

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.4.13>**Володимир Шемонаєв,**

канд. юрид. наук, доцент,

капітан далекого плавання,

Національний університет «Одеська морська академія»

ЗАГАЛЬНА АВАРІЯ ЯК СИСТЕМА ПРАВОВИХ СТАНДАРТІВ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ МІЖНАРОДНОГО МОРЕПЛАВСТВА

Прагнучі запобігти аварії або зменшити їх кількість, держави активно співпрацюють, зокрема, під час вироблення технічних стандартів для суден (наприклад, СОЛАС), вироблення правил щодо попередження зіткнення суден (МППСС-72), рятування людських життів і майна на морі (Міжнародна конвенція про рятування 1989 р.), вироблення міжнародних стандартів і правил проведення надзвичайних дій щодо захисту людей, майна і навколишнього середовища від радіоактивного, нафтового та іншого забруднення, впливу стихійних сил. У зв'язку із цим прийнято цілу низку «ядерних» і «нафтових» конвенцій. Аналіз причин аварій показує, що приблизно 80% аварій відбувається через людський фактор (помилки судноводіїв, інших членів екіпажу, лоцманів, операторів, диспетчерів та інших осіб). Вирішенню проблем боротьби з аварійністю допомагає прийнятий 4 листопада 1993 р. в ІМО Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобігання забрудненню (МКУБ). Реалізація положень МКУБ вимагає особливої уваги до проблеми оцінки ризику мореплавства. Формальна оцінка безпеки (ФОБ) має три стадії, остання з яких має на увазі встановлення конкретних помилок експлуатації судна і відповідних їм стандартів дій щодо усунення таких помилок, тобто щодо запобігання аваріям або зменшення її наслідків. Під час розроблення переліку надзвичайних заходів, які слід здійснювати на третій стадії ризику, МАК та ІМО пропонували використовувати традиційну класифікацію інцидентів на морі, яка застосовується під час розслідування аварійних подій. Дана класифікація навряд чи прийнятна, оскільки вона враховує аварії, що вже відбулися, та їх негативні наслідки, тоді як МКУБ і ФОБ націлені на їх запобігання. У рамках міжнародно-правового інституту загальної аварії (Йорк-Антверпенських правил 1990 р.) розглядається класифікація, котра включає найбільш типові надзвичайні заходи, що протягом багатьох століть вже виявили свою придатність як класифікації надзвичайних профілактичних заходів, спрямованих на попередження та ліквідацію небезпеки для людей, майна та навколишнього середовища. Якщо традиційна класифікація аварійних подій на морі будується за принципом видового їх підрозділу (пожежі, вибухи, посадки на міліну та ін.) та має на меті виявлення причин аварій, розміру заподіяної шкоди та винних осіб, то класифікація подій у рамках Йорк-Антверпенських правил має іншу мету: виявлення характеру розумних, свідомих та надзвичайних заходів щодо усунення загальної небезпеки для людей, майна та навколишнього середовища, і в цьому сенсі класифікація надзвичайних захисних заходів під час загальної аварії значною мірою відповідає цілям, поставленим ІМО під час розроблення МКУБ і ФОБ.

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

Постановка проблеми. Використання Йорк-Антверпенських правил пояснюється самою їх природою. Коли говорять про аварію, то зазвичай мають на увазі «загальну аварію» як «загальний збиток», а також порядок розподілу цього збитку між учасниками морського підприємства. Тому найбільш важливим для нас є питання показати, що загальна аварія та регулюючи її правила складаються з двох тісно взаємопов'язаних правових засад: по-перше, з розумних, свідомих і надзвичайних дій, спрямованих на ліквідацію загальної небезпеки для судна, вантажу, фрахту, людей і довкілля; по-друге, з необхідних для здійс-

нення зазначених дій розумних, свідомих і надзвичайних витрат та пожертвувань для рятування від загальної небезпеки, які допомагають виявити систему правових стандартів, якими слід керуватися під час забезпечення безпеки міжнародного мореплавства.

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

Метою статті є розгляд сутності та значення міжнародно-правових норм і регульованих ними відносин, що виникають під час прийняття надзвичайних заходів щодо запобігання загальній небезпеці для людей, майна та навколишнього середовища і забезпечення тим самим безпеки міжнародного мореплавства, а також показ тенденцій і перспектив розвитку зазначених норм і міжнародних відносин, пропозиція оптимального правового механізму для їх ефективної взаємодії.

