

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.3.12>**Володимир Шемонаєв,**канд. юрид. наук, капітан далекого плавання,
доцент

Національного університету «Одеська морська академія»

МОРСЬКИЙ ПРОТЕСТ ПІД ЧАС ОФОРМЛЕННЯ ЗАГАЛЬНОЇ АВАРІЇ ЯК СПОСІБ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОКАЗІВ ДЛЯ ПІДТВЕРДЖЕННЯ ЮРИДИЧНИХ ФАКТІВ

Інтенсивний розвиток торговельного мореплавання спричинив утворення і вдосконалення певних форм і методів захисту інтересів морського перевізника (судновласника) й власника вантажів, що перевозяться. У практиці торгового мореплавання сформувався звичай, згідно з яким Капітани суден заявляли зацікавленим особам про не залежні від екіпажу пригоди в рейсі, які спричинили втрату або пошкодження вантажів.

Якщо склалася надзвичайна ситуація, внаслідок якої судно і/або вантажі понесли навмисні розумні збитки під час порятунку від загальної для них небезпеки, судновласник може оголосити загальну аварію (англ. "general average").

У Родосському праві, в Збірнику звичаїв та правил, які застосовувались у західній частині Середземного моря, цей звичай знайшов правове відображення. Процедура часів становлення морських перевезень, коли першою дією Капітана, що зійшов на берег, ставало вираження невдоволення руйнівною дією хвиль, штормовою погодою та іншими несприятливими факторами, від яких судно і вантаж могли постраждати під час рейсу, згодом отримала назву «морський протест». Цей термін прийнятий у практиці морського торговельного мореплавства як такий, що найбільш повно відображає сутність цього юридичного документа. Морський протест як метод захисту прав і законних інтересів судновласника має міжнародне значення, що відбилося в змісті норм, які регулюють процедуру його оформлення. Переважно законодавства різних країн визнають за морським протестом однакову роль у захисті інтересів судновласника.

Законодавство про торговельне мореплавство вимагало, щоб загальна аварія була офіційно посвідчена за допомогою морського протесту. Міжнародне морське право й національні законодавства передбачають низку обставин, які звільняють судновласника від відповідальності за заподіяння шкоди. Так, у Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких правил про коносаменти, прийнятій в Брюсселі в серпні 1924 р., зазначено, що «ні перевізник, ні судно не будуть відповідальні за втрати або збитки, що виникли або стали результатом неморехідності, якщо ця неморехідність не викликана відсутністю належної обачливості з боку перевізника» (ст. 4).

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

Постановка проблеми. Для того щоби сторона, зацікавлена в компенсації понесених збитків, могла зажадати від інших учасників морського підприємства участі в розподілі збитків, пов'язаних із загальною аварією, вона має бути документально підтверджена.

У всіх випадках, коли під час плавання або стоянки судна відбулися якісь події, внаслідок яких до судновласника можуть бути пред'явлені майнові вимоги, капітан зобов'язаний зробити заяву про морський протест.

Така заява робиться задля захисту прав і законних інтересів судновласника, щоб довести, що дійсне або передбачуване пошкодження судна або вантажу сталося внаслідок непереборної сили або таких небезпек чи

випадковостей, за наслідки яких перевізник не відповідає, тому найбільш важливо для нас показати, що морський протест у правовому аспекті є найважливішим способом забезпечення доказів.

Науковий аналіз проблем, пов'язаних із загальною аварією і заявою морського протесту в Україні, здійснювався багатьма вітчизняними вченими. Серед них слід назвати В.В. Демиденко, А.Н. Шемякіна, А.О. Балобанова, які створили фундаментальну базу для подальшого дослідження питань, що розглядаються.

Метою статті є встановлення того, яким чином морський протест у правовому аспекті є найважливішим способом забезпечення доказів в разі загальної аварії.

Виклад основного матеріалу. Однією з особливостей інституту захисту інтересів судновласника є наявність в морському праві норм, які передбачають право Капітанів суден за певних обставин заявляти морський протест. Якщо морський протест не буде здійснений, то Капітану і судновласнику доведеться доводити в судовому або арбітражному процесі ті обставини, які могли б знайти повне відображення і підтвердження у своєчасно заявленому морському протесті.

