

Шишикін С.М.

Інститут держави і права імені В.М. Корецького Національної академії наук України

ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ОКРЕМОЇ АВАРІЇ

У статті представлено аналіз поняття окремої аварії у міжнародному приватному морському праві.

Інститут аварії у міжнародному приватному морському праві є одним із найдавніших інститутів, оскільки необхідність у регулюванні цивільних відносин за використання морських суден з'явилася з появою судноплавства. Першим юридичним документом, який регулював цей інститут, стали закони короля Хаммурапі, створені близько 1780 р. до н. е.; їх вважають одним із найдавніших законодавчих актів.

Виходячи з вищезазначеного визначення морської аварії та враховуючи той факт, що нині в міжнародному приватному морському праві морська аварія поділяється на окрему та загальну, окрема аварія включає втрати, які не відносяться до загальної аварії. Ця особливість визначення окремої аварії за залишковою ознакою міститься у великій кількості нормативних актів, що регулюють цивільну діяльність на морі. Основною особливістю окремої аварії є те, що витрати від цієї аварії несе особа, якій належить пошкоджене майно.

Отже, відповідно до законодавства України до конкретного середнього значення вартості відносяться:

1) вартість викинутого за борт вантажу, що самозайнявся, і вантажу, що перевозився на судні, не відповідаючи правилам і звичаям торговельного мореплавства;

2) збитки, заподіяні (будь-яким чином) під час гасіння пожежі на борту судна внаслідок дії диму або зігрівання;

3) збитки, заподіяні обрубанням уламків або частин судна, знесених або загублених унаслідок нещасного випадку до проведення пожертвувань із метою рятування від загальної небезпеки;

4) витрати, пов'язані з переміщенням або вивантаженням вантажу, палива, предметів постачання в порту відправлення чи заходу або в місці сховища, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходу за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку або іншої надзвичайної події, пов'язаної із таким пошкодженням, а також тоді, коли такі витрати проведено виключно з метою переукладення вантажу через зміщення під час рейсу, якщо тільки таке переукладення не є необхідним заради загальної безпеки;

5) витрати на заробітну плату й утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені за період ремонту пошкодження судна, навіть якщо ремонт є необхідним для безпечного продовження рейсу у випадках, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходження за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку, пов'язаного з таким пошкодженням;

б) будь-які збитки або втрати, понесені судном або вантажем унаслідок збільшення тривалості рейсу (збитки від простою, зміни цін тощо).

Однак джерела міжнародного приватного морського права не містять єдиного визначення окремої аварії.

Ключові слова: *окрема аварія у міжнародному приватному морському праві, поняття "окремої аварії", Закону Морського Страхування 1906 р., Кодекс торговельного мореплавства України.*

Постановка проблеми. Визначення виду аварії, що склалося під час цивільних відносин у міжнародному приватному морському праві, є складною проблемою, пов'язаною зі специфікою інституту аварії у міжнародному приватному морському праві.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематику окремої аварії досліджували такі відомі науковці, як Р. І. Акімова, К. І. Александрова, І. С. Жиліна, Жюльєн Крут, Г. Г. Іванова, А. А. Маковська, А. Л. Маковський, В. Ф. Мешера, Р. Р. Оберг, О.С. Переверзева,

Г. Р. Рудольф, Мохд Замани Ахмад, Алгантурк Лайт та інші.

Постановка завдання. Мета роботи – аналіз поняття «окрема аварія» відповідно до джерел права, визначення особливостей цього поняття в різних джерелах міжнародного приватного морського права.

Виклад основного матеріалу. Інститут аварії у міжнародному приватному морському праві є одним із найстаріших інститутів, оскільки необхідність регулювання цивільних відносин під час здійснення морських перевезень виникла разом із виникненням мореплавання. Першим нормативно-правовим документом, який урегулював цей інститут, є закони царя Хамураппі, створені близько 1780 року до н.е., які стали одним із найдавніших законодавчих актів.

Передусім слід зазначити, що під морською аварією слід розуміти пошкодження або вихід із ладу судна чи його технічних засобів, що призвело до тілесних ушкоджень людей або їх загибелі, пошкодження чи втрати самого судна, а також до завдання шкоди портовим спорудам, вантажу та іншому майну, морському середовищу, що тягне за собою відшкодування збитків [1, с. 19].

Виходячи з вищезазначеного визначення морської аварії та приймаючи до уваги той факт, що нині в міжнародному приватному морському праві морська аварія поділяється на окрему та загальну, до окремої аварії відносять збитки, які не відносяться до загальної аварії. Ця особливість визначення окремої аварії за залишковим принципом міститься у великій кількості нормативно-правових актів, якими регулюється цивільна діяльність на морі. Основною особливістю окремої аварії є те, що збитки за цю аварію несе особа, якій належить постраждале майно.

