть бути віднесені до загальної аварії. Характеристика цих дій, відповідно до перерахованих вище ознак, є як би додатковою (допоміжною) кваліфікацією (перевіркою) збитків в якості загальної аварії. Крім того, визначення наявності загальної аварії на підставі системи ознак (умов) застосовується в тих випадках, коли конкретна ситуація відсутня в переліку.

Правило «А» в Йорк-Антверпенських правилах 2004 р. передбачає, що загальна аварія «має місце тоді і тільки тоді, коли свідомо і розумно проведені надзвичайні пожертвування або понесені надзвичайні витрати заради спільної безпеки, з метою запобігання від небезпеки майна, що бере участь в загальному морському підприємстві».

У зв'язку з цим доцільно назвати тут основні випадки загальної аварії. Оскільки в КТМ України цей перелік дано більш компактно, скористаємося цим законом, а не Йорк-Антверпенськими правилами.

Відповідно до ст.279 КТМ України до загальної аварії у разі ознак наявності її загальних ознак, зокрема, належать:

1) збитки, спричинені викиданням за борт вантажу або належностей судна, а також збитки від пошкодження судна або вантажу під час вжиття заходів для загального порятунку, зокрема, внаслідок проникнення води в трюми через відкриті для викидання вантажу люки або інші зроблені для цього отвори;

2) збитки, заподіяні судну або вантажу під час гасіння пожежі на судні, включаючи збитки від проведеного з цією метою затоплення судна, що горіло;

3) збитки, заподіяні навмисною посадкою судна на мілину і зняттям такого судна з мілини;

4) збитки від пошкодження двигунів, інших машин або котлів судна, яке знаходиться на мілині, заподіяні намаганням зняти судно з мілини;

5) надзвичайні витрати, пов'язані з перевантаженням вантажу, палива або предметів постачання із судна в ліхтери, з найманням ліхтерів та із зворотним завантаженням на судно, зроблені у разі посадки судна на мілину;

6) збитки від пошкодження або загибелі вантажу, палива або предметів постачання, заподіяні переміщенням їх на судно, вивантаженням і укладанням, а також під час зберігання тоді, коли самі витрати на виконання цих операцій визнаються загальною аварією;

7) витрати, зроблені з метою отримання допомоги як за договором про рятування, так і без нього тією мірою, якою рятувальні операції здійснювалися з метою запобігання небезпеки для судна, фрахту і вантажу;

8) збитки від забруднення навколишнього природного середовища, яке виникло внаслідок загальної аварії;

9) втрата фрахту спричинена втратою вантажу у тих випадках, коли втрата вантажу відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії, при цьому з фрахту виключаються витрати, які були б зроблені перевізником вантажу для його отримання, але внаслідок пожегтвування проведені не були.

Як зазначалося вище, наведений перелік не є вичерпним. Він всього лише містить вказівки на найбільш типові в практиці торгового мореплавства ситуації, пов'язані з провадженням витрат будь-ким з учасників морського підприємства для запобігання загальної для судна, фрахту і вантажу, що перевозиться, небезпеки, і опис таких ситуацій. Крім того, у відповідних нормах міститься опис характеру і суті дій, що належать

до загальної аварії, визначається характер і перелік витрат, які змушені провести учасники торгового підприємства в тій чи іншій типовій ситуації, тощо.

Загальновідомо, що Йорк-Антверпенські правила являють собою звід правил, що регулюють інститут загальної аварії. Нова редакція зводу правил по загальній аварії вигідно відрізняється тим, що враховує новітній досвід в сфері відносин з приводу загальної аварії, а також інтереси сторін, зацікавлених в їх врегулюванні, в тому числі страховиків, яких представляє на міжнародній арені Міжнародний союз морського страхування (IUMI-International Union of Marine Insurance). Справа в тому, що в разі виникнення надзвичайної морської події, визнаної загальною аварією, сума збитків збільшується приблизно на 10–30% у зв'язку з нарахуванням відсотків, комісійних та винагороди диспашера. Таким чином, можна сказати, що загальна аварія має свою власну вартість для страховиків, які відшкодовують збитки, що виникають у всіх сторін загального морського підприємства, як зацікавлених у вантажі, так і в судні, а також у сторін, які ризикують фрахтом. До того ж збір інформації про судно, вартість вантажу, загальноаварійні витрати та інші загальноаварійні збитки, наступний перерахунок всіх витрат і відшкодувань по загальній аварії – все це займає час майже в кілька років (за умови великої аварії), що перешкоджає швидкому врегулюванню претензій до страховика.