Вклад основного матеріалу. Правовий інститут загальної аварії є одним із найдавніших інститутів морського права. Аналіз еволюції цього інституту дає змогу стверджувати, що:

- стародавні морські звичаї, що стосувалися витрат і пожертвувань заради порятунку від небезпеки, являли собою стандарти морської практики, що склалися в процесі боротьби з морськими небезпеками;

- на їх основі сформувалися два міжнародно-правових інститути: загальної аварії та рятування на морі;

- стародавні стандарти боротьби з небезпекою увійшли складовою частиною в міжнародно-правовий інститут рятування (у вигляді методів і способів проведення операцій) та інститут загальної аварії (у вигляді його публічно-правової частини, тобто методів і способів здійснення навмисних, розумних і надзвичайних дій заради порятунку від загальної небезпеки) [1, с. 14].

Навмисні надзвичайні дії з ліквідації загальної небезпеки для «морського підприємства», тобто для людей, майна та навколишнього середовища, повинні завершитися успіхом, який означає:

- що відвернена загибель людей;

- попереджена загибель майна;

- попереджена шкода навколишньому середовищу. Якщо зусилля з боротьби із загальною небезпекою залишилися безрезультатними, то в наявності окрема (незагальна) аварія і збитки буде нести той, хто їх зазнав.

В основі розумності надзвичайних дій завжди лежить точний розрахунок капітана та інших осіб, які здійснюють боротьбу із загальною небезпекою. «Розумність» має на увазі ефективність надзвичайних дій, обов'язкове передбачення наслідків «розумних» дій, здійснення операцій із використанням рятувальної техніки та методів, апробованих практикою. Мета «розумності» – забезпечення безпеки мореплавства конкретного «морського підприємства».

Надзвичайні дії – це дії, які в нормальних умовах судноплавства зазвичай не відбува-

ються. Їх причина – наявність небезпеки, мета їх скоєння – усунення небезпеки для «морського підприємства», забезпечення його безпеки.

Міжнародно-правові стандарти безпеки мореплавства, що містяться в СОЛАС-74, МППСС-72, МСС, Конвенції про вантажну марку, Правилах МАК, ІМО, Регістру та інших актах, передбачають не лише чіткі правила належної поведінки мореплавців в екстремальних ситуаціях, а й численні правила боротьби з конкретними видами небезпеки для людей і майна. Природно, що боротьба за живучість суден та за порятунок людей вимагає й екстраординарних заходів. Технологія їх проведення постійно вдосконалюється на міжнародному та на національному рівнях, входить обов'язковою складовою частиною в підготовку судоводіїв, механіків [2, с. 6].

Надзвичайність дій як ознака загальної аварії означає надзвичайність ситуації, надзвичайний характер захисних заходів, надзвичайність витрат на їх проведення. Надзвичайність дій характерна не тільки для загальної, а й для окремої (незагальної) аварії, це підкреслює, що основним елементом у понятті «надзвичайність дій» є публічно-правовий аспект, тобто спрямованість дій на забезпечення безпеки «морського підприємства», а не на розмежування майнових відносин його учасників на відносини по окремій (незагальній) аварії або по загальній аварії. Цей останній аспект є підлеглим, супутнім у вирішенні головного завдання – забезпеченні безпеки міжнародного мореплавства.

Ступінь інтенсивності «надзвичайних дій» залежить: від ступеню небезпеки; виду небезпеки; від «періоду безпечного часу», тобто періоду, протягом якого небезпека, що загрожує «морському підприємству», може повною мірою матеріалізуватися. Окрім того, після проведення аналізу впливу винності кого-небудь з учасників «морського підприємства» у виникненні «спільної небезпеки» можна сказати, що:

- винність у виникненні небезпеки не впливає на розподіл збитків по загальній аварії;

- для здійснення «надзвичайних дій» не мають значення причини виникнення потреби в них;

- міжнародно-правові стандарти «надзвичайних дій», закріплені в Йорк-Антверпенських правилах, застосовуються рівною мірою як під час загальної, так і під час приватної аварії, тобто є єдиними міжнародними стандартами забезпечення безпеки мореплавства.

