**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ**

**Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования**

**«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ»**

**ИНСТИТУТ ЗАОЧНОГО ОБУЧЕНИЯ**

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

**по дисциплине: «ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО»**

**на тему:**

**«**Общая авария как специфический институт морского права**»**

### Москва – 2011

**Содержание**

Введение

Глава 1. Правовое регулирование института морской аварии

* 1. История развития правового института
  2. Современные правовые источники института аварии

Глава 2. Общая авария

* 1. Понятие и признаки общей аварии
  2. Виды общей аварии
  3. Расчет убытков по общей аварии и распределение их между участниками перевозки

Глава 3. Частная авария: понятие, признаки, виды

Заключение

Библиография

**Введение**

В морском праве существует значительное количество весьма специфичных правовых институтов, не имеющих аналогов в праве "сухопутном". Как правило, эти институты имеют давнюю историю и достаточно высокий уровень унификации. Сюда относится институт ареста морских судов, ограничения ответственности судовладельца, фрахтования морских судов, гражданской ответственности за загрязнения морской среды. Специфическим является и институт общей аварии, который зародился более трех тысяч лет назад.

Своеобразие института общей аварии как правоотношений, имеющих целью ограничение, устранение и распределение имущественных последствий риска мореплавания, заключается в том, что невозможно найти аналог этому правовому институту в других областях права.

Сущность общей аварии заключается в том, что убытки, причиной которых явились расходы или пожертвования, произведенные в интересах общего спасения судна, груза и фрахта, подлежат распределению между всеми участниками перевозки пропорционально стоимости указанного имущества, принадлежащего каждому из них. Такая ситуация возможна в тех случаях, когда для того, чтобы избежать грозящей судну или грузу опасности, необходимо произвести расходы или даже пожертвовать каким-либо имуществом. Цель этих действий состоит в том, чтобы, пожертвовав определенной суммой, частью груза, целостностью судна, спасти основную часть участвующего в морской перевозке имущества, т. е. судна, груза и фрахта. морская авария перевозка убытки правовой

В большинстве случаев общеаварийные расходы производятся судовладельцем за свой счет. Одновременно именно судовладелец несет ущерб от повреждения судна, при спасании судна и груза. Поэтому в распределении общеаварийных убытков между всеми участниками перевозки прежде всего заинтересован судовладелец. Однако, благодаря общеаварийным расходам достигается в большей мере спасение груза, чем судна, то и основная доля общей аварии падает на груз. Поэтому важное значение имеет справедливый и эффективный механизм распределения общей аварии.

Наибольшие споры возникают именно при распределении общей аварии. Это связано со многими факторами как объективного, так и субъективного характера. Во-первых, к ним относится, прежде всего, сложный характер правоотношений по распределению общеаварийных убытков. Во-вторых, особенности правового регулирования общей аварии посредством Йорк-Антверпенских правил по общей аварии. В-третьих, следует отметить, что Йорк-Антверпенские правила - это лишь морское обыкновение, поэтому упоминание о них должно содержаться в чартере, коносаменте, страховом полисе и т. д. В-четвертых, определенную сложность придает то, что Йорк-Антверпенские правила не являются полным сводом правил, регулирующих правоотношения по поводу общей аварии. Оговорки, специально включенные в договоры, а также правовые нормы, регулирующие диспашу (average statement), призваны восполнять пробелы в Правилах. В-пятых, в большинстве проформ чартера используются Правила в редакции 1974 г. или 1994 г. В настоящее время уже действуют Йорк-Антверпенские правила в редакции 2004 г., которые, впрочем, еще не нашли достаточно полной интерпретации и толкования в судебной практике.

Цель данной работы – показать необходимость существования и развития данного правового института в морском праве.

Задача работы - полное, детальное изучение нормативной базы, регулирующей этот правовой институт, изучение научной литературы и судебной практики.

Структурно данная работа состоит из введения, трех глав, каждая из которых имеет разделы, посвященные той или иной проблематике, заключения и библиографии. В первой главе рассматривается история возникновения правового института. Вторая глава посвящена рассмотрению понятия общая авария, ее признакам и видам, а также расчету убытков по общей аварии и распределению ее между участниками перевозки. В третьей главе детально разбирается вопрос частной аварии.

Данная работа основывается на законодательстве Российской Федерации, международном частном морском праве. Кроме того, при написании работы использовалась теоретическая база, труды Калининой И.А., Самуленкова С.В., Егиазарова В.А. Детально изучена судебная практика по данной тематике.

**Глава 1. Правовое регулирование института морской аварии**

**1.1. История развития правового института**

В современном мире морское право всех стран знает такой правовой институт, как авария, под которой понимаются убытки, причиненные морским происшествием. Существуют ситуации, при которых капитану судна необходимо пожертвовать частью ради спасения целого. Убытки, понесенные в результате таких действий, носят характер общей аварии, которая была известна еще в глубокой древности. Так Родосский морской закон VII-VIII вв. н.э. устанавливал правило о том, что если грузы выброшены за борт с целью облегчения судна, все должны участвовать в возмещении путем контрибуционного взноса того, что было пожертвовано в общих интересах. Этот закон был настолько передовым актом того времени, что его переняли у греков римляне и его положения действовали на всем Средиземноморье. Закон, состоящий из правовых обычаев, сложившихся в античной практике и дополненный римскими юристами получил широкое распространение и в средневековье. Отдельные его нормы действовали вплоть до 15 в. Относительно общей аварии Закон содержал такие фундаментальные положения, которые до сих пор имеют определяющее значение при определении общей аварии.

Первое определение понятия «общая авария» было дано в Морском ордонансе Людовика XIV 1681 г., затем оно вошло в Торговый кодекс Наполеона 1807 г. Торговый кодекс послужил прообразом для издания в 1781 г. в России Устава купеческого судоходства.

Сегодня национальные законы разных стран также регламентируют данный правовой институт. Однако существуют и ранее существовали определенные различия в их деталях, что приводит к сложностям при толковании вопросов общей аварии. На международном уровне в 1860 г. была предпринята первая попытка введения единых правил по общей аварии, которая не увенчалась успехом в связи с несогласием некоторых организаций с решением вопроса. Следующая попытка была предпринята более удачно в 1864 г. на III Международном конгрессе по общей аварии в городе Йорке, в результате работы которого были приняты одиннадцать Йоркских правил и резолюция, в которой указывалось, что все претензии по общей аварии должны разрешаться в соответствии с международными правилами по общей аварии, выработанными в Йорке в 1864г.