Відповідно до Кодексу Торговельного Мореплавання України (далі КТМ України) під окремою аварією розуміють збитки, які відносяться до загальної аварії (стаття 294 КТМ України). Крім того, в цій статті зазначено, що такі збитки не підлягають розподілу між судном, вантажем і фрахтом, їх несе той, хто зазнав аварії, або той, на кого покладається відповідальність за спричинення збитків.

У статті 295 КТМ України наводиться перелік збитків, які не визнаються загальною аварією, тобто є окремою аварією, а саме:

1) вартість викинутого за борт вантажу, що самозайнявся, і вантажу, що перевозився на судні не відповідно правилам і звичаям торговельного мореплавання;

2) збитки, заподіяні (будь-яким чином) під час гасіння пожежі на борту судна, внаслідок дії диму або зігрівання;

3) збитки, заподіяні обрубанням уламків або частин судна, знесених або загублених унаслідок нещасного випадку до проведення пожегів унаслідок нещасного випадку до проведення пожегів унаслідок нещасного випадку до проведення пожегів унаслідок нещасного випадку із метою рятування від загальної небезпеки;

4) витрати, пов'язані з переміщенням або вивантаженням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення чи заходу або в місці сховища, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходу за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку або іншої надзвичайної події, пов'язаної із таким пошкодженням, а також коли такі витрати було проведено виключно з метою переукладення вантажу через зміщення під час рейсу, якщо тільки таке переукладення не є необхідним заради загальної безпеки;

5) витрати на заробітну плату й утримання судового екіпажу, на паливо і предмети постачання, здійснені за період ремонту пошкодження судна, навіть якщо ремонт є необхідним для безпечного продовження рейсу у випадках, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходження за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку, пов'язаного з таким пошкодженням;

6) будь-які збитки або втрати, понесені судном або вантажем унаслідок збільшення тривалості рейсу (збитки від простою, зміни цін тощо) [2].

Виходячи з вищезазначеного, можна зробити висновок, що КТМ України не дає повного визначення поняття «окремої аварії», а визначає його за залишковим принципом, тобто ті збитки, які не входять до загальної аварії, є окремою аварією. Цей підхід не дає повною мірою розуміння того, що саме є окремою аварією.

Одним із найдавніших існуючих нормативно-правових актів, яким регулюється окрема аварія, є Закон Морського Страхування 1906 р., який у ст. 64 визначає збитки, пов'язані з окремою аварією, як часткові збитки об'єкта страхування, спричинені небезпекою, від якої він застрахований, і тому ця небезпека не відноситься до збитків загальної аварії. Окрім того, витрати, понесені застрахованим або збереженим майном, окрім витрат, що відносяться до загальної аварії, є окремими витратами. Окремі витрати не відносяться до окремої аварії.

Для більш детального розуміння поняття «збиток від окремої аварії», зазначеного в Законі Морського Страхування 1906 р., слід зазначити, що під

збитками загальної аварії розуміють збитки, спричинені загальною аварією, або ті, які є її наслідком. Така аварія включає витрати від загальної аварії та загальну аварійну жертву. Зі свого боку Закон Морського Страхування 1906 р. визначає загальну аварію як вчинок у загальному морському підприємстві під час небезпечної ситуації, коли добровільно та обгрунтовано здійснюються будь-які надзвичайні жертви з метою збереження майна [3].

Отже, відповідно до Закону Морського Страхування 1906 р. під окремою аварією слід розуміти збитки, пов'язані з окремою аварією, та часткові збитки об'єкта страхування, спричинені небезпекою, від якої він застрахований. Ця небезпека не відноситься до випадків, коли ці збитки були понесені добровільно та обгрунтовано загальним морським підприємством під час небезпечної ситуації з метою збереження майна. Незважаючи на те, що таке визначення є досить широким, воно достатньою мірою дає розуміння поняття «окрема аварія».

Джозеф Арнольд у книжці «Право морського страхування та аварій» 1914 року дає визначення окремої аварії, як «збитків, спричинених випадковою та безпосередньою шкодою, заподіяною небезпекою, від якої застраховано судно або вантаж» [4].

Окрема аварія, замість того, щоб бути загальним збитком для всіх, хто зацікавлений у пригоді, повністю припадає на власника майна, що постраждало. Такий власник має звернутися до страховика за компенсацією, яка є пропорційною до ступеня зазначеної шкоди і яка, можливо, зменшила вартість майна для Власника; на цю суму страховик може погодитися застрахувати майно.

Для кращої ілюстрації ситуації розглянемо такий приклад. Припустимо, товари були застраховані на суму 5000 одиниць. Якби їх продали на ринку, виручка склала 15000 одиниць. Але через настання окремої аварії товар можна продати лише на суму 12000 одиниць. Отже, втрата вартості становить 3000 одиниць, що становить 1/5 вартості товарів, реалізованих у разі відсутності аварії. Страховик зобов'язаний виплатити власнику застрахованого товару частку страхової суми, оскільки шкода вираховується з вартості

реалізації, а не за збитки. Отже, у цьому випадку страховик несе відповідальність за суму 1000 одиниць [5].