Міжнародні стандарти мореплавства і забезпечення його безпеки надзвичайно

різноманітні, численні та стосуються питань конструювання і побудови морських суден, їх експлуатації, комплектування екіпажем, попередження аварій та забруднення навколишнього середовища, пошуку та рятування людей, майна та ін. Уніфіковані міжнародні стандарти з безпеки на морі, включені в міжнародні конвенції, типові умови, протоколи та інші документи, стають потім складовою частиною національного морського права, спрямованого, як і міжнародні стандарти, на забезпечення безпеки мореплавання, на збереження людських життів та навколишнього морського середовища [3, с. 7].

Окрім міжнародних стандартів, що створюються в рамках ІМО, МАК та інших міжнародних організацій, постійно ведеться робота з узагальнення та уніфікації морських звичаїв, у тому числі пов'язаних із безпекою міжнародного мореплавства. Особливу роль у цьому відіграє Міжнародний морський комітет (ММК). Одна з постійних турбот ММК (спільно з Асоціацією міжнародного права) – це оновлення й удосконалення стандартів, включених у Йорк-Антверпенські правила. Особливість міжнародних стандартів, включених у Йорк-Антверпенські правила, полягає у тому, що це правила виконання «надзвичайних дій», потреба в яких виникає в екстремальних ситуаціях, коли «морське підприємство» опиняється в небезпеці. У цьому сенсі можлива деяка аналогія між стандартами Йорк-Антверпенських правил і правилами МППСС-72. Одні й другі чітко сформульовані, спрямовані на запобігання або зменшення небезпеки, передбачають визначеність морської технології «надзвичайних дій». Що стосується відмінностей, то вони проявляються у тому, що норми МППСС-72 спрямовані на «запобігання» зіткненню суден, тоді як стандарти Йорк-Антверпенських правил розраховані на застосування в ситуаціях, коли потрібно вже не тільки попереджати загрозу, а й діяти, усуваючи її. У цьому сенсі можна сказати, що стандарти МППСС-72 ніби однорідні за своїм призначенням і метою – запобігти зіткненню. Стандарти Йорк-Антверпенських правил різні і за метою, і за виконавцями, бо небезпека може бути ліквідована або зменшена не тільки екіпажем аварійного судна, а й сторонніми особами – рятувальниками.

«Надзвичайні дії», передбачені Йорк-Антверпенськими правилами, можна класифікувати, взявши за основу їх мету, на три основних групи: стандарти попередження виникнення загальної небезпеки; стандарти зменшення ступеня загальної небезпеки; стандарти ліквідації загальної небезпеки.

Природно, що в конкретних ситуаціях зазначені цілі можуть ставитися як окремо, так і в поєднанні.

Капітан судна має досить широкі повноваження щодо своєчасного вжиття заходів запобігання виникненню небезпеки, зокрема під час погіршення погоди він може відвести судно в порт-притулок, має право викинути за борт вантаж, який за своїми характеристиками є небезпечним для судна, вантажу і людей, має право затопити водою трюм, в якому виникла пожежа, якщо таке затоплення є єдиною можливим засобом запобігання поширенню небезпеки від пожежі на все судно з вантажем та людей [4, с. 6].

Згідно з Йорк-Антверпенськими правилами, подібні дії екіпажу є правомірними, бо здійснюються в «стані крайньої необхідності» заради порятунку «морського підприємства» від загальної небезпеки. Інакше кажучи, мета «надзвичайних дій» – запобігання наростанню загрози, яку легше попередити, ніж усувати її після того, як вона матеріалізувалася.

Пожертвування частиною вантажу «в стані крайньої необхідності», коли судно сіло на мілину, щоб знятися з мілини своїми засобами, є ще одним варіантом дій, передбачених Йорк-Антверпенськими правилами (Правило II). Разом із тим цей стандарт «надзвичайних дій» має певні обмеження, пов'язані з тим, що далеко не всі види вантажу можуть бути викинуті за борт тільки заради попередження можливої небезпеки. Ціла низка «ядерних» і «нафтових» конвенцій забороняє скидання в море небезпечних речовин, що перевозяться на суднах у вигляді вантажу. Виняток допускається тільки для випадків, коли скидання таких речовин є єдиним способом для порятунку людей.