У вітчизняному законодавстві морський протест у правовому аспекті є важливим способом забезпечення доказів задля підтвердження фактів, що мають юридичне значення для вирішення судових та арбітражних справ, пов'язаних із мореплаванням. Суд або арбітраж оцінюють докази за своїм внутрішнім переконанням. Ніякі докази не мають для суду або арбітражу заздалегідь установленної сили. У зв'язку з цим морський протест особливо важливий під час розгляду вимог, що виникли в результаті подій, учасниками або свідками яких були, як правило, лише працівники судновласника (перевізника). Морський протест – це самостійний спосіб забезпечення доказів. Суд має право забезпечити докази лише у справі, прийнятій до свого провадження.

Вчинення морських протестів є одним зі способів забезпечення доказів, необхідних у разі виникнення справи в суді. Однак з огляду на виняткову важливість морського протесту законодавець виніс його в окрему нотаріальну дію.

У всіх випадках, коли під час плавання або стоянки судна відбулися якісь події, внаслідок яких до судновласника можуть бути пред'явлені майнові вимоги, Капітан зобов'язаний зробити заяву про морський протест.

Така заява робиться задля захисту прав і законних інтересів судновласника, щоб довести, що дійсне або передбачуване пошкодження судна чи вантажу сталося внаслідок непереборної сили або таких небезпек чи випадковостей, за наслідки яких перевізник не відповідає. Якщо морський протест не буде здійснений, то Капітану і судновласнику доведеться доводити в звичайному порядку низку обставин, які могли б знайти в ньому повне відображення. До того ж у майбутньому судовому або арбітражному процесі представити докази щодо обставин події виявиться скрутним, а в деяких випадках навіть неможливим питанням.

Перша особливість морського протесту полягає в тому, що в правовому аспекті він є найважливішим способом забезпечення доказів для підтвердження юридичних фак-

тів під час вирішення судових та арбітражних справ, пов'язаних із мореплаванням. Серед різних форм та методів захисту прав і законних інтересів судновласника, що застосовуються в практиці морського транспорту, морський протест з огляду на його правове значення, порядок оформлення та наслідки застосування посідає особливе місце.

Друга особливість морського протесту полягає в тому, що процесуальне оформлення його здійснюється різними органами, що мають право здійснювати нотаріальні дії, а саме нотаріальними конторами, консульствами, а в окремих країнах – спеціальними чиновниками [1, с. 37].

Третя особливість полягає в тому, що право заяви морського протесту надано лише Капітанам морських суден. Це можуть робити також шкіпери несамохідних морських суден, якщо їм надано право підписувати коносаменти, а також Капітани річкових суден під час плавання між морськими або між морськими та річковими портами.

Четвертою особливістю морського протесту є необхідність заяви його у встановлений законом (КТМ України) термін, що відрізняється від термінів, передбачених для інших юридичних актів захисту інтересів боржників.

Відповідно до ст. 343 КТМ України, заява про морський протест робиться в порту України протягом двадцяти чотирьох годин з моменту оформлення приходу судна в порт. Якщо подія, що зумовлює необхідність заяви морського протесту, сталася в порту, протест повинен бути заявлений протягом двадцяти чотирьох годин з моменту події. Якщо виявиться неможливим заявити протест у встановлений термін, причини цього повинні бути зазначені в заяві про морський протест. За наявності підстав припускати, що подія, що відбулася, завдала шкоди вантажу, що знаходиться на судні, заява про морський протест має бути зроблена до відкриття люків. Вивантаження вантажу до заяви морського протесту може початися лише за крайньої необхідності (ст. 344 КТМ України).

П'ята особливість морського протесту полягає в тому, що він застосовується лише на морському транспорті. Навіть на повітряному транспорті, де умови експлуатації повітряних суден певною мірою схожі, подібних юридичних актів законом не передбачено.

Шоста особливість морського протесту характеризується його специфічною роллю в справі захисту інтересів судновласника, обов'язків і прав сторін у разі подання заяви про морський протест. Наприклад, принцип презумпції відповідальності перевізника за збереження прийнятого до перевезення

вантажу зобов'язує його доводити свою невинність в разі втрати або пошкодження вантажу. Інакше перевізник відшкодовує збитки, завдані власнику вантажу, навіть якщо ті завдані не з його вини. Оформлення Капітаном судна протесту переносить тягар доведення на потерпілу сторону, тобто не перевізник повинен доводити свою невинність у пошкодженні вантажу, а вантажовласник – вину перевізника.

