**Морское право**

В настоящее время в связи с увеличением международного морского торгового оборота все чаще находят применение нормы института общей аварии. Проблема признания убытков общей аварией затрагивает интересы всех сторон, вовлеченных в общее морское предприятие. Поскольку осуществление морских перевозок всегда было сопряжено со значительным риском, можно утверждать, что в решении этого вопроса заинтересованы и страховые компании, так как общеаварийные убытки, как правило, бывают застрахованы. Соответственно, решение страховой компании о страховой выплате будет зависеть от признания (непризнания) убытков общей аварией.

Говоря о рассматриваемом институте, можно утверждать, что он является примером унификации обычного права. Сейчас, как и много веков назад, основным регулятором общественных отношений в этой области служит обычай, а нормы национального законодательства, как правило, диспозитивны и бланкетны. Такого подхода к регулированию общей аварии придерживается и РФ, так как в ст.285 КТМ РФ указано, что правила, установленные гл.XVI, за исключением правил, установленных п.1 ст.284 и ст.305-309 настоящего Кодекса, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Такой механизм регулирования позволяет своевременно реагировать на происходящие в международном и национальном обороте изменения.

Международно-правовым обычаем, наиболее часто применяющимся в морском праве при регулировании института общей аварии, являются Йорк-Антверпенские правила, разработанные еще в 1890 году. Попытки унификации морских обычаев, регулирующих общую аварию, предпринимались и ранее\*(1), однако именно в Йорк-Антверпенских правилах этот институт урегулирован наиболее полно и в наибольшей степени соответствует реалиям оборота.

Новая редакция Йорк-Антверпенских правил, учитывающая последние изменения в морском праве, была принята в 1994 году. Структурно Правила делятся на три части: 1) два вводных правила (Правило толкования и Основное правило); 2) семь литерных правил (A-G); 3) двадцать два цифровых правила. Правило толкования гласит, что общая авария регулируется литерными правилами лишь в том случае, если она не подпадает под Основное правило и цифровые правила. Иными словами, литерные правила применяются тогда, когда расходы и пожертвования возникли при обстоятельствах, не предусмотренных цифровыми правилами. Таким образом, мы имеем дело с рациональным сочетанием казуистического и систематического подходов.

В настоящее время в России институт общей аварии законодательно закреплен в гл.XVI Кодекса торгового мореплавания РФ, принятого 31 апреля 1999 года. Нормы данной главы носят преимущественно диспозитивный характер, на это указывает п.1 ст.285 КТМ РФ, и соглашением сторон может быть установлено, что регулирование общей аварии будет осуществляться любой из редакций Йорк-Антверпенских правил. При этом в ст.285 КТМ РФ законодатель установил запрет на изменение самого понятия общей аварии (п.1 ст.284 КТМ РФ); также нельзя изменять порядок распределения убытков по общей аварии (ст.305-309 КТМ РФ). Однако, как отмечают исследователи данной проблемы, в частности А. Л. Маковский\*(2), на практике могут возникнуть трудности в применении п.2 ст.285 КТМ РФ. Это связано с тем, что в п.2 указанной статьи дается указание на применение Йорк-Антверпенских правил и в тех случаях, когда это не предусмотрено соглашением сторон для заполнения пробелов в праве, однако при этом не указывается, какая редакция Правил должна применяться.

Отметим, что гл.XVI КТМ РФ в целом является переложением норм Йорк-Антверпенских правил 1994 г. за рядом исключений. Поэтому участникам международного морского оборота можно рекомендовать отказаться от применения диспозитивных положений КТМ РФ и включать в договоры ссылки на применение Йорк-Антверпенских правил\*(3). Таким образом можно добиться большей стабильности отношений, дав иностранным сторонам уверенность в том, что в случае возникновения убытков они будут распределены справедливо, в соответствии с известным им источником международного права.