З огляду на те, що викидання практично будь-якого вантажу, а також сміття, відходів та ін. завдає шкоди навколишньому середовищу і що існуючі норми міжнародного морського права прямо забороняють або істотно обмежують таке скидання, можна зробити висновок, що скидання вантажу за борт зустрічається досить рідко і має тенденцію до подальшого скорочення, у перспективі обмежившись лише випадками рятування людей, та й то лише тоді, коли інші рятувальні засоби (наприклад, вертольоти) не можуть зняти людей із судна. У всіх таких випадках йдеться вже не про попередження небезпеки за допомогою пожертвувань, а про рятування від реальної і близької небезпеки, що скоріше підходить до третьої групи класифікації міжнародних стандартів «надзвичайних дій» [5, с. 17].

Найбільш типовим міжнародним стандартом профілактичної спрямованості можна вважати «ліхтерування» (Правило VIII Йорк-Антверпенських правил), під яким розуміється полегшення судна, що сидить на міліні, шляхом перевантаження частини вантажу в ліхтери та зворотне навантаження його на судно після зняття останнього з міліни.

Зсув вантажу на судні і, як наслідок, погіршення остійності судна, яке практично неможливо усунути в умовах моря, за будь-якого погіршення остійності судна єдиним способом уникнути серйозної небезпеки є захід у порт-притулок, що й рекомендується морякам як міжнародно-правовий стандарт «надзвичайних дій».

Разом із тим зменшення остійності не означає, що екіпаж і судно приречені на загибель. Вони можуть використовувати ті міжнародно-правові стандарти «надзвичайних дій», які застосовуються в усьому світі: зайти в порт-притулок або в укриття; скидання за борт палубного вантажу, що створює крен; зміна курсу і швидкості; прийом баласту; перекачування рідких вантажів у межах судна. При цьому якщо упустити початкову стадію погіршення остійності, коли всі зазначені заходи носять ще профілактичний характер, подальше погіршення остійності може призвести до загибелі всього «морського підприємства». Статистика аварій від утрати остійності показує, що повністю врятувати екіпаж вдається тільки у 29% випадків загибелі судів від перекидання. У 23% випадків екіпаж гине повністю [6, с. 117].

Таким чином, захід у порт-притулок як міжнародний стандарт забезпечення безпеки мореплавання (Правила X–XI) може грати роль профілактичного лише на першому етапі втрати остійності або роль стандарту «зменшення» або «ліквідації» спільної небезпеки (2 і 3 групи класифікації), коли перший етап уже пройшов і йдеться про рятування «морського підприємства» та людей.

Стандарт «захід у порт-притулок» в Правилах X–XI виражений досить розпливчато і не прив'язаний до конкретних небезпечних ситуацій, що дає змогу капітану зайти в порт-притулок завжди, коли він вважатиме це за необхідне.

Зменшення «спільної небезпеки як міжнародний стандарт надзвичайних дій» означає, що, по-перше, морське підприємство вже знаходиться в небезпеці; по-друге, небезпека вже почала матеріалізуватися (наприклад, почалася пожежа) або ось-ось почнеться; по-третє, є певні стандарти «надзвичайних дій», виконання яких може зменшити негативні наслідки від дії небезпеки; по-четверте, зменшення небезпеки в результаті «надзви-

чайних дій» може бути етапом до подальшого повного усунення загальної небезпеки; по-п'яте, зменшення небезпеки в результаті «надзвичайних дій «зазвичай здійснюється за рахунок майнових інтересів окремих учасників «морського підприємства» (наприклад, викидання за борт частини вантажу в загальних інтересах, включаючи власника вантажу).

Якщо в результаті «надзвичайних дій» вдасться зменшити I ступінь загрози судну (і збитки) та всьому «морському підприємству», тобто домогтися того, що судно замість загибелі потрапить лише в аварію або замість аварії буде лише аварійна пригода, то можна сказати, що конкретний стандарт «надзвичайних дій» застосований правильно, оскільки метою будь-якого стандарту безпеки міжнародного мореплавства є зменшення або повне усунення небезпеки для людей, майна і навколишнього середовища.