Правила про морський протест мали широке застосування в практиці торгового мореплавання. Вони були в Статуті торговому, який вимагав, щоб загальна аварія була офіційно засвідчена за допомогою морського протесту (*Prova di fortuna*) [2, с. 235].

КТМ не розкриває поняття повної інформації. Як правило, в морському протесті повинно міститися таке:

- 1) точний опис обставин, за яких сталася пригода;
- 2) дані про пошкодження машин та судна;
- 3) дані про пошкодження, псування або загибель вантажу;
- 4) дані про перевантаження та переміщення вантажу;
- 5) відомості про проведені на судні виправлення, якщо до моменту заяви морського протесту такі виправлення були зроблені [3, с. 31].

Як обов'язкові реквізити морський протест повинен містити також таке:

- 1) дата та час подачі заяви;
- 2) місце подачі заяви;
- 3) кому адресовано заяву;
- 4) прізвище, ім'я та по батькові особи, яка подає заяву;
- 5) назва судна;
- 6) прапор судна;
- 7) повне найменування судновласника;
- 8) порт приписки;
- 9) реєстраційний номер;
- 10) звідки і куди прямує судно;
- 11) вказівка про морехідний стан судна на початку рейсу;
- 12) опис вжитих екіпажем заходів для запобігання шкоди;
- 13) вираз протесту проти можливих претензій;
- 14) перелік свідків події та вжитих заходів;
- 15) перелік документів, що додаються;
- 16) підпис особи, яка подає заяву, завірену судновою печаткою [4, с. 23].

В кінці заяви про морський протест зазвичай міститься така формула: «тому протестую проти всіх можливих претензій». Саме завдяки цій формулі заява Капітана про подію отримала назву «морський протест», оскільки Капітан судна протестував проти можливих претензій певних осіб до

нього і судновласника на підставі того, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяно шкоди, проте не залежні від екіпажу обставини виявилися нездоланими.

У ст. 345 КТМ України говориться, що для підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, Капітан судна одночасно із заявою або в термін не більше семи днів з моменту прибуття в порт, або з моменту події, якщо вона сталася в порту, зобов'язаний подати нотаріусу чи іншій посадовій особі (стаття 342 цього Кодексу) для перевірки судовий журнал і засвідчену Капітаном виписку із судового журналу. Однак до заяви можуть прикладатися виписки не тільки із судового журналу, але й з машинного, санітарного тощо залежно від характеру події і вжитих екіпажем судна заходів щодо запобігання шкоди від нього.

На відміну від заяви про морський протест, акт про морський протест складається за певною формою, яка була прийнята у 1949 р. в Амстердамі Міжнародним морським комітетом [4, с. 51]. Складання нотаріальними конторами акта про морський протест в Україні регулюється ст. ст. 94–95 Закону України «Про нотаріат». Відповідно до ст. 95 цього Закону, нотаріус на підставі заяви Капітана, даних судового журналу, а також опитування самого Капітана і, за можливості, не менше чотирьох свідків з числа членів судової команди, в тому числі двох, що належать до осіб командного складу, складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом і печаткою. Примірник акта видається Капітану або уповноваженій ним особі.

На підставі ст. 94 для підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, нотаріусу в межах строків, встановлених чинним законодавством, повинні бути представлені на огляд судовий журнал і засвідчену Капітаном виписку із судового журналу.

Незважаючи на важливість морського протесту в питаннях забезпечення доказів, він не є безперечним доказом, а його зміст може бути спростовано іншими документами й доказами.

Судовий журнал є єдиним офіційним документом, у якому відображаються діяльність судна у всіх її проявах, об'єктивні умови та обставини, що супроводжують цю діяльність. Всі випадки пригод із судном повинні бути записані в журналі, можливо, більш докладно із зазначенням усіх обставин, за яких вони відбулися. Також докладно повинні бути описані ушкодження, завдані корпусу, спорядженню, головному двигуну судна, а також характер виправлення цих

ушкоджень. Записи повинні вестися в стислій, але зрозумілій формі, що не допускає ніяких сумнівів або різних тлумачень. Час виникнення кожної обставини, що належить до цього випадку, має записуватися з точністю до п'яти хвилин, а у випадках особливої важливості – до однієї хвилини. У судовий журнал записується у хронологічній послідовності все, що має значення для судна, вантажу, судового екіпажу й судноводіння, зокрема навантаження, відхід, стан моря, погода, сила й напрямок вітру, курс, швидкість руху судна, події, заходи, яких вживається задля уникнення небезпеки.

