

УДК 34

РАЗГРАНИЧЕНИЕ ИНСТИТУТОВ ОБЩЕЙ И ЧАСТНОЙ АВАРИИ В МОРСКОМ ПРАВЕ (НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ)**Минеева Татьяна Германовна**¹, доцент, доктор юридических наук*e-mail:* t.mineeva@yandex.ru**Ермаков Григорий Александрович**², аспирант*e-mail:* ermakov_g.a@mail.ru¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия² Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Институт частной аварии реже освещается в научных исследованиях, чем институт общей аварии. Тем не менее, он заслуживает внимания, поскольку точное представление о его признаках позволяет быстрее определить общую аварию. В статье исследуются случаи, когда судами было отказано в признании общей аварии на основе наличия признаков частной аварии.

Ключевые слова: частная авария, общая авария, морское право, судебная практика, убытки.

DIFFERENTIATION OF INSTITUTIONS OF GENERAL AND PRIVATE ACCIDENTS IN MARITIME LAW (BASED ON THE ANALYSIS OF JUDICIAL PRACTICE)**Mineeva Tatyana Germanovna**¹, Associate Professor, Doctor of Law*e-mail:* t.mineeva@yandex.ru**Ermakov Grigory Alexandrovich**², Doctoral Student*e-mail:* ermakov_g.a@mail.ru¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia Nizhny Novgorod² Lobachevsky State University, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The Institute of private accident is less frequently covered in scientific research than the Institute of general accident. Nevertheless, it deserves attention, since an accurate representation of its signs allows you to quickly determine the general accident. The article examines cases when the courts refused to recognize a general accident on the basis of the presence of signs of a private accident.

Keywords: private accident, general accident, maritime law, judicial practice, damages.

Институт частной аварии является одним из важных институтов морского права [1]. Она тесно связана с другим, еще более важным институтов – общей аварией. Однако, если

признаки общей аварии достаточно подробно определены различными правовыми документами международного и государственного характера, то в отношении частной аварии такой определенности нет. Вполне понятно, что при инциденте или столкновении на водных путях судовладельцы, владельцы пострадавшего груза и другие участники процесса транспортной перевозки, понесшие убытки во время происшествия, бывают заинтересованы в признании общей аварии, поскольку убытки от инцидента будут распределены между всеми участниками транспортного предприятия, что уменьшит их собственные потери. Однако далеко не все стороны предприятия могут быть заинтересованы в подобном развитии событий. Ущерб, нанесенный судну, идущему без груза, случайный урон, ущерб, причиненный в результате редких и трудно прогнозируемых природных явлений, относится как раз к сфере частной аварии, и убытки от него ложатся только на потерпевшего [2].

В России убытки, которые не признаются общей аварией, определяются в соответствии со ст. 297 Кодекса торгового мореплавания РФ. К числу обстоятельств, исключаящих общую аварию, относятся как юридические факты-события, например, обстоятельства непреодолимой силы, так и различные нарушения, допущенные при перевозке груза, произведения работ, которые не являлись необходимыми в данных обстоятельствах, например, форсирование работы двигателей судна, находящегося на плаву. Простой судна, изменение цен, политические проблемы, которые помешали выполнить рейс в оговоренные сроки (например, закрытие проливов вследствие соблюдения доктрины Монтрё), все эти обстоятельства не служат основанием для признания общей аварии.

Тем не менее, каждый случай оспаривания общей аварии, объявленной компанией-судовладельцем или другими сторонами морского предприятия, может быть оспорен в суде. Приведем несколько примеров, когда объявленная общая авария в ходе судебного разбирательства переквалифицировалась в частную аварию. Как правило, это случаи из судебной практики.

Иск *MagsaysayInc.* против АнастасиоАгана, G.R. № Л-6393 (31 января 1955 г.) [1]. Факты: Судно парохода «Сан-Антонио» (истец) с генеральным грузом для различных судовладельцев вышло из Манилы и направлялось в Баско, Батанес, Вис-Апарри, Кагаян. Судно достиглоАпарри, сделало остановку и, направляясь в Баско, но все еще находясь в порту, случайно село на мель в устье реки Кагаян. Истец потребовал, чтобы его спустила с мели Лусонская стивидорная компания. Судно вернулось в Манилу для дозаправки, а затем проследовало в Баско, где грузы были доставлены соответствующим владельцам или грузополучателям, которые, за исключением ответчика, внесли залог или подписали договор. облигаций, чтобы ответить за свой вклад в средний показатель. Таким образом, истец предъявил иск о взыскании с ответчика суммы взноса. Ответчик отрицал ответственность. Суд низшей инстанции вынес решение против ответчика, поэтому он подал апелляцию.

Суть вопроса, поставленного в суде (Верховный суд Филиппин): должны ли расходы, понесенные при спуске на воду судна, оказавшегося на мели, считаться общей аварией и распределяться между грузовладельцами.