В 1877 г. в Антверпене проект Правил был, наконец, принят, а в 1890 г. в Правила были внесены некоторые изменения. Новая редакция 18 Правил стала называться Йорк-Антверпенские правила 1890 г.

Правила сразу же стали использоваться практически всеми морскими странами благодаря содержащихся в них унифицированных норм по общей аварии. Однако были свои изъяны, в частности, документ не содержал общего определения понятия и основных принципов регулируемого правового института. В результате в 1924 г. на 33-ей Конференции Ассоциации международного права в Стокгольме был принят проект новых Правил, включавший в себя определение принципов общей аварии (литерные правила) и правила, трактующие практические вопросы (цифровые правила). В 1949 г. документ дополнился «правилом о толковании». Впоследствии Правила еще несколько раз пересматривались. В 1990 г. Международный морской комитет на конференции в Париже принял новый текст ст. 6 Правил "Спасение" и рекомендовал ссылаться на их измененную редакцию, как на Йорк-Антверпенские правила 1974 г., измененные в 1990г. Последняя редакция Правил была принята в 2004 г. на конференции Международного морского комитета. Правила представляют собой подробный свод постановлений, регламентирующих, какие убытки относятся к общей аварии и как определяется их размер. Правила также регулируют некоторые положения по частной аварии.

Следует отметить, что хотя обычно и применяются Правила в новой редакции, но новые не отменяют предыдущих. И стороны могут руководствоваться любой редакцией Правил, включая их с указанием года вступления в силу в договор фрахтования и коносамент. Однако, как утверждает Калинина И.А., «практика, однако, показывает, что с изданием новых Йорк - Антверпенских правил применяются обычно только последние»[[1]](#footnote-1). Правила не подлежат обязательному применению и применяются по добровольному соглашению сторон.

В России до принятия первого Кодекса торгового мореплавания Йорк – Антверпенские правила применялись в связи с участием России в международном торговом мореплавании и использованием этих правил другими государствами.

Первый Кодекс торгового мореплавания СССР, принятый в 1929 г., в главе VII «Об общей и частной аварии» регулировал вопросы данного правового института. Положения главы основывались на вышеупомянутых Правилах в редакции 1924 г.

В 1968 г. был принят второй Кодекс торгового мореплавания СССР. В основе положений главы XIII «Общая авария» лежали Йорк-Антверпенские правила в редакции 1950г.

В третьем Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, принятом в 1999 г., вопросам общей аварии посвящена самостоятельная глава XVI "Общая авария", содержащая 26 статей. Положения этой главы основаны на Йорк-Антверпенских правилах.

* 1. **Современные правовые источники института аварии**

На сегодняшний день проблема общей и частной аварии урегулирована на как на национальном, так и международном уровнях. Сотрудничество государств осуществляется путем разработки и применения на практике международно-правовых актов, которые регулируют отношения, вытекающие при наступлении общей или частной опасности.

Сегодня к современным источникам, регулирующим отношения по общей и частной аварии относятся:

1. национальное законодательство (Гражданский кодекс РФ, Кодекс торгового мореплавания;
2. международные правовые акты (Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте). В частности, ч.2 ст.5 устанавливает: «Ничто в настоящих правилах не препятствует внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии»;
3. морские обычаи (Йорк-Антверпенские правила).

Как указывает Наздратенко А.Е., «Все международные акты по безопасности мореплавания подразделяются на две группы: 1) акты, содержащие международно-правовые стандарты предотвращения аварий; 2) акты, содержащие международно-правовые стандарты чрезвычайных действий в условиях уже возникшей опасности»[[2]](#footnote-2). Нас непосредственно интересует вторая группа актов.

Йорк-Антверпенские правила представляются кодифицированными обычаями международного мореплавания. Однако сами по себе они не имеют никакой обязательной силы, так как не являются ни законом, ни международным договором. Их применение зависит от включения условия о них в коносамент, чартер или аварийную подписку. Однако если учитывать то обстоятельство, что на практике практически все проформы таких договоров содержат условие об общей аварии, можно с уверенностью утверждать, что Правила широко применяются. В некоторых случаях необходимость их применения продиктована национальным законодательством. Морскими кодексами многих стран были переняты положения Йорк-Антверпенских правил. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации здесь также не является исключением. Глава XVI Кодекса «Общая авария» содержит нормы, регулирующий данный институт, из которых большая часть является воспроизведением Правил (статьи 284-304). В соответствии со ст. 285 КТМ РФ, правила применяются, если соглашением сторон не предусмотрено иное. Однако, В случаях, если это не предусмотрено соглашением сторон, также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, определении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии и другие международные обычаи торгового мореплавания.

**Глава 2. Общая авария**

* 1. **Понятие и признаки общей аварии**

Общая авария является одним из древнейших институтов морского права. Выше рассматривалось, где и при каких обстоятельствах появлялись регуляторы данного правового института. Следует лишь отметить, что, несмотря на тысячелетнюю практику его применения, многие вопросы до сих пор остаются открытыми, вызывают всяческие дискуссии. Прежде всего, это связано с тем, что правовые акты, регламентирующие общую аварию, называя случаи, в которых авария может быть признана общей, содержат не полный их перечень. А между тем в практике не редки случаи, которые также могут подпадать под общую аварию.

Под общей аварией признаются убытки, которые были понесены вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности. Убытки, связанные с фрахтом, могут выражаться в неполучении фрахта – платы за перевозку груза. Конечно, нельзя физически «спасти фрахт» в том смысле, в каком говорят о спасении судна и груза. Но, поскольку по условиям договора перевозки груза фрахт находится на риске перевозчика либо грузовладельца, спасение груза всегда влечет и спасение фрахта (или права на его получение) для одной из сторон перевозки. Фрахт на риске – сумма фрахта, которую судовладелец может потерять, если он не доставит груз в пункт назначения. Морским ордонансом Людовика XIV 1681 г. устанавливалось следующее «Чрезвычайные расходы, произведенные только в интересах одного судна или одного груза, и убыток, причиненный им в отдельности, являются простыми, или частными авариями. Произведенные чрезвычайные затраты и убытки для общего блага и для общего сохранения грузов и судна являются большими, или общими авариями».

Сегодня Кодекс торгового мореплавания РФ в ст. 287 устанавливает четыре признака, характеризующих общую аварию:

1. намеренность произведенных убытков;
2. разумность убытков;
3. чрезвычайный характер этих убытков;
4. общая для судна, груза и фрахта опасность, во избежание которой были совершены эти действия.