Убытками по общей аварии признаются расходы, которые были понесены ради общей безопасности одной или несколькими сторонами, участвующими в общем морском предприятии. "Стороны, не понесшие расходы, но оставшиеся в выигрыше, поскольку судно благополучно достигло порта назначения, пропорционально возмещают понесенные убытки в соответствии с их долей участия в общем морском предприятии"\*(4). Данный принцип был сформулирован еще в древности. Впервые это понятие было выработано у древних греков в Родосском законе о выброшенном в море, положения которого восприняло jus gentium. Суть закона древнеримский юрист Павел сформулировал так: "Родосским законом установлено, что если в целях облегчения корабля произведено выбрасывание товаров, то возмещается путем взноса всех то, что совершено в интересах всех"\*(5). Таким образом, этот принцип, действовавший 1500 лет, а вероятно, еще больше, востребован современным торговым оборотом.

Обозначим признаки, выделенные еще в Родосском законе, которым должно удовлетворять событие, признаваемое общей аварией. (Чуть позже мы убедимся в том, что немногое изменилось с тех пор.)

Во-первых, опасность должна непосредственно угрожать и кораблю, и грузу.

Во-вторых, необходима жертва, принесенная для спасения. Древние греки относили сюда товары, выброшенные за борт, срубку мачт и других снастей, выкуп от пиратов и др.

В-третьих, указанные меры должны были быть предприняты по распоряжению капитана корабля.

И, наконец, в-четвертых, судно, а также часть груза должны остаться в целости\*(6).

В современном законодательстве (КТМ РФ, п.1 ст.284) понятие общей аварии сформулировано следующим образом: "Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, - судна, фрахта и перевозимого судном груза". Данное положение соответствует Правилу А Йорк-Антверпенских правил. Итак, для признания убытков общей аварией необходимо, чтобы был выполнен ряд условий, а именно:

1. Опасность должна быть общей для всего морского предприятия (судна, фрахта и перевозимого судном груза), то есть опасности должно подвергаться все общее морское предприятие, а не одна или несколько сторон, в противном случае убытки не будут признаны общей аварией. Так, если судно следует без груза, то все расходы лягут на судовладельца. При этом опасность должна существовать объективно. В качестве примера можно привести известный случай, когда судно с грузом беспомощно дрейфовало по морю из-за поломки винта и был вызван буксир для доставки судна в порт спасения. Несмотря на то, что в тот момент погодные условия были удовлетворительными, расходы на вызов буксира суд признал расходами по общей аварии, так как на море всегда существует вероятность возникновения шторма, в условиях которого судну может быть нанесен ущерб.

В то же время убытки или расходы, понесенные в интересах одной стороны, по своей природе не являются убытками по общей аварии. Примером, наглядно показывающим, когда убытки не могут рассматриваться как общая авария, может служить происшествие с американским кораблем. Часть груза этого корабля была выброшена за борт, для того чтобы он смог принять на борт пассажиров и команду с терпящего бедствие судна. Владельцы груза заявили, что имел место выброс груза за борт (jettison), произведенный ради общей безопасности, но иск по этому делу суд отклонил, так как этот факт не был установлен\*(7).

2. Убытки должны быть понесены вследствие намеренных расходов или пожертвований. Этот критерий основан на общем принципе Йорк-Антверпенских правил (Rule A), суть которого состоит в том, что невозможно пожертвовать тем, что и так утрачено. Свое логическое продолжение этот принцип находит в п.2 ст.297 КТМ, устанавливающем, что не признается общей аварией случай, когда убытки причинены обрубанием обломков или частей судна, ранее снесенных или фактически утраченных вследствие морской опасности.

3. Расходы и пожертвования должны быть разумными и чрезвычайными. Так, например, не признаются общей аварией убытки, причиненные форсированием работы двигателей либо иной работой двигателей и других машин или котлов судна, находящегося на плаву (п.2 ст.297 КТМ). Данное положение может показаться несправедливым, так как зачастую легче снять судно с мели, используя двигатели, нежели ждать прибытия буксира. В таком случае стороны могут исключить данную норму и руководствоваться цифровым Правилом VII, в соответствии с которым общей аварией признаются убытки, причиненные судну деформированием двигателей при снятии его с мели.

Очевидно, во времена греков и римлян было легче определить понятие общего морского предприятия, чем теперь, во времена высокоорганизованной торговли, когда риску подвергается судно, груз, фрахт, оборудование, кредиторы и страховщики. Заметим, что основные критерии отнесения убытков к общей аварии не изменились со времен Родосского закона о выброшенном в море, а лишь подверглись некоторой детализации. И, как было отмечено выше, морских опасностей с древних времен не стало меньше, и когда судно покидает порт, его судьба целиком и полностью зависит от опыта капитана и милости стихий.