У 2009 році після зіткнення суден "Niritpride" і "MSC Nikita" постраждало судно "MSC Nikita". Зіткнення сталося на шляху з Клайпеди в Антверпен біля берегів Нідерландів. На судні перевозилися вантажі, застраховані в страховому товаристві, – деревина, механічні деталі і гранули PET.

Зіткнення суден було оголошено загальною аварією, а це значить, що власники вантажів, чіє майно перевозилося на судні, повинні сплатити роботи з порятунку вантажу і самого судна. Якщо вантажі застраховані, такі витрати відшкодовуються страховою компанією.

Страхова компанія здійснила страхову виплату, хоча вантажі були недоторканими. Цю суму склала фінансова допомога з порятунку потопуючого судна від трьох вантажовласників, чіє вантажі знаходилися на борту.

У разі загальної аварії скликається диспетчерська організація, відповідальна за порятунок людей, судна і вантажу. Дана організація встановлює попередні суми гарантій, які повинні заплатити власники вантажу, бажаючи повернути своє майно. Пізніше дис-

петчер організує продаж неповернених вантажів, підраховує суму збитку всіх сторін і витрати на відновлення судна.

Після надзвичайної події на судні витрати діляться пропорційно між власником судна і власниками вантажу, які перевозять на ньому свої вантажі. Чим більша вартість вантажу, що перевозиться, тим більше витрат на рятувальні роботи може понести його власник. Однак, якщо вантаж врятувати не вдалося, витрати на рятувальні роботи будуть менші.

Страхове товариство повинно подати гарантію за всіх клієнтів. Зазвичай в таких випадках диспетчерська організація приймає гарантії від кількох страховиків. Отримати їх дуже складно, оскільки щодо надійності і платоспроможності фірм висувуються дуже високі вимоги. Якщо компанії не отримують гарантії, їм доводиться на цей час заморозити свої оборотні кошти. Весь процес адміністрування дуже тривалий і іноді може затягнутися на кілька років. Якщо фірма не отримує гарантії, її керівництву надовго доведеться забути про мільйонні прибутки.

У разі загальної аварії необхідна надзвичайна оперативність страхових компаній, розуміння морського права, а також чималі фінансові резерви. Тисячні суми необхідні для оплати послуг адвокатів та незалежних експертів, які представляють інтереси власників вантажу в суді. Всі ці роботи і витрати бере на себе страхове товариство, в якому застрахований вантаж. Якщо власник вантажу не склав договір про страхування майна, що перевозиться, то йому самому доведеться внести чималу суму. Перевага страхування вантажу полягає в тому, що воно відшкодовує не тільки збитки за пошкодження або втрату вантажу, а й обов'язкові витрати з порятунку судна в разі загальної аварії.

Свого роду «хранителем» Йорк-Антверпенських правил є Міжнародний морський комітет (СМІ – Comité Maritime International). Саме СМІ розробляє і приймає на своїй сесії нову редакцію цього зводу правил. У 2004 році була прийнята нова редакція Йорк-Антверпенських правил (YAR 2004). Хоча YAR 2004 року отримали деяку популярність, особливо в Америці, і сприяли зниженню вартості загальної аварії більш ніж на 20% в середньому, через певні причини вони не були включені в проформи договорів морського перевезення вантажу, які розробляє Балтійська і міжнародна морська рада (BIMCO – Baltic and International Maritime Council). Значною мірою саме тому судовласники, особливо європейські, ігнорують YAR 2004, вважаючи за краще використовувати версію Йорк-Антверпенських

правил 1994 року (YAR 1994), хоча вона і застаріла.

Мабуть саме IUMI вів найбільш широку кампанію ось уже понад 20 років по вдосконаленню редакції Йорк-Антверпенських правил. З метою врегулювання питань, пов'язаних з інновацією Йорк-Антверпенських правил, у 2012 році робоча група СМІ вирішила повністю переглянути положення Йорк-Антверпенських правил, в результаті чого було створено новий звід правил (Йорк-Антверпенські правила 2016 року – YAR 2016). На своїй сесії в Нью-Йорку 6 травня 2016 року СМІ прийняв YAR 2016. Нова редакція зводу правил по загальній аварії вигідно відрізняється тим, що враховує новітній досвід у сфері відносин з приводу загальної аварії, а також інтереси сторін, зацікавлених в їх врегулюванні, в тому числі страховиків. Задоволення в зв'язку з затвердженням YAR 2016 висловили і BIMCO, і IUMI.