В не зависимости от конечных результатов принятых мер, при отсутствии хотя бы одного из вышеперечисленных признаков произведенные расходы или убытки не могут быть признаны общей аварией.

1. Намеренность означает, что убытки возникли в результате сознательных действий человека, а не от случайных причин. Намеренность как обязательный признак подлежит определению диспашером при составлении диспаши. Установление случайного происхождения убытков влечет отказ в отнесении убытков к общей аварии. Так, как указывает Самуленков С.В., « убытки, причиненные намеренной, добровольной посадкой судна на мель, будут отнесены к общей аварии в противоположность убыткам, причиненным случайной посадкой судна, которые относятся к частной аварии»[[3]](#footnote-3).

2. Разумность убытков состоит в том, чтобы причинением меньших убытков или расходов предотвратить возникновение их в больших размерах, иными словами, причиненные убытки должны оправдываться сложившейся обстановкой. Сегодня в соответствии с Правилом Е Йорк - Антверпенских правил и ст. 306 КТМ РФ, на лицо, заинтересованное в распределении общей аварии возлагается бремя доказывания не только факта аварии, но и разумности понесенных расходов и пожертвований. Это вызывает «серьезные опасения относительно последствий включения этого Правила, которые могут быть разрешены только в процессе его применения»[[4]](#footnote-4).

3. Чрезвычайный характер представляет собой возникновение убытков и расходов в обстановке, отличной от нормального судоходства при нормальных условиях, то есть при необычайных, экстраординарных условиях.

Так, пароход "Д.Р." на пути из Петропавловска-Камчатского во Владивосток попал в шторм. Судно потеряло ход и управляемость, его начало сносить к берегу, в связи с чем, для судна возникла угроза быть выброшенным на берег. Для предотвращения этой опасности в кормовые трюмы была принята забортная вода, что обеспечило загрузку гребного винта и вернуло судну управляемость. Однако по прибытии судна в порт было установлено, что вследствие заполнения трюмов забортной водой часть груза оказалась поврежденной.

При расследовании аварии диспашер указал, что, поскольку убытки возникли в результате действий, предпринятых в целях общего спасения, и носили чрезвычайный, экстраординарный характер, их следует отнести на общую аварию[[5]](#footnote-5). Случаи, когда убытки причиняются намеренными, разумными и чрезвычайными действиями, предпринятыми в целях спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности, чрезвычайно многообразны, но такие морские происшествия, как столкновение судов, посадка судов на мель и заход в порт-убежище, наиболее распространены. Однако не все намеренные и разумные расходы, вызванные осложнением условий плавания и направленные на избежание опасностей судоходства, могут признаваться чрезвычайными.

4. Общая опасность означает, что ей подвергается все морское предприятие (судно, фрахт и перевозимый груз), а не одна из сторон. В противном случае убытки не будут признаны общей аварией. Однако причиненные в целях избегания общей опасности убытки не всегда должны относиться к грузу и судну вместе. Эти убытки могут относиться только к судну или только к грузу, например: «Классическим примером является случай, когда перевозимые на судне животные заболевают какой-нибудь заразной болезнью. Для предупреждения заболевания всех животных заболевших выбрасывают за борт. В этом случае, хотя действия производятся намеренно, разумно и носят чрезвычайный характер, возникшие в результате их убытки не могут быть отнесены к общей аварии, поскольку предпринимались они только в целях спасения груза»[[6]](#footnote-6).

Кроме того, опасность должна существовать объективно. Так еще в 1924 г. на Стокгольмской конференции участники пришли к общему мнению, что для отнесения убытков к общей аварии необязательно, чтобы опасность была неизбежной или непосредственной, - достаточно, чтобы она была серьезной и реальной. Однако, так как степень опасности зависит от конкретных обстоятельств каждого случая, поэтому дать общее определение "серьезной", "реальной" опасности не представляется возможным. При наличии угрозы причинения ущерба судну и грузу, при условии, если не будут предприняты меры по спасению, которые не могут быть просчитаны в момент происходящего, капитан может пожертвовать чем-либо, чтобы избежать опасности, и это будут расходы по общей аварии.

От правильного толкования признаков общей аварии напрямую зависит правоприменительная практика. Таким образом, видится необходимость раскрытия признаков данного правового института непосредственно в законе. «Включение определений признаков общей аварии в закон внесло бы большую определенность во взаимоотношения сторон при возникновении общей аварии»[[7]](#footnote-7).

**2.2 Виды общей аварии**

В зависимости от характера разумных, намеренных и чрезвычайных мер по устранению общей или частной опасности для людей, имущества и окружающей среды Кодекс торгового мореплавания как и Йорк-Антверпенские правила делят общую аварию на виды, особенности которых предстоит детально изучить.

1. Общая авария, вызванная заходом судна в место убежища, регулируется ст.286 КТМ РФ, в соответствии с п.1 которой общей аварией признаются расходы на заход судна в порт или иное место убежища либо возвращения судна в порт или иное место погрузки груза вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности. Среди причин, вызвавших заход в порт-убежище могут быть тяжелые метеорологические условия, смещение груза, авария судовых механизмов либо столкновение судов и необходимость проведения ремонта в результате столкновения. Кроме этого, если после захода в порт-убежище выяснится, что необходимый ремонт в нем произвестись не возможно, тогда судно может быть перемещено в другой порт. В это случае расходы по буксировке судна в другой порт, по проведению ремонта и другие расходы, связанные с удлинением рейса, признаются общей аварией. В случае признания расходов при заходе судна в порт-убежище общей аварией, расходы, связанные с выходом судна из этого порта также признаются общей аварией.

Расходы на заработную плату и довольствие членов экипажа судна, топливо и предметы снабжения, произведенные в связи с продлением рейса в результате захода, признаются общей аварией.

2. Общая авария вследствие перемещения на борту судна, выгрузки либо обратной погрузки груза, топлива или предметов снабжения регулируется ст. 287 КТМ РФ, а также пунктами b и c правила X Йорк-Антверпенских правил. Очень часто после захода в порт-убежище необходимо произвести перегрузку груза, топлива или снабжения или осуществить выгрузку груза для производства ремонта судна. Условиями признания расходов в результате таких действий являются необходимость произвести перекладку и выгрузку в целях получения возможности устранить повреждения судна, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если устранение их необходимо для безопасного продолжения рейса. Потребность в ремонте должна неизбежно вытекать из имевшего место чрезвычайного обстоятельства, в противном случае расходы не будут признаны общей аварией. Пункт 2 ст. 287 КТМ РФ к общей аварии относит также разумные расходы на хранение, обратную погрузку груза, топлива, снабжения, расходы по страхованию, дополнительные расходы, вызванные задержкой в связи с обратной погрузкой.