В условиях надвигающейся опасности, грозящей общему морскому предприятию, капитан (в редких случаях владелец судна) должен решить, что необходимо предпринять, чтобы обеспечить спасение. Его действия могут быть определены как акт общей аварии, и, как уже отмечалось, иногда эти действия приводят к убытку по общей аварии, который несет одна или несколько сторон общего морского предприятия ради общей безопасности.

Убытки по общей аварии можно разделить на две большие категории, обозначаемые как пожертвования и расходы.

Под пожертвованием обычно подразумевается имущество, намеренно принесенное в жертву ради общей безопасности. Здесь нелишне будет привести несколько примеров из практики.

Одним из наиболее известных видов пожертвования является выброс груза за борт (jettison), известный еще по Родосскому закону о выброшенном в море и решениям английских судов, (первое из них датировано 1295 годом). Однако существует по крайней мере две формы этого вида пожертвования. Капитан тонущего судна, в корпусе которого образовалась пробоина, может счесть необходимым выбросить часть груза за борт для того, чтобы спасти корабль. В другом случае тяжело груженное судно, севшее на мель, избавившись от части груза, тем самым облегчит свою осадку и сможет продолжить плавание. Иногда груз (нетронутый или поврежденный) выбрасывается для того, чтобы можно было добраться до эпицентра огня; при этом понесенные убытки будут расценены как пожертвование по общей аварии. Ущерб, нанесенный судну в процессе выброса груза за борт ради общей безопасности, также будет рассматриваться как убыток по общей аварии.

Еще один известный вид пожертвования - убытки, понесенные вследствие тушения пожара. Часто убытки от воды могут быть более существенными, чем убытки, понесенные от огня. Но груз - не единственное, что может быть повреждено в результате тушения пожара. При определенных обстоятельствах в корпусе судна могут быть проделаны отверстия, позволяющие добраться до источника огня, и убытками по общей аварии в этом случае будут также признаны убытки, связанные с повреждением корпуса судна.

Для того чтобы снять судно с мели, часто используются основные двигатели, что нередко приводит к их перегреву и последующей необходимости капитального ремонта. Учитывая то, что, находясь на мели, судно подвергается опасности, и то, что данные действия предпринимаются с целью недопущения негативных последствий для общего морского предприятия, в этом случае убытки рассматриваются как убытки по общей аварии, а стоимость ремонта двигателей и использованного топлива должна быть пропорционально возмещена всеми участниками морского предприятия. По поводу приведенного примера необходимо еще раз заметить, что данный убыток не признается общей аварией по п.2 ст.297 КТМ РФ и для признания его таковым требуется ссылка на цифровое Правило VII Йорк-Антверпенских правил 1994 года.

Под "расходами" по общей аварии понимаются затраченные денежные средства, а не физические ресурсы. Стоимость сделанного пожертвования в дальнейшем рассчитывается в денежном эквиваленте, стоимость расходов в денежном выражении известна с самого начала, при этом физического ущерба собственности не наносится.

Наиболее распространенный вид расходов - расходы, понесенные вследствие задержки судна в плавании из-за отклонения от курса или захода в порт спасения. Расходы по заходу в порт будут включать портовые сборы (плюс расходы на буксировку и др.), дополнительные расходы - на зарплату и продовольствие для команды, расходы на затраченное топливо и т. д. (Правило Х).

Другая форма расходов - это расходы на спасение, например, выплата третьей стороне за услуги, оказанные судну во время бедствия. Это могут быть профессиональные спасатели, которые получают вознаграждение в зависимости от стоимости спасенного и затраченных усилий. Вообще, любой корабль, оказывающий содействие спасению терпящего бедствие судна, может рассчитывать на справедливое вознаграждение. Как уже было отмечено, вознаграждение рассчитывается исходя из стоимости спасенного судна, груза и фрахта, а также исходя из суммы средств, затраченных в этой операции. Очевидно, что сумма вознаграждения может быть предметом иска спасателей к владельцам спасенного груза и фрахта. Йорк-Антверпенские правила однозначно рассматривают расходы на спасение как относящиеся к общей аварии (Правило VI). Однако, как замечает M. Denny, "в законодательстве большинства стран не проводится различие между расходами по общей аварии и расходами на спасение"\*(8).