Судовий журнал має велике доказове значення, оскільки записи в ньому робляться очевидцями і безпосередньо за тією чи іншою подією або за тими чи іншими заходами, вжитими задля уникнення небезпеки для судна, вантажу або для судна й вантажу. Судовий журнал ведеться ваховими помічниками капітана під контролем Капітана.

Своєчасне отримання виписки із судового журналу в порту призначення під час вручення Капітану аварійної підписки має для вантажоодержувача виключне значення, оскільки цим самим він перешкоджає можливій фальсифікації судових журналів судовласником. Виписку, підписану Капітаном, вантажоодержувач висилає диспашеру, і якщо останній отримає від судовласника виписку із судового журналу іншого змісту, то буде віддано перевагу тій, яка була підписана Капітаном у порту призначення.

В ході розрахунків щодо загальної аварії машинний журнал іноді буває не менш важливий, ніж судовий. Цінність його, як і судового журналу, полягає в тому, що записи в ньому робляться в хронологічному порядку і безпосередньо в момент отримання й виконання команд. Шляхом зіставлення записів у машинному та судовому журналах іноді вдається встановити такі деталі події, які можуть мати вирішальне значення під час віднесення тих чи інших збитків до загальної аварії.

Про будь-яку подію, яка може спричинити загальну аварію, Капітану судна з огляду на його посадові обов'язки слід негайно сповістити судовласника і морського агента в порту призначення. У повідомленні морським агентам обов'язково має міститися прохання забезпечити отримання аварійної підписки.

Аварійна підписка – це письмове зобов'язання вантажоодержувача оголосити вартість вантажу і сплатити частку із загальної аварії, яка буде належати відповідно до диспаші, тому відсутність такої підписки може в подальшому надзвичайно ускладнити

або взагалі унеможливити відшкодування збитків вантажоодержувачем. В іноземних портах практикується видача вантажовласниками аварійних бондів за формою Ллойда. Однак у них відсутнє зобов'язання вантажовласника повідомити вартість вантажу, тому від нього слід додатково вимагати заяву про вартість вантажу.

За відмови вантажоодержувачів від видачі аварійної підписки Капітан може, використовуючи право утримання вантажу, не видавати його до отримання цього документа. Якщо ж оформлення аварійної підписки затримується, Капітан може здати вантаж на склад, наказавши агенту видати його тільки після отримання аварійної підписки, тобто зобов'язання оплатити витрати з доставки вантажу на склад і вартість зберігання. Умова про заставне право або право утримання включено майже в усі форми коносаментів.

Про будь-які події із судном Капітан як посадова особа зобов'язаний інформувати судовласника і порт. Розслідування аварій з морськими суднами проводиться Капітанами морських портів. За результатами розслідування складається акт про аварію, в якому з усіма подробицями описуються обставини того, що сталося, стан судна перед виходом в рейс, кваліфікація екіпажу, виконання ним правил судноводіння та догляду за механізмами, стан навігаційних знаків, ступінь провини за аварію окремих осіб тощо. В особливо складних випадках до розслідування можуть бути залучені експерти.

Розслідування проводиться шляхом опитування особового складу судна, вивчення судового й машинного журналів та інших документів.

Своєчасно і докладно складений акт про аварію може значно спростити розподіл збитків по загальній аварії, оскільки він є цінним документом для судження про причини й обставини аварії та заходи, вжиті для її ліквідації. Водночас такий акт є лише одним з видів доказів, який оцінюється диспашером під час розподілу збитків разом з іншими доказами.

Розподіл загальної аварії – справа трудомістка й складна, що вимагає високої кваліфікації диспашера. Під час виконання своїх функцій диспашер керується КТМ, зокрема Розділом IX «Надзвичайні морські події» (Глава 1 «Загальна аварія»).