3. Расходы на временный ремонт судна регулируются ст. 288 КМТ РФ и предусматривают два случая временного ремонта, влекущие за собой разные последствия. В первом случае относятся к общей аварии расходы на временный ремонт судна, проведенный в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна ради общей безопасности или для устранения повреждений вследствие общеаварийных пожертвований. Примером может служить приведенный Самуленковым С.В. случай, когда на теплоходе "В." в пути следования вышел из строя левый главный двигатель. Судно было вынуждено зайти в порт-убежище, откуда после временного ремонта проследовало в порт назначения. Все расходы по временному ремонту были отнесены на общую аварию.

Во втором случае временного ремонта расходы на временное устранение случайных повреждений, необходимое для завершения рейса, возмещаются в размере только тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если такое устранение не было бы проведено. Целью данного положения является ограничение возможности распределения в порядке общей аварии расходов, которые должно нести лицо (в первую очередь судовладелец), при обычных обстоятельствах.

4. Расходы, вызванные задержкой судна ради общей безопасности. Данный вид общей аварии связан с предыдущим и подразумевает, что при обоснованной задержке судна в каком-либо порту или месте вследствие несчастного случая, пожертвования или другого чрезвычайного обстоятельства ради общей безопасности или для устранения повреждения расходы на заработную плату и довольствие экипажа, расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие за время такой задержки, признаются общей аварией.

В период нахождения судна в порту-убежище и устранения полученных повреждений может быть установлено, что часть повреждений не связана с аварией или чрезвычайными обстоятельствами, имевшими место во время рейса. Тогда расходы по заработной плате, израсходованному топливу, снабжению и портовые расходы, понесенные в процессе задержки, необходимой для устранения таких повреждений, не должны признаваться общей аварией (это относится и к случаям, когда без устранения обнаруженных повреждений судно не может безопасно продолжить рейс).

5. Расходы на спасание признаются общей аварией только в том случае, если спасание осуществлялось в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, вне зависимости от того, осуществлялось спасание на основании договора или иным образом. Таким образом это могут быть как профессиональные спасатели, получающие вознаграждение в зависимости от стоимости спасенного и затраченных усилий, а может быть и абсолютно любое судно, которое также может рассчитывать на справедливое вознаграждение. Распределение общих убытков между судном, грузом и фрахтом определяется прежде всего тем, что размеры вознаграждения достигают значительных сумм, и в большей степени в признании таких расходов общей аварией заинтересован судовладелец, так как он страдает более остальных. Во-первых, в большинстве случаев, общеаварийные расходы производятся за счет судовладельца. Во-вторых, происшествие, вызывающее необходимость спасания судна и груза (посадка на мель, удар о подводное препятствие) нередко влечет существенные повреждения судна и его обесценение, вплоть до списания. В подобных случаях может оказаться, что благодаря общеаварийным расходам достигается в большей степени спасение груза, чем судна. Основная часть общей аварии и падает в этом случае на груз.

6. Общая авария, вызванная принятием мер по спасанию подразумевает:

а) убытки, причиненные судну или грузу вследствие пожертвования ради общей безопасности; убытки, причиненные выбрасыванием груза за борт судна;

б) убытки, причиненные судну или грузу в связи с тушением пожара в результате намеренных и разумных действий. К таковым ст. 292 КТМ РФ относит убытки от выбрасывания груза за борт судна, от выбрасывания судна на берег, от затопления судна, другие убытки, причиненные судну или грузу в связи с тушением пожара. Кроме того, сюда нужно относить и убытки, связанные с ликвидацией последствий пожара (например, просушка, рассортировка);

в) убытки, причиненные намеренной посадкой на мель в целях избежания гибели судна и груза в результате затопления. Чрезвычайные расходы на облегчение находящегося на мели судна путем выгрузки груза, топлива, снабжения и другие, а также расходы на обратную погрузку после снятия судна с мели и другие убытки относятся к общей аварии. При этом не имеет значения, произведена ли посадка судна на мель намеренно или случайно. Так, интерес представляет пример, приведенный Самуленковым С.В.: «Пароход "К.М." коснулся подводного препятствия. Машина была сразу застопорена, а затем был дан малый ход. Судно начало заметно крениться на левый борт и значительно погружаться носом. Учитывая, что судно было сильно загружено и имело малый надводный борт и из-за абсолютной темноты нельзя было установить действительные повреждения, капитан принял решение подойти к берегу и посадить судно на мель. При составлении диспаши на общую аварию были отнесены только расходы по исправлению повреждений, причиненных судну преднамеренной посадкой судна на мель. Расходы, связанные с исправлением повреждений судна в районе трюмов N 1 и 2, были отнесены к частной аварии, поскольку они произошли в результате случайного касания о подводное препятствие»[[8]](#footnote-8).

г) убытки, причиненные судну повреждением двигателей, других машин или котлов при снятии судна с мели.

7. Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде. Данный вид общей аварии признается таковой при наличии определенных признаков. Во-первых, расходы должны производиться в рамках операции, которая осуществляется для общей безопасности и которая, если бы она осуществлялась третьей стороной, давала бы право на вознаграждение за спасение. Во-вторых, являются условием захода или выхода аварийного судна из порта-убежища, выдвинутым соответствующими властями. Однако, если фактически имеет место утечка или слив загрязняющих веществ с судна, расходы, вызванные необходимыми в связи с этим дополнительными мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, не признаются общей аварией. В-третьих, необходимы для того, чтобы судно могло оставаться в порту-убежище.

8. Общая авария от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения регулируется ст. 294 КТМ РФ и соответствует Правилу XII, в соответствие с которыми убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения, причиненные в результате перемещения их на судне, выгрузки из судна, обратной погрузки на судно и укладки, а также в результате их хранения, признаются общей аварией в случаях, если расходы на указанные операции признаются общей аварией.

9. Убытки от потери фрахта, вызванной потерей груза, признаются общей аварией при условии распределения убытков от потери груза в качестве общей аварии. Статья 295 КТМ РФ основана на Правиле XV и, как видно из смысла, является дополнением производной от ст. 292 КТМ РФ. Таким образом, в случае непризнания убытков, понесенных в результате потери груза общей аварией, убытки от потери фрахта так же будут распределяться в порядке общей аварии.

