

Научная статья

УДК 341.8

DOI 10.17150/1819-0928.2024.25(3).475-483

EDN MRKXBS



Генезис института общей аварии в международном морском частном праве (историко-правовой контекст)

Татьяна Леонидовна Мигунова

Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия
tmigunova@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8960-6783>

Алексей Николаевич Аладьин

Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия
Thnnov@yandex.ru, <https://orcid.org/0009-0007-2348-9629>

Сергей Григорьевич Митрошин

Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия
mitroshin.sg@vsuvvt.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9880-6720>

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена исследованию института общей аварии в разные исторические периоды и в законодательстве разных государств. Авторы учитывают влияние принципов транспортной безопасности и общей выгоды на формирование правового подхода к определению общей аварии, а также анализируют соответствующие параграфы Йорк-Антверпенских правил. Одной из задач авторов является рассмотрение института общей аварии в историко-правовом контексте. К задачам исследования также относится поиск ответа на вопрос о том, каким образом были сформулированы требования YAR к тому, чтобы деяние считалось общей аварией, оценка уместности или неуместности сохранения института общей аварии в современном международном морском праве. Поставленные задачи предполагают использование проблемно-хронологического метода и приемов сравнительно-правового анализа. Авторы рассматривают общую аварию как правовой институт, развивавшийся в течение разных временных периодов. Первый из них — античность. Географически изучение истоков общей аварии в статье ограничено Средиземноморьем и юридически — римским правом, его рецепцией и нормами английского адмиралтейского права. Возникновение института общей аварии было естественным развитием морского права с точки зрения торговли, технологий, политического и социального развития, а также правового развития в целом. Обзор правовых норм, связанных с институтом общей аварии, и анализ судебной практики позволяют утверждать, что общая авария в настоящий период является наилучшим вариантом для справедливого распределения непредвиденного ущерба и расходов, возникающих во время морских перевозок. Вместе с тем авторы признают обоснованность теорий, критикующих институт общей аварии за длительный период разрешения претензий, отсутствие единообразия в правовой процедуре и высокую стоимость.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

общая авария, морское право, страхование, судно, Йорк-Антверпенские правила, фрахт, судовладелец, владелец груза, общая выгода, общая безопасность

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Мигунова Т.Л. Генезис института