До диспашного виробництва диспашер береться на підставі заяви зацікавленої сторони. До заяви повинні бути додані необхідні документи, що характеризують сутність події, суму понесених збитків та витрат, копія морського протесту, виписки із судового журналу, аварійні підписки, рахунки на

зроблені витрати, копії актів огляду судна й вантажу, відомості про вартість судна й вантажу в момент закінчення рейсу, копії коносаментів, чартерів тощо.

Після розгляду заяви та доданих до неї документів диспашер виносить постанову про рід аварії, тобто визначає, якою є аварія: загальною або приватною. У постанові також зазначається, які додаткові документи, необхідні для складання диспаші, мають бути представлені, встановлюється строк для виконання цих вимог.

Відповідно до ст. 280 КТМ України, сторона, що вимагає розподілу загальної аварії, зобов'язана довести, що заявлені збитки дійсно повинні бути визнані загальною аварією. Особа, інтереси якої можуть бути порушені складанням диспаші, подає диспашеру заяву в письмовій формі про втрати або витрати, відшкодування яких вона вимагає, протягом дванадцяти місяців з дня закінчення загального морського підприємства. Якщо така заява не подана або протягом дванадцяти місяців після запиту про таку заяву особа не надала докази задля обґрунтування заявленої вимоги чи дані про вартість майна, диспашер має право складати диспашу на основі наявної у нього інформації; при цьому диспаша може оскаржуватися тільки на тій підставі, що вона є явно неправильною.

За виникнення під час складання диспаші питань, які потребують для їх вирішення спеціальних знань (в галузях судноводіння, суднобудування, ремонту суден, оцінки суден і вантажів тощо), диспашер має право доручити підготувати відповідний висновок призначеному ним експерту. Такий висновок оцінюється диспашером разом з іншими доказами.

Матеріали, на підставі яких складається диспаша, мають бути відкриті для ознайомлення, а диспашер на вимогу зацікавлених осіб зобов'язаний за їх рахунок видавати їм завірені копії цих матеріалів.

На початку диспаші наводиться постановна диспашера, що визначає рід аварії, і зазначається дата, коли він приступив до написання диспаші, потім наводиться перелік документів, покладених в основу диспаші. Далі розміщується визначення диспашера про вартість судна та вантажу в непошкодженному стані і розмір фрахту, зазначається, на чиему ризику вони перебували. У наступному розділі наводиться розрахунок загальних та приватних аварій. У цьому розділі зазначаються суми, визнані загальною аварією; суми, визнані приватною аварією; наводяться пояснення й опис до статей збитків і витрат, а також мотивування віднесення збитку до загальної та приватної

аварій; визначається вартість майна, що бере участь у покритті загальної аварії (контрибуційна вартість).

Загальна вартість майна (судна, вантажу та фрахту), пропорційно якій встановлюються внески на покриття збитків, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії (контрибуційна вартість майна), визначається відповідно до правил, установлених ст. 287 КТМ України, на основі дійсної чистої вартості цього майна після закінчення рейсу судна. До такої вартості додається сума, що відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії за пожегнуте майно, якщо тільки ця сума в неї не включена.

Під час визначення контрибуційної вартості майна віднімаються всі додаткові витрати, зроблені щодо цього майна після акту загальної аварії, за винятком таких витрат, які визнаються загальною аварією або відносяться на судно на підставі рішення про виплату спеціальної компенсації.

Контрибуційна вартість вантажу визначається в момент вивантаження вантажу з огляду на вартість, яка встановлюється на підставі торгового рахунку, виставленого одержувачу, за відсутності рахунку – на підставі вартості вантажу в момент його відвантаження. Вартість вантажу включає витрати на страхування і фрахт, якщо тільки фрахт не перебуває на ризику вантажовласника. З вартості вантажу віднімаються суми всіх збитків від загибелі або пошкодження вантажу до його вивантаження або під час його вивантаження. Контрибуційна вартість вантажу, проданого поблизу місця призначення, визначається з огляду на суму чистого виторгу від продажу вантажу з додатком до неї суми, що відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії.

Контрибуційна вартість судна визначається без урахування тієї обставини, що судно в момент акту загальної аварії зафрахтоване за бербоут-чартером або тайм-чартером.