Досліджуючи проблему навмисного заподіяння шкоди судну за безуспішних спроб сісти на міліну для уникнення затоплення і викликане цим забруднення навколишнього середовища, можна зробити низку висновків стосовно порятунку шляхом викиду вантажу:

– характер вантажу на аварійному судні може обмежити застосування екіпажем судна деяких міжнародно-правових стандартів «надзвичайних дій»;

– «морське підприємство», складовою частиною якого є нафта й інший подібний вантаж – потенційний забруднювач, здебільшого не може бути врятовано шляхом пожертвування вантажем, бо такі «надзвичайні дії» призведуть до збитків навколишньому середовищу;

– навмисний викид частини вантажу нафти чи іншого небезпечного вантажу допускається лише з метою запобігання можливому великому збитку навколишньому середовищу (Правила I і II Йорк-Антверпенських правил);

– навмисний викид частини небезпечного вантажу можливий з ініціативи прибережної влади, що здійснює контроль аварії у відкритому морі або економічній зоні, коли виникає загроза забруднення вод і узбережжя прибережної держави (Правило 6 Йорк-Антверпенських правил);

– допускається вимушений витік небезпечних вантажів через пробійні в корпусі судна, отримані під час вимушеної навмисної посадки судна на міліну, щоб уникнути затоплення;

– усі зазначені випадки вимушеного забруднення відносяться до загальної аварії; відповідальність за шкоду покладається на судовласника;

– боротьба екіпажу аварійного судна із забрудненням відноситься до сфери забезпечення безпеки міжнародного мореплавання за допомогою «надзвичайних дій» у рамках загальної аварії;

– учасниками «морського підприємства» є не тільки судовласник, вантажовласник, страховик людей, а й страховики судна з небезпечним вантажем, самого небезпечного вантажу та Міжнародний компенсаційний фонд.

Міжнародні стандарти «надзвичайних дій» із ліквідації загальної небезпеки для «морського підприємства» розглядаються як стандарти безпеки, що застосовуються в ситуаціях, коли небезпека вже реально існує, немає часу на тривалі роздуми і необхідно терміново рятувати людей, майно та довкілля. У подібних випадках нерідко використовується Правило 6 Йорк-Антверпенських правил 1990 р., що передбачає залучення зовнішньої допомоги.

Аналіз застосування міжнародних стандартів безпеки мореплавання дає змогу зробити висновок, що це не просто стандарти безпеки, це імперативні умови безпеки людських життів, майна, навколишнього середовища. Їх не можна безкарно порушувати, їх не можна не знати, їх потрібно вміти застосувати на практиці. Неправильний вибір стандарту безпеки міжнародного мореплавства повинен кваліфікуватися як протиправна поведінка, бо багато стандартів «надзвичайних дій» давно вже стали загальноновизнаними звичаями (як Йорк-Антверпенські правила) або конвенційними нормами.

Стандарти безпеки в міжнародному праві, порушення яких загрожує загибеллю людей, матеріальних цінностей і шкодою навколишньому середовищу, імперативні за своєю суттю, що накладає на капітана аварійного судна особливу відповідальність, бо він повинен вибрати з двох-трьох імперативних стандартів «надзвичайних дій» найефективніший та той, що гарантує успіх рятування від загальної небезпеки. Помилки під час рятування караються так само суворо, як і помилки, що призвели до виникнення аварійної ситуації, що пояснюється тим, що капітан чинить «надзвичайні дії», недопустимі в нормальних умовах, тому і помилка у виборі «надзвичайних дій» кваліфікується як груба небалість.

Висновки

Саме дії – розумні, свідомі і надзвичайні – є головним, стрижневим елементом у загальній аварії як сукупності заходів для ліквідації загальної небезпеки, бо легко допустити, що у разі виникнення загальної небезпеки капітан судна й екіпаж завдяки своїй майстер-