Следует учесть, что при распределении убытков от потери фрахта в порядке общей аварии из фрахта исключаются расходы, которые в целях его получения были бы произведены судовладельцем, но вследствие пожертвований не были произведены. Из фрахта исключаются расходы, относящиеся непосредственно к грузу, а расходы на заработную плату и довольствие экипажа сохраняются.

10. Заменяющие расходы признаются общей аварией при наличии определенных условий. В соответствии со ст. 296 КТМ РФ и Правилом F Йорк-Антверпенских правил расходы, произведенные вместо других расходов, которые подлежали бы возмещению по общей аварии, должны рассматриваться как общая авария. Таким образом, они имеют признаки расходов, сокращающих общеаварийные расходы, или способствуют завершению рейса без снижения влияния общеаварийных расходов. Заменяющие расходы довольно распространены на практике. К таковым, в частности можно отнести расходы по буксировке аварийного судна непосредственно в порт назначения вместо захода в порт - убежище для производства ремонта (с возможной выгрузкой груза, топлива, снабжения), расходы по временному ремонту судна. Условием переотправки груза или буксировки судна с грузом до порта назначения является сокращение расходов, которые были бы признаны общей аварией. Следовательно, заменяющие расходы должны находиться в пределах суммы общеаварийных расходов, которых удалось избежать.

Совершение заменяющих расходов на практике подлежит согласованию с грузовладельцами или страховщиками, за исключением случаев очевидности целесообразности таких расходов. При этом на общую аварию относят в большинстве случаев заменяющие расходы, если у сторон была альтернатива: произвести общеаварийные расходы или заменить их другими, дополнительными.

11. Постоянный ремонт судна, как вид общей аварии, предполагает ремонт, замену или исправление того, что утрачено. Убытки в результате постоянного ремонта также подлежат распределению между морским предприятием. Пункт 2 ст.298 КТМ РФ устанавливает, что и в том случае, если ремонт не производился, убытки от повреждения судна определяются в сумме, на которую стоимость судна уменьшилась в результате повреждения и которая согласно смете не выше стоимости ремонта судна. Йорк-Антверпенские правила, устанавливая в качестве общей аварии убытки, связанные с ремонтом судна, указывают, что стоимость такого ремонта должна быть разумной (такая ссылка присутствует в п. а и в п. b Правила XVIII). Однако отсутствие в КТМ РФ ссылки на разумность вовсе не означает, что стоимость ремонта может быть необоснованно высокой.

На практике не редки случаи, когда при замене поврежденных частей и оборудования судовладелец получает определенную выгоду, которая может быть признана неосновательным обогащением. В целях недопущения неосновательного обогащения делаются, так называемые скидки "за новое вместо старого" в соответствии с правилами ст. 299 КТМ.

Скидка «за новое вместо старого» подразумевает, что в случае, если при ремонте судна, возраст которого не более пятнадцати лет, старые материалы или части судна заменяются новыми, стоимость ремонта, относимая к общей аварии в соответствии со статьей 298 настоящего Кодекса, уменьшается на одну третью часть стоимости ремонта.

Вычеты определяются в соответствии с возрастом судна, начиная с 31 декабря года завершения постройки до даты общей аварии, за исключением изоляции, спасательных и подобных лодок, аппаратуры и оборудования для связи и навигации, машин и котлов, вычеты по которым определяются в соответствии с возрастом соответствующих частей, к которым они применяются (возраст приборов и оборудования, машин, изоляции определяется датой фактического производства). Вычеты должны производиться только со стоимости новых материалов или их частей, законченных производством и готовых к установке на борту судна. Не делается никаких вычетов в отношении провианта, предметов снабжения, якорей и якорных цепей. Сборы по сухому доку и стапелям и расходы по перемещению судна возмещаются полностью. Расходы по очистке, окраске или покрытию подводных частей судна не относятся на общую аварию, если только эти части не были окрашены или покрыты в течение 12 месяцев, которые предшествовали дате общей аварии. В таком случае на общую аварию принимается половина этих расходов.

12. Убытки от гибели судна. Гибель судна бывает фактическая (когда судно перестает существовать) и полная конструктивная (когда судно хоть и существует, однако его ремонт нецелесообразен в связи с тем стоимость ремонта значительно бы превысила стоимость судна после ремонта). В связи с этим КТМ РФ в ст. 299 устанавливает, что в случае, если судно полностью погибло или даже не погибло, но расходы на его ремонт превысили бы стоимость судна после ремонта (полная конструктивная гибель), убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом из нее не относящейся к общей аварии стоимости устранения повреждений согласно смете и суммой чистой выручки, которую можно было бы получить от продажи того, что осталось от судна.

**2.3 Расчет убытков по общей аварии и распределение ее между участниками перевозки**

Расчет убытков по общей аварии и распределение ее между участниками перевозки соразмерно стоимости груза, судна и фрахта именуется диспашей. Диспаша составляется по заявлению участников морской перевозки, лицами, обладающими знаниями и опытом в области морского права (диспашерами). До 1946 г. в СССР диспашеры состояли при судах портовых городов и назначались председателями этих судов. В 1946 г. по распоряжению Совета Министров СССР при Всесоюзной торговой палате в Москве было организовано Бюро диспашеров. В настоящее время они объединены в Ассоциацию диспашеров, которая действует на основании Положения об Ассоциации диспашеров и порядка составления диспаш. Диспашеры назначаются Президиумом Торгово-промышленной палаты РФ из числа лиц, обладающих знаниями в области морского права, морского страхования, международного транспорта, валютного регулирования, а также международных обычаев торгового мореплавания. Ранее действовавший КТМ СССР 1968 г. содержал императивное правило относительно лиц, составляющих диспашу. В ст.246 предусматривалось, что расчет по общей аварии должен был составляться диспашерами, состоявшими при Всесоюзной торговой палате и назначаемыми Президиумом этой палаты. Ныне действующий КТМ РФ предусматривает диспозитивную норму, в соответствии с которой нормы Кодекса об общей аварии применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Также если это предусмотрено соглашением сторон, диспашер руководствуется соответствующей редакцией Йорк-Антверпенских правил об общей аварии, а при неполноте подлежащего применению закона - другими международными обычаями торгового мореплавания (в том числе Йорк-Антверпенскими правилами), даже если стороны не предусмотрели своим соглашением их применение. Йорк-Антверпенские правила не содержат порядка составления расчета по распределению общей аварии, который всецело определяется национальным законодательством. В соответствии со ст. 419 КТМ РФ отношения по поводу общей аварии при отсутствии соглашения сторон о подлежащем праве регулируются законом государства, в порту которого судно закончило рейс после происшествия, вызвавшего общую аварию. Если же все лица, интересы которых затронуты общей аварией, принадлежат к одному и тому же государству, применяется закон данного государства.