Під час визначення контрибуційної вартості майна, що знаходилося на ризику судновласника, та плати за проїзд пасажирів віднімаються зроблені задля отримання фрахту й плати за проїзд пасажирів витрати (зокрема, витрати на заробітну плату членам екіпажу судна), які не довелося б нести, якщо судно і вантаж загинули б за таких обставин, що викликали загальну аварію, і які не можуть бути віднесені до загальної аварії.

Багаж пасажирів, в тому числі супроводжувані ними автомашини та інші особисті речі пасажирів, які не перевозилися на підставі коносаментів, не беруться до уваги під час визначення контрибуційної вартості майна і внесків на покриття збитків, що від-

шкодуються у порядку розподілу загальної аварії.

Диспашер також встановлює контрибуційний дивіденд і розподіл збитків та витрат між судном, вантажем і фрахтом. Контрибуційний дивіденд встановлюється з відношення суми загальної аварії до контрибуційного капіталу, а також складається баланс, у якому зазначається, яку суму й кому кожна із зацікавлених сторін має сплатити.

Закінчується диспаша підписом диспашера із зазначенням дати закінчення її складання.

За складання диспаші, відповідно до ст. 290 КТМ України, стягується збір, який включається в диспашу і розподіляється між усіма зацікавленими особами пропорційно часткам їх участі у загальній аварії.

Помилки в розрахунках, виявлені в диспаші після її реєстрації в реєстрі диспаш, можуть бути виправлені диспашером за своєю ініціативою або за заявою осіб, між якими розподілена загальна аварія, за допомогою складання доповнення до диспаші (аддендума), що є її складовою частиною.

Особи, між якими розподілена загальна аварія, можуть оскаржити диспашу в суді протягом шести місяців з дня отримання диспаші або аддендума до неї з обов'язковим повідомленням про це диспашера шляхом направлення йому копії позовної заяви.

Диспаша має силу доказу. Диспашер має право або, якщо буде потрібно, зобов'язаний взяти участь у розгляді спору про диспашу в суді й дати пояснення по суті справи. Суд, який розглядає спір про диспашу, може залишити диспашу в силі, змінивши її, або скасувати її і доручити диспашеру скласти новий документ відповідно до рішення суду. Якщо диспаша не оскаржена в термін, передбачений ст. 291 КТМ, або оскаржена, але залишена судом у силі, стягнення по ній може бути зроблено в порядку, встановленому законодавством України. Урядом затверджено перелік документів, за якими стягнення заборгованості провадиться в безспірному порядку на підставі виконавчих написів органів, що вчиняють нотаріальні дії. До таких документів належить диспаша, що не оскаржена протягом терміну, встановленого КТМ України. Для одержання виконавчого напису подаються диспаша; довідка диспашера про те, що диспаша не скасована і не змінена судом.

Висновки

Однією з особливостей інституту захисту інтересів судновласника є наявність у морському праві норм, які передбачають право Капітанів суден за певних обставин заявляти

морський протест. Якщо морський протест не буде здійснений, то Капітану та судновласнику доведеться доводити в судовому або арбітражному процесі ті обставини, які могли б знайти повне відображення й підтвердження у своєчасно заявленому морському протесті.

Під час оформлення акта про морський протест засвідчуються в установленому порядку обставини події і причини, що викликали його, а також інформація про збитки і про вжиті щодо запобігання або зменшення збитків заходи, що є підтвердженням обставин, дій, фактів.

Акт про морський протест – це документ, у якому викладаються в більш відкритій формі короткі записи судового журналу. Він має обґрунтовані пояснення, підтверджені показаннями свідків, є самостійним способом забезпечення доказів.

У вітчизняному законодавстві морський протест у правовому аспекті є важливим способом забезпечення доказів задля підтвердження фактів, що мають юридичне значення для вирішення судових та арбітражних справ, пов'язаних з мореплаванням.

Морський протест – це самостійний спосіб забезпечення доказів. Суд має право забезпечити докази лише у справі, прийнятій до свого провадження.

З огляду на своє правове значення, порядок оформлення, наслідки застосування морський протест посідає особливе місце серед численних форм і методів захисту прав і законних інтересів судновласника, що застосовуються в практиці роботи морського транспорту.

Вчинення морських протестів є одним із способів забезпечення доказів, необхідних у разі виникнення справи в суді.