Решение суда: расходы не следует рассматривать как общую аварию. Аргументация, изложенная в мотивировочной части судебного решения: указанные расходы, не подпадают ни под один из конкретных случаев общей аварии, перечисленных в Йорк-Антверпенских правилах. В № 6 статьи 811 хотя и упоминаются «расходы, понесенные для спуска судна на воду», однако, речь идет конкретно о «судне, умышленно севшим на мель с целью его сохранения». В данном случае посадка на мель не была преднамеренной. Расходам также не хватает признаков общей аварии. Во-первых, расходы, которые требовалось взыскать с ответчика, не были понесены для спасения судна и груза от общей опасности. Судно в



хорошую погоду село на мель в порту, в устье реки, месте, которое описывается как «очень мелкое». Непосредственной опасности не было. Конечно, можно предположить, что, если бы пришлось оставить судно и груз на нем на неопределенный срок во власти стихий, они могли подвергнуться риску уничтожения. Но, как сказано в приведенной выше цитате, «это последнее требование исключает меры, принимаемые против отдаленной опасности». Из показаний менеджера истца следует, что судно необходимо было спасти, чтобы дать ему возможность «проследовать в порт назначения». Но, как уже было сказано, именно безопасность собственности, а не обеспечение дальнейшего путешествия составляет истинную основу общей аварии. Во-вторых, груз мог быть выгружен владельцами без необходимости проведения дорогостоящих спасательных операций, если бы грузовладельцы или грузополучатели потребовали это сделать. В-третьих, жертва была принесена в пользу судна, а не с целью спасения груза, поэтому грузовладельцы по закону не обязаны нести расходы. И, в-четвертых, процедура объявления общей аварии не была соблюдена.

Philippine Home Assurance Corp. против Апелляционного суда Филиппин Eastern Shipping Lines, Inc. (20 июня 1996 г.) [2]. Факты: Компания Eastern Shipping Lines, Inc (ESLI) погрузила груз на борт SS Eastern Explorer в Кобе, Япония, для перевозки в Манилу и Себу, фрахт был оплачен заранее, судно находилось в хорошем состоянии. Когда судно находилось у берегов острова Окинава (Япония), на баллоне с ацетиленом, расположенном в жилой каюте рядом с машинным отделением на главной палубе, было обнаружено небольшое пламя. Баллон с ацетиленом взорвался, распространив пламя по жилым помещениям, что привело к гибели и тяжелым ранениям нескольких членов экипажа и мгновенному возгоранию всей надстройки судна. Корабль покинули капитан и команда.

Судно было отбуксировано компанией Fukuda Salvage Co. в порт Наха, Япония. В конечном итоге пожар в указанном порту был потушен, а спасенные грузы были погружены на другое судно для доставки в первоначальные порты назначения. ESLI взыскала с грузополучателей суммы, соответствующие дополнительным расходам на фрахт и спасение, которые были выплачены Philippine Home Assurance Corp от имени грузополучателей. Philippine Home Assurance Corp. подала иск о взыскании уплаченной суммы. Суд первой инстанции вынес решение в пользу ESLI, что было подтверждено апелляцией СА.

Вопрос: считаются ли расходы, понесенные при спасении груза, общей аварией. Решение суда: общей аварии не было. Аргументы: товар, являющийся предметом спора, не был ни потерян, ни поврежден при транспортировке в результате пожара, уничтожившего перевозчика. Таким образом, вопрос заключается в том, кто именно, владелец судна, грузовладелец или грузополучатель несет расходы на спасательные сборы или расходы, понесенные владельцем судна при спасательных операциях и при перевалке груза через другого перевозчика. Более того, пожар не считается стихийным бедствием, поскольку он почти всегда возникает в результате каких-либо действий человека, если только он не вызван молнией. Общие аварии включают в себя все убытки и расходы, которые умышленно причинены с целью спасти судно, его груз или то и другое одновременно от реального и известного риска, однако рассматриваемая ситуация не подходит под это определение. Формальности, предусмотренные законом для объявления общей аварии, не были соблюдены. ESLI должен вернуть PHAC сумму, уплаченную по протесту от имени грузополучателей.

Проанализировав два случая рассмотрения дел в Верховном суде Филиппин, мы обнаружили некоторые обстоятельства, которые свидетельствуют об отсутствии общей аварии и, следовательно, о возложении понесенных расходов только на одну из сторон морского предприятия. В обоих случаях одним из аргументов судебного решения является



указание на нарушение регламента объявления общей аварии в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами. Вероятно, это обстоятельство можно считать решающим в постановлении Верховного суда. Также признаками частной аварии можно считать человеческий фактор, т.е. действия человека, повлекшие за собой опасные для судна и груза события.

Список литературы:

1. Бажанов С.В. Общая авария на морском и внутреннем водном транспорте: правовое регулирование, признаки и особенности // Вопросы науки и образования. – 2017 - № 12. – с. 135 – 142.
2. Concept of General average in Maritime Commerce//Law, Politics and Philosophy. – URL: wordpress.com (дата обращения: 05.04.2024)