Если подлежит право Российской Федерации, процедура расчета убытков по общей аварии и распределения ее между участниками перевозки регулируется нормами КТМ РФ, на основании которого сторона, требующая распределения общей аварии, обязана доказать, что заявленные убытки действительно должны быть признаны общей аварией. Для этого заинтересованная сторона подает в течение двенадцати месяцев со дня окончания общего морского предприятия заявление в письменной форме, на основании которого диспашер приступает к производству. «В случае если такое заявление не подано или в течение двенадцати месяцев после запроса о таком заявлении лицо не представит доказательства в целях обоснования заявленного требования либо данные о стоимости имущества, диспашер вправе составлять диспашу на основе имеющейся у него информации. При этом диспаша может оспариваться только на том основании, что она является явно неправильной»[[9]](#footnote-9). К заявлению должны быть приложены необходимые документы, характеризующие сущность происшествия, сумму понесенных убытков и расходов, копия морского протеста, выписки из судового, вахтенного и радиожурналов, аварийные подписки, счета на произведенные расходы, копии актов осмотра судна и груза, сведения о стоимости судна и груза в момент окончания рейса, копии коносаментов, чартеров и другие документа, подтверждающие позицию заявителя.

На основе изучения поступивших документов диспашер выносит постановление о наличии общей аварии и сообщает об этом заинтересованным сторонам. Если такое постановление не оспорено, диспашер приступает к составлению диспаши. В диспаше определяется убыток, подлежащий отнесению на общую аварию (отдельно по судну, грузу и фрахту), а также взаимные расчеты, баланс и т.д. В заключительной части диспаши указывается, какая доля общеаварийных убытков падает на судно, груз и фрахт и кто из владельцев этого имущества должен, с учетом произведенных им ранее общеаварийных расходов и пожертвований, выплатить остальным эту долю (полностью или частично), а кто из них, наоборот, имеет право на возмещение общеаварийных убытков, понесенных сверх падающей на него доли. При этом указывается, кому и в какой форме должны быть произведены платежи.

На практике возникают спорные ситуации, связанные с применением норм, регулирующих диспашу. В связи с этим, интерес представляет постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 30 ноября 2010 г. N КГ-А40/12502-10 по делу N А40-173221/09-29-1203 ООО "Саппоро-Шиппинг" с иском Акционерному коммерческому банку "Расчетный Объединенный Союзный Европейский Банк" (ОАО) в связи с отказом в выплате денежных средств по гарантии.[[10]](#footnote-10). При разбирательстве дела было выяснено, что принципалом (ООО "Грузовые перевозки") не были выполнены обязательства, предусмотренные соглашением о предоставлении обеспечения уплаты взноса по общей аварии, относящейся на груз от 28.11.2007 года, диспашей по частной и общей аварии судна "ALMIRA G", управляемого ООО "Саппоро-Шиппинг" от 15.05.2008 года, объяснением аварийной диспаши от 28.03.2009 года, а также обязанности уплатить взнос по общей аварии, причитающийся со стороны груза. В связи с чем ООО "Саппоро-Шиппинг" обратилось к АКБ "РОСЕВРОБАНК" о выплате денежных средств по банковской гарантии, однако банком в выплате средств было отказано. Гарант (АКБ "РОСЕВРОБАНК") мотивировал свое решение, ссылаясь на несоответствие приложенных к указанному требованию документов условиям банковской гарантии от 04.12.2007 года N 3865-С/07, в том числе, несоответствие представленной диспаши по частной и общей аварии судна "ALMIRA G", управляемого ООО "Саппоро-Шиппинг" от 15.05.2008 года, законодательству Российской Федерации ввиду отсутствия в документе расчета по распределению общей аварии между заинтересованными лицами, а также сведений о принципале, чьи обязательства обеспечены гарантией.

Однако при разбирательстве дела было установлено, что в представленной гаранту диспаше по частной и общей аварии судна "ALMIRA G", управляемого ООО "Саппоро-Шиппинг," имеется расчет по распределению общей аварии между заинтересованными лицами. Кроме того, не была оспорена в течение срока, установленного п. 2 ст. 308 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации ( 6 месяцев со дня ее получения). Наличие сведений о принципале в диспаше также установлено.

Таким образом, суд пришел к правомерному выводу о том, что диспаша по частной и общей аварии судна "ALMIRA G", управляемого ООО "Саппоро-Шиппинг", от 15.05.2008 года вступила в силу и действует в том виде, в котором она была составлена номинированным диспашером.

В результате Федеральный арбитражный суд Московского округа постановил: решение Арбитражного суда г. Москвы от 14.04.2010 года и постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 13.07.2010 года по делу N А40-173221/09-29-1203 оставить без изменения, кассационную жалобу ОАО АКБ "РОСЕВРОБАНК" - без удовлетворения.

Таким образом, данный правовой институт требует всестороннего исследования в целях избегания в дальнейшем подобных ситуаций.

Для распределения убытков по общей аварии необходимо, прежде всего, установить общую стоимость имущества, соразмерно которой устанавливаются взносы на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии (контрибуционная стоимость). Контрибуционная стоимость определяется по действительно «чистой», т.е. фактической стоимости судна, груза и фрахта на момент окончания рейса. Всякое уменьшение стоимости этого имущества до окончания рейса в результате частной аварии принимается во внимание и влечет соответствующее уменьшение его контрибуционной стоимости. Помимо этого к фактической стоимости соответствующей части этого имущества прибавляется сумма общеаварийных убытков, вызванных пожертвованием такого имущества. Все дополнительные расходы, произведенные в отношении данного имущества после акта общей аварии, вычитаются, за исключением таких расходов, которые признаются общей аварией или относятся на судно на основании решения о выплате специальной компенсации в соответствии со ст. 343 КТМ РФ.