Для того щоб сторона, зацікавлена в компенсації понесених збитків, могла зажадати від інших учасників морського підприємства участі в розподілі збитків, пов'язаних із загальною аварією, вона має бути документально підтверджена.

Значення окремих документів під час визначення загальної аварії нерівнозначне. За відсутності одних диспашер взагалі не може, наприклад, визнати факт наявності або відсутності загальної аварії або визначити, які збитки були фактично понесені сторонами. Інші документи служать лише для пояснення та уточнення окремих питань, і необхідність їх подання залежить від конкретних обставин.

Заява морського протесту робиться задля захисту прав і законних інтересів судновласника, щоб довести, що дійсне або передбачуване пошкодження судна або вантажу ста-

лося внаслідок непереборної сили або таких небезпек чи випадковостей, за наслідки яких перевізник не відповідає. Якщо морський протест не буде здійснений, то Капітану та судновласнику доведеться доводити у звичайному порядку низку обставин, які могли б знайти в ньому повне відображення. До того ж у майбутньому судовому або арбітражному процесі представити докази щодо обставин події виявиться скрутним, а в деяких випадках навіть неможливим питанням.

Основними, найбільш важливими документами, що вимагаються під час оформлення аварії, а також документами для складання й оскарження диспаші є судновий та машинний журнали, акт про аварію, а також акти, що встановлюють розміри аварії окремо по судну і вантажу.

Список використаних джерел:

1. Рябова У.В. Оформление морских протестов в некоторых иностранных государствах.

Москва : Инф. сб. ЦБНТИ ММФ «Морское право и практика», 1971. № 49/264. С. 37–38.

2. Михайлис Е.В. Капитан судна, его права, обязанности и ответственность по русскому морскому торговому праву. Феодосия, 1916. 333 с.

3. Александрова К.И. Общая авария и порядок ее оформления. Москва, 1967. 33 с.

4. Сидоренко А.В., Короткова Л.А. Морской протест. Москва, 1974. 71 с.

5. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.

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

7. Гревцова Т.П. Ответственность морского перевозчика за несохранность груза. Луганск, 2008. 40 с.

8. Ярмолевич Р.П., Удолатий А.А. Общая авария, ее значение в коммерческой эксплуатации судна. *Сучасні проблеми підвищення безпеки судноводіння* : матеріали науково-методичної конференції (7–8 жовтня 2009 р.). Одеса : ОНМА, 2010. С. 124–125.

Volodymyr Shemonaiev. Maritime protest when drawing up general average as a way of securing evidence to confirm legal facts

The party interested in compensation the losses from other participants in a general average, must to be documentary confirmed.

Making an accident is a long and complicated process. The variety of types of general average losses, the presence on the ship of cargo of a large number of different owners make the distribution of a general average very laborious, requiring special knowledge and experience. The parties can prove the actual losses incurred only with the help of appropriate documents. The distribution of a general average is carried out by special persons – dispatchers with knowledge and experience in the field of the law of the sea. Only on the basis of documents the dispatcher can establish the actual circumstances of the incident.

The value of individual documents in determining a general average is not equal. In the absence of some, the dispatcher cannot at all, for example, recognize the fact of the presence or absence of a general average or determine what losses were actually incurred by the parties. Other documents serve only to explain and clarify certain issues, and the need for their submission depends on specific circumstances.

Sea protest as a method of protecting the rights and legitimate interests of the ship owner is of international importance, which is reflected in the content of the rules governing the procedure for its execution. Basically, the laws of different countries recognize the sea protest to have the same role in protecting the interests of the ship owner.

A sea protest is made in order to protect the rights and legitimate interests of the ship owner in order to prove that the actual or alleged damage to the ship or cargo occurred as a result of force majeure or such dangers or accidents for which the carrier is not responsible. If the sea protest is not completed, then the Master and ship owner will have to prove in the usual manner a number of circumstances that could be fully reflected in it. In addition, in a future judicial or arbitration process, it will be difficult, or even impossible, to provide evidence regarding the circumstances of the incident.

The main, most important documents required during the execution of the accident, as well as documents for the preparation and appeal of the dispatch are: ship and engine magazines, the accident report, as well as acts establishing the dimensions of the accident separately for the vessel and cargo.

Key words: general average, marine protest, losses, expenses, vessel, freight, merchant shipping.