ності та високій професійній підготовці зможуть ліквідувати загальну небезпеку завдяки прийняттю навмисних, розумних і надзвичайних заходів, не витративши при цьому, однак, скільки-небудь значних коштів, які могли б бути віднесені на загальну аварію. У цьому разі була спільна небезпека для морського підприємства (судна, вантажу і фрахту), були навмисні, розумні і надзвичайні дії з ліквідації загальної небезпеки, але не було витрат або пожертвувань (другої складової частини поняття «загальна аварія»). Звідси можна зробити висновок, що загальну аварію характеризують дві ознаки: обов'язкова і необов'язкова. Обов'язкова ознака загальної аварії – це навмисні, розумні і надзвичайні дії для порятунку від загальної небезпеки. Необов'язкова ознака – це можливі, але не обов'язкові витрати або пожертвування під час виконання зазначених дій із ліквідації загальної небезпеки. Якщо ж немає витрат і пожертвувань, що відносяться до загальної аварії, то не буде й їх розподілу за правилами загальної аварії, не кажучи вже про те, що розподіл загальних витрат може не проводитися і за їх наявності, коли, наприклад, учасники морського підприємства віддадуть перевагу отриманню відшкодування витрат від своїх страховиків.

Таким чином, у статті зроблено спробу виявити систему правових стандартів, якими слід керуватися під час забезпечення безпеки міжнародного мореплавства.

Список використаних джерел:

1. Modern Rules of the General Average. 1990. Antwerp, 1991. P. 2–19.
2. Пономарев В.Е. Условия безопасности мореплавания. Москва, 1976. С. 10.
3. Решетов Н.А. Формальная оценка безопасности судна. *Научно-технический сборник*. 1997. Вып. 20.4.1. С. 3–9.
4. Бекашев К.А., Сидорченко В.Ф. Морские аварии промысловых судов. Москва, 1987. С. 5–8.
5. Anderson Phil. The mutuality of loss prevention. *The Safety at Sea International*. 1997. April. P. 146.
6. Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия (правовые аспекты). Одесса : Латстар, 2001. 400 с.
7. Report of Maritime Safety Committee. 66th session. International Maritime Organization. London, 1995. P. 27–37.
8. Александрова К.И. Общая авария и порядок ее оформления. Москва, 1967. 33 с.
9. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995. №№ 47–52. Ст. 349.
10. Гревцова Т.П. Ответственность морского перевозчика за несохранность груза. Львов, 2008. 40 с.

Volodymyr Shemonaiev. General average as a system of legal standards in securing international marine

In an effort to prevent accidents or reduce their number, states are actively cooperating, in particular, in the development of technical standards for ships (for example, SOLAS), in the development of rules for the prevention of collisions of ships (COLREG-72), in saving lives and property at sea (International Convention On Salvage, 1989), when developing international standards and rules for emergency actions to protect people, property and the environment from radioactive, oil and other pollution and the effects of natural forces. In this regard, a number of «nuclear» and «oil» conventions have been adopted. Analysis of the causes of accidents shows that approximately 80% of accidents are caused by human factors (mistakes by navigators, other crew members, pilots and others). The International Safety Management (ISM) Code, adopted by IMO on November 4, 1993, helps to solve the problems of combating accidents. The implementation of the provisions of the ISM Code requires special attention to the problem of assessing the risk of navigation. The formal safety assessment (FSA) has three stages, the last of which involves the identification of specific errors in the operation of the ship and the corresponding standards of action to eliminate such errors, i.e. to prevent an accident or reduce its consequences. In developing the list of emergency measures to be carried out at the third stage of risk, Maritime Arbitration Commission (MAC) and IMO proposed to use the traditional classification of incidents at sea, used in the investigation of accidents. This classification is hardly acceptable since it takes into account accidents that have already occurred and their negative consequences, while the ISM Code and FSA are aimed at their prevention. Within the framework of the international legal institute of general average (York-Antwerp Rules of 1990), a classification is considered that includes the most typical emergency measures, which for many centuries has already shown its usefulness as a classification of emergency preventive measures aimed at preventing and eliminating danger to people, property and the environment. If the traditional classification of accidents at sea is based on the principle of their specific subdivision (fires, explosions, groundings, etc.) and is aimed at identifying the causes of accidents, the amount of damage caused and the perpetrators, then the classification of accidents under the York-Antwerp rules has a different objective: to identify the nature of reasonable, intentional and extraordinary measures to eliminate the general danger to people, property and the environment, and in this sense, the classification of emergency protective measures in general average is largely consistent with the goals set by IMO in the development of the ISM Code and FSA.

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