Контрибуционная стоимость груза определяется в момент выгрузки груза исходя из стоимости, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета - на основании стоимости груза в момент его отгрузки. Стоимость груза включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца. Из стоимости груза вычитаются суммы всех убытков от гибели или повреждения груза до его выгрузки либо во время его выгрузки. Контрибуционная стоимость груза, проданного вблизи от места назначения, определяется исходя из суммы чистой выручки от продажи груза с прибавлением к ней суммы, возмещаемой в порядке распределения общей аварии.

Контрибуционная стоимость судна определяется без учета того обстоятельства, что судно в момент акта общей аварии зафрахтовано по бербоут-чартеру или по тайм-чартеру.

При определении контрибуционной стоимости имущества из находившихся на риске судовладельца фрахта и платы за проезд пассажиров вычитаются произведенные в целях получения фрахта и платы за проезд пассажиров расходы (в том числе расходы на заработную плату членам экипажа судна), которые не пришлось бы нести, если судно и груз погибли бы при обстоятельствах, вызвавших общую аварию, и которые не могут быть отнесены к общей аварии.

Багаж пассажиров, в том числе сопровождаемые ими автомашины и другие личные вещи пассажиров, не перевозившиеся на основании коносамента, не принимаются во внимание при определении контрибуционной стоимости имущества и взносов на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии.

Диспашер также устанавливает контрибуционный дивиденд и распределение убытков и расходов между судном, грузом и фрахтом. Контрибуционный дивиденд устанавливается из отношения суммы общей аварии к контрибуционному капиталу и составляется баланс, в котором указывается, какую сумму и кому каждая из заинтересованных сторон должна уплатить.

За составление диспаши предусмотрен сбор, взимаемый со всех заинтересованных лиц пропорционально долям их участия в общей аварии.

Диспаша имеет силу доказательства. Диспашер вправе или, если потребуется, обязан принять участие в рассмотрении спора о диспаше в суде и дать объяснения по существу дела. Суд, рассматривающий спор о диспаше, может оставить диспашу в силе, внеся в нее изменения, или отменить ее и поручить диспашеру составить новый документ в соответствии с решением суда. В соответствии со ст.409 КТМ РФ к требованиям, вытекающим из общей аварии, применяется годичный срок исковой давности. Указанный срок исчисляется со дня составления диспаши.

Пункт 1 Правила VI Йорк-Антверпенских правил в новой редакции 2004 г. предусматривает: расходы по спасанию, включая проценты и юридические расходы, несет то лицо, которое их оплачивает. Эти расходы не признаются общей аварией, за тем исключением, когда одна сторона спасания должна оплатить полностью или часть расходов по спасанию, причитающуюся с другой стороны (рассчитанную на основе спасенной, но не контрибуционной стоимости). Неоплаченное вознаграждение (контрибуция) за спасение, причитающееся с другой стороны, подлежит возмещению стороне, которая его уплатила за счет стороны, за которую платеж был осуществлен.

Таким образом, распределение расходов по общей аварии при спасании хотя и сохраняется, однако усложняется и ставится в зависимость от некоторых факторов, не зависящих от судовладельца-спасателя.

**Глава 3. Правовое регулирование частной аварии**

Частной аварией признаются убытки, не подлежащие распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение. К частной аварии, как указывает Егиазаров В.А., например, относятся подгнившие овощи, которые «выбрасываются за борт для предотвращения порчи всех перевозимых овощей»[[11]](#footnote-11). Йорк-Антверпенские правила, детально регулируя такой правовой институт, как общая авария, не содержат перечня о частной аварии. На мой взгляд, это связано с тем, что случаев отнесения убытков к частной аварии масса, и охватить их все не представляется возможным. Таким образом, следует сделать вывод: убытки, не подпадающие под признаки общей аварии, распределению не подлежат.

Несомненно, частная авария как правовой институт появилась задолго до общей. Формирование понятия «частная авария», которое первоначально называлось «авария» и обозначало любые аварийные случаи на море, подразделяемые по степени последствий на аварийные происшествия, аварии и кораблекрушения. После выделения из «аварии» тех аварийных случаев, при которых существовала общая опасность для морского предприятия и распределение расходов и убытков среди участников морского предприятия, то есть после выделения общей аварии, все иные аварийные случаи были отнесены к частной аварии.

Кроме этого к частной аварии относятся убытки, которые формально должны быть отнесены к общей, так как содержат признаки общей аварии. Однако в силу указаний п. 2 ст. 297 КТМ РФ и Правил I, III, IV, C к частной аварии относятся:

1) стоимость выброшенного за борт груза, перевозившегося на судне с нарушением правил и обычаев торгового мореплавания. В соответствии со ст. 150 КТМ РФ перевозчик надлежаще и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгрузить его. В этих целях Министерством транспорта РФ издаются правила перевозки грузов, в результате нарушения которых при потере груза перевозчик не только не вправе требовать отнесения стоимости такого груза к общей аварии, но и обязан возместить понесенные грузополучателем убытки в связи с этим. Разумеется, в нормативном порядке нельзя регламентировать всю деятельность перевозчика по сохранению груза. Поэтому некоторые конкретные меры по обеспечению сохранности груза могут быть подсказаны только условиями данной перевозки. При размещении груза на судне перевозчик обязан выполнять как международные, так и национальные стандарты.

На практике немало трудностей возникает по поводу разграничения ошибок на коммерческую и навигационную, в частности для случаев, когда деяние, вызывающее убыток по грузу, связано одновременно как с обслуживанием судна, так и с обслуживанием груза. Например, неправильное штормование на первый взгляд представляется навигационной ошибкой, но если оно приводит к повреждению груза, оно рассматривается как отсутствие должной заботливости о грузе. Если членами экипажа была допущена небрежность при размещении груза на судне, хотя бы эта небрежность и носила навигационный характер, например неправильное размещение груза, влияющее на остойчивость судна, навигационная ошибка как основание для освобождения перевозчика от ответственности за груз не может быть применена.[[12]](#footnote-12)

2) убытки, причиненные в связи с тушением пожара на судне вследствие воздействия дыма или нагревания. Йорк-Антверпенские правила содержат данную норму в Правиле III, однако вместо слова «нагревания» содержат «жары, вызванных огнем». В связи с этим на практике часто определенные трудности в толковании нормы КРМ РФ. К примеру, в результате намеренного отключения рефрижераторов для осуществления тушения пожара, испортился скоропортящийся груз. Возникает вопрос: убытки от порчи груза относятся к общей или частной аварии. Если применять норму Йорк-Антверпенских правил, то расходы относятся к общей аварии. При применении КТМ РФ возникнут трудности в этом плане. Таким образом, убытки от нагревания огнем не относятся к общей аварии, а убытки от нагревания, которые находятся в прямой связи с последствиями принятия мер по тушению пожара, рассматриваются как общеаварийные.