До найбільш важливих переваг нової редакції Йорк-Антверпенських правил належать такі інновації:

1. Відсотки нараховуються щорічно по ставці ЛІБОР в перший банківський день кожного року в валюті врегулювання претензії плюс 4%. У разі врегулювання претензії в доларах США YAR 2016 передбачають ставку в 5,18%, порівняно з 7% відповідно YAR 1994 і 2,5% відповідно YAR 2004.

2. Комісійні збори в 2% більше не будуть відшкодовуватися. Це одна з дуже нечисленних новел, внесена YAR 2004, що збереглася і в YAR 2016.

3. Впроваджено заходи, що сприяють прискоренню процесу врегулювання загальної аварії, наприклад: виключення малоцінних вантажів з внеску в загальну аварію, якщо вартість їх включення перевищує вартість їх внеску, а також прозорий процес оцінювання диспашером відрахувань по загальній аварії за відсутності інформації у сторін.

### Висновки

У сучасній теорії і практиці морського права під загальною аварією (generale average) розуміються збитки, понесені внаслідок вироблених свідомо і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань заради спільної безпеки з метою запобігання небезпеці майна, що у загальному морському підприємстві судна, фрахту і вантажу, який перевозиться судном.

У разі загальної аварії необхідна надзвичайна оперативність страхових компаній, розуміння морського права, а також чималі фінансові резерви. Великі суми необхідні для оплати послуг адвокатів,

незалежних експертів, які представляють інтереси власників вантажу в суді. Всі ці роботи і витрати бере на себе страхове товариство, в якому застрахований вантаж. Якщо власник вантажу не склав договір про страхування майна, що перевозиться, то йому самому доведеться внести чималу суму. Перевага страхування вантажу полягає в тому, що воно відшкодовує не тільки збитки за пошкодження або втрату вантажу, а й обов'язкові витрати з порятунку судна в разі загальної аварії.

Таким чином, можна сказати, що загальна аварія має свою власну вартість для страховиків, які відшкодовують збитки, що виникають у всіх сторін загального морського підприємства, як зацікавлених у вантажі,

так і в судні, а також у сторін, які ризикують фрахтом [5, с. 19].

#### Список використаних джерел:

1. Жилін І.С. Загальна аварія і питання морського права. М.: *Мор. Транспорт*, 1951. 80 с.
2. Кодекс торговельного мореплавства України. Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. ст. 349.
3. Сидоренко А.В. Надзвичайні морські події (правові аспекти). Одеса : Латстар, 2001. 400 с.
4. Юридичний довідник торгового мореплавства / Під ред. А.С. Кокіна. Москва : Спарк, 1998. С. 266.
5. Гревцова Т.П. Відповідальність морського перевізника за незбереження вантажу. Львів, 2008. 40 с.

*In the process of transportation cargoes on board a cargo vessel, a number of emergencies may occur. For example:*

- *grounding a vessel due to save a vessel;*
- *fire due to improper transportation of dangerous cargoes;*
- *drop container tiers due to incorrect secure containers and incorrect declaration of cargo weights;*
- *bad weather condition that impair the stability of the vessel.*

*In such situations, the Captain of the vessel is obliged to take all reasonable measures to ensure the safety of the vessel, cargo and, most importantly, the crew.*

*For saving a vessel may need:*

- *dumping some cargo overboard (this may be a cargo that interferes with the stability of the vessel in bad weather, or a heavy cargo, the dumping of which will allow the vessel to bring afloat)*
- *make a deviation and go to the nearest shelter port ;*
- *use the services of professional rescuers;*
- *carry out urgent repairs to the ship, during which some goods may be damaged.*

*If formed emergencies and the vessel and/or cargo tolerate whether deliberate reasonable damages at the time of salvation from their common danger, the shipowner may call "general average". For example, if the ship ran aground and had to reverse the main engine, the engine is running at maximum speed to go broke, a loss will be an additional cost and spent fuel same additional cost and the damage caused to the engine due to work at full capacity. All parties involved in a such case should share the losses incurred in proportion.*

*Particular interest in the legal regulation of this cases exhibit insurers. We can say that the general average has its own cost for insurers who reimburse damages arising from all sides.*

*The emergency efficiency of insurance companies, considerable financial reserves are necessary. Thousands of sums are needed to pay for the services of lawyers, independent experts who represent the interests of the owners of the goods in court.*

*The insurance company should to provide a guarantee for all customers. Usually in such cases, the dispatch organization accepts guarantees from several insurance companies.*

**Key words:** general average, vessel, cargo, damages, insurance.