Стосовно причин збитків авторами «Права морського страхування та аварій» досліджені принципи та зібрані приклади окремих аварій з урахуванням тих ризиків та збитків, які покриваються страховим полісом. Автори зазначають, що всі пошкодження, нанесені в морі кораблям та вантажам, які не передбачають їхнього повного знищення або втрати, гарантують звернення до страховиків відповідно до умов та обмежень, за допомогою яких відповідальність страховиків змінюється та контролюється. Основними з цих умов є шкода, яка є предметом звернення; вона повинна бути заподіяна небезпекою, від якої застрахована, та не повинна виникнути через звичайний знос під час плавання або внаслідок прихованих недоліків та вад суб'єкта страхування чи від умисного проступку самого страхувальника. Коли основою звернення до страхувальника є витрати, понесені під час рейсу, повинно здаватися, що ці збитки були необхідними, надзвичайними (тобто, необхідною частковою жертвою, а не звичайним випадком під час аварійного плавання) та понесені на користь одного судна або одного вантажу [6].

Отже визначення, зазначене у книзі «Права морського страхування та аварій» є досить широким, унаслідок чого під це визначення можуть підпадати деякі види збитків, спричинені загальною аварією, наприклад, збитки, заподіяні судну або вантажу під час гасіння пожежі на судні, включаючи збитки від здійсненого з цією метою затоплення судна, що загорілося, тощо. Водночас це визначення є досить специфічним і стосується лише випадків із застрахованим майном, отже не завжди є доцільним.

Висновки. Підсумовуючи все вищезазначене, можна дійти висновку, що у джерелах міжнародного приватного морського права не має єдності щодо визначення поняття «окрема аварія». Водночас майже всі джерела єдині в тому, що до окремої аварії відносяться збитки, які не відносяться до загальної аварії. Тому окрема аварія втратила свою унікальність і є збитком, який не входить до загальної аварії, що негативно впливає на її розвиток.

Список літератури:

1. Переверзева О.С. Аварія морська. Енциклопедія міжнародного права: Т. 1. А-Д. К.: Академперіодика, 2014. 921 с.
2. Кодекс торговельного мореплавства України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#n1187>

3. Marine Insurance Act 1906 URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.pdf>.
4. Arnould on the law of marine insurance and average URL: <https://archive.org/details/cu31924022366722/page/n465/mode/2up>.
5. Teacher, Law. (November 2013). Particular Average and Insurance Laws. Retrieved from <https://www.lawteacher.net/free-law-essays/finance-law/particular-average-and-insurance-laws.php?vref=1>.
6. Arnould on the law of marine insurance and average URL: <https://archive.org/details/cu31924022366722/page/n471/mode/2up>.

Shyshykin S.M. LEGAL CHARACTERISTICS OF A PARTICULAR AVERAGE

The article presents an analysis of the particular average in private international maritime law.

The institute of average in private international maritime law is one of the oldest institutions, as the need to regulate civil relations in the implementation of maritime transport appeared with the emergence of shipping. The first legal document that regulated this institution are the laws of King Hammurabi, who was created around 1780 BC. and is one of the oldest pieces of legislation.

Based on the above definition of a marine casualty, and considering the fact that currently in international private maritime law a marine casualty is divided into particular and general, a particular average includes losses that do not relate to a general average. This feature of the definition of a particular average on a residual basis is contained in a large number of regulations governing civil activities at sea. The main feature of a particular average is that the losses for this average are borne by the person who owns the damaged property.

Thus, in accordance with the legislation of Ukraine, a particular average includes:

- 1) the value of self-propelled cargo thrown overboard and cargo transported on a ship not in accordance with the rules and customs of merchant shipping;*
- 2) damages caused (in any way) during firefighting on board the vessel, due to smoke or heating;*
- 3) damages caused by cutting off the wreckage or parts of the vessel, demolished or lost as a result of an average before making donations to save from general danger;*
- 4) costs related to the movement or unloading of cargo, fuel or supplies at the port of departure or arrival or at the place of storage, when damage to the vessel is found in the port of departure or arrival, provided that no average or other emergency occurred during the voyage events related to such damage, as well as when such costs were incurred solely for the purpose of reloading cargo due to displacement during the flight, unless such relocation is not necessary for general safety;*
- 5) the cost of wages and maintenance of the ship's crew, fuel and supplies made during the period of repair of the ship's damage, even if the repair is necessary for the safe continuation of the voyage in cases where damage to the ship is found in the port of departure or arrival, provided no average involving such damage occurred during the flight;*
- 6) any losses or losses incurred by the vessel or cargo due to the increase in the duration of the voyage (losses from downtime, price changes, etc.).*

However, the sources of private international maritime law do not agree on the definition of a particular average.

Key words: *particular average in international private maritime law, terms of «particular average», Marine Insurance Law 1906, Merchant Shipping Code of Ukraine.*