3) убытки, причиненные обрубанием обломков или частей судна, ранее снесенных или фактически утраченных вследствие морской опасности;

4) убытки, причиненные форсированием работы двигателей либо иной работой двигателей, других машин или котлов судна, находившегося на плаву. Данная норма вызывает дискуссии на тему справедливости отнесения ее к частной аварии.

5) любые убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя (демередж), изменения цен и другие). Данное норма соответствует Правилу С Йорк-Антверпенского документа.

Самуленков С.В. приводит пример: по делу п/х "Генуя" выяснилось, что в результате столкновения, происшедшего в проливе Ла-Манш, на судне обнаружилась течь, экстренного устранения которой не требовалось, в связи с чем, капитан разумно решил посадить судно на мель в порту Дувр. Для этого он выбрал место, рекомендованное властями и портовым лоцманом. Однако указанном месте на дне оказались непредвиденные неровности, что при осадке значительно усугубило повреждение судна. Английский суд решил, что ответчик - владелец судна, виновного в столкновении, не может быть освобожден от возложенного на него бремени доказывания своей невиновности, а поэтому истец владелец п/х "Генуя" имеет право на возмещение всех понесенных им убытков[[13]](#footnote-13).

Из вышесказанного следует, что расходы и убытки при частной аварии подразделяются на первоначальные, вызванные аварийным случаем и последующие, вызванные чрезвычайными действиями по устранению опасности

**Заключение**

В результате изучения нормативных документов, научной литературы, судебной практики авария как правовой институт морского права детально изучен. Даны определения общей, частной аварий, выделены их существенные признаки, рассмотрены основные виды. Выявлена сущность различия между общей аварией и частной аварией, которая заключается в том, что первая является «общей» в силу общего распределения возникших убытков между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости. Частную аварию, то есть возникшие убытки, несет тот, кто их потерпел, или то лицо, которое несет ответственность за их возникновение.

В результате проведенной работы было выяснено, что для признания каких-либо возникших при перевозке убытков общей аварией необходимо одновременное выполнение четырех условий. Целью расходов и пожертвований, вызвавших убытки, должно быть спасение судна, груза и фрахта от общей для них опасности, такие расходы и пожертвования должны быть произведены намеренно, разумно и должны носить чрезвычайный характер.

В то же время можно констатировать недостаточный уровень комплексного подхода к вопросам анализа правового регулирования общей аварии, особенностей ее распределения, статуса диспашеров, особенно в связи с принятием Йорк-Антверпенских правил 2004 г. и необходимостью изучения соотношения между национальными и международными правилами об общей аварии.

**Библиография**

**Нормативные правовые акты Российской Федерации**

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. N 6-ФКЗ и от 30 декабря 2008 г. N 7-ФКЗ). "Российская газета" от 21 января 2009 г. N 7.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (принят ГД ФС РФ 22.12.1995) (ред. от 17.07.2009). "Собрание законодательства РФ", 29.01.1996, N 5, ст. 410.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) от 26.11.2001 N 146-ФЗ (ред. от 30.06.2008). "Российская газета", N 233, 28.11.2001
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (принят ГД ФС РФ 31.03.1999) (ред. от 22.11.2010). "Собрание законодательства РФ", 03.05.1999, N 18, ст. 2207.

**Международные правовые акты и обычаи**

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924)(с изм. от 21.12.1979)
2. «Йорк-Антверпенские правила» официальный текст на английском языке на сайте Международного морского комитета: http://www.comitemaritime.org/cmidocs/yar.html

**Научные и учебные издания**

1. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. М.: Юстицинформ, 2008.
2. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. - "Волтерс Клувер", 2007
3. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации/Под ред. Г.Г. Иванова. 2-е изд. М.: Спарк, 2005.
4. Боева В.В. Ответственность морского перевозчика // Транспортное право. 2004. N 2
5. Калинина И.А. Общая авария как специфический институт морского права // Право и экономика. - М.: Юстицинформ. 2001, № 4.
6. Калинина И.А. Российское морское право: оформление общей аварии // Журнал российского права. - М.: Норма, 2003, № 2.
7. Самуленков С.В. Понятие и виды общей аварии // Транспортное право. 2003. N 4.

**Диссертации и авторефераты**

Наздратенко, А. Е. Международно-правовые проблемы обеспечения безопасности мореплавания при угрозе возникновения аварии : Автореферат диссертации. М., 2003

1. Калинина И.А. Общая авария как специфический институт морского права // Право и экономика. - М.: Юрид. Дом "Юстицинформ", 2001, № 4. - С. 18 [↑](#footnote-ref-1)
2. Наздратенко, А. Е. Международно-правовые проблемы обеспечения безопасности мореплавания при угрозе возникновения аварии : Автореферат диссертации. М., 2003. с.6 [↑](#footnote-ref-2)
3. Самуленков С.В. Понятие и виды общей аварии // Транспортное право. 2003. N 4. С. 21 [↑](#footnote-ref-3)
4. Там же. С. 21 [↑](#footnote-ref-4)
5. Самуленков С.В. Понятие и виды общей аварии // Транспортное право. 2003. N 4. [↑](#footnote-ref-5)
6. Самуленков С.В. Понятие и виды общей аварии // Транспортное право. 2003. N 4. С. 22 [↑](#footnote-ref-6)
7. Калинина И.А. Общая авария как специфический институт морского права // Право и экономика. - М.: Юрид. Дом "Юстицинформ", 2001, № 4. С. 18 [↑](#footnote-ref-7)
8. Самуленков С.В. Понятие и виды общей аварии // Транспортное право. 2003. N 4. с.22 [↑](#footnote-ref-8)
9. Калинина, И. А. Российское морское право: оформление общей аварии / И. А. Калинина. – «Журнал российского права», № 2, 2003. с. 15 [↑](#footnote-ref-9)
10. http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=AMS;n=135609 [↑](#footnote-ref-10)
11. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. М.: ЮСТИЦИНФОРМ, 2008. С. 106 [↑](#footnote-ref-11)
12. Боева В.В. Ответственность морского перевозчика // Транспортное право. 2004. N 2 [↑](#footnote-ref-12)
13. Самуленков С.В. Понятие и виды общей аварии // Транспортное право. 2003. N 4. С. 26 [↑](#footnote-ref-13)