Рассмотрев в общих чертах природу общей аварии и условия, которым должны удовлетворять убытки, для того чтобы быть признанными общей аварией, необходимо показать, как на практике распределяются убытки между сторонами, чье имущество было спасено в результате предпринятых действий.

Основным условием для возмещения пожертвований и расходов по общей аварии является прибытие судна в порт. В противном случае, "если судно и груз не удалось спасти, то никакие расходы и пожертвования по общей аварии не подлежат возмещению, так как в итоге ни одна из сторон не оказалась в выигрыше"\*(9). В практике торгового мореплавания стоимость имущества, в соответствии с которой распределяются убытки по общей аварии, получила название контрибуционной стоимости. Вопросы определения контрибуционной стоимости регулируются ст.304 КТМ РФ и Правилом XII.

Общая стоимость определяется на основе оценки действительной чистой стоимости имущества по окончании рейса судна. В Йорк-Антверпенских правилах это сформулировано несколько иначе: "по окончании морского предприятия". При этом к общей стоимости добавляется сумма, возмещаемая в порядке общей аварии. При определении контрибуционной стоимости имущества, участвующего в общем морском предприятии, вычитаются все дополнительные расходы, произведенные после акта общей аварии.

Рассмотрим типичный пример распределения взносов между судном, грузом и фрахтом по общей аварии, который наглядно покажет, каким образом распределяются убытки по общей аварии.

Предположим, что размер убытков по общей аварии составляет 4 000 долларов США.

1. Судно

Первоначальная стоимость - $750 000

Стоимость произведенного ремонта - $35 000

Контрибуционная стоимость - $715 000, выплачивает $2 584

2. Фрахт

Первоначальная стоимость - $50 000

Понесенные расходы - $22 000

Контрибуционная стоимость - $28 000, выплачивает $101

3. Груз

Первоначальная стоимость - $450 000

Причиненный ущерб - $86 000

Контрибуционная стоимость - $364 000, выплачивает $1 315

Таким образом, совокупная контрибуционная стоимость составит $1 107 000, а общая сумма выплат будет равна $4 000, то есть все убытки по общей аварии будут покрыты в соответствии с долей участия каждой из сторон.

Заканчивая рассмотрение института общей аварии, обратим внимание на следующее. Не вызывает сомнений, что данный институт, как и в древности, функционально необходим и востребован. Мы убедились, что концепция общей аварии, выработанная еще в Древней Греции, до сих пор применяется, успешно выдержав проверку временем: за прошедшие века институт общей аварии практически не изменился. Как и раньше, основным регулятором отношений, возникающих в данной области, является унифицированный международно-правовой обычай. Поэтому видится разумным построение регулирования института общей аварии на основе Йорк-Антверпенских правил. Именно так решает этот вопрос действующий КТМ РФ: практически все его нормы, относящиеся к институту общей аварии, соответствуют Йорк-Антверпенским правилам. Это способствует сближению российской практики торгового оборота с международной практикой.

"Журнал российского права", N 6, июнь 2001 г.

—————————————————————————————————————————————————————————————————————————

\*(1) Первая попытка была предпринята в 1860 г. на конференции в Глазго, а в 1864 г. в Йорке были приняты Йоркские правила.

\*(2) См.: Маковский А. Л. Комментарий к ст. 285 КТМ // Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / Под ред. Г. Г. Иванова. М., 2000. С. 482.

\*(3) Очевидно, что при международно-правовом характере отношений, например, когда участниками общего морского предприятия являются аргентинская, чилийская и российская стороны, они заинтересованы в использовании в качестве источника регулирования Йорк-Антверпенских правил, так как при этом ни одна из сторон не получает преимущества.

\*(4) См.: Denny M. Introduction to General Average. London, 1986. P.1.

\*(5) Титул II книги 14 Дигест Юстиниана // Памятники римского права: Законы XII таблиц. Институции Гая. Дигесты Юстиниана. М., 1997. С.387.

\*(6) См.: Дернбург Г. Пандекты: обязательственное право. М., 1900. С.379.

\*(7) См.: Denny M. Op. cit. P.3.

\*(8) Ibid.

\*(9) Ibid. P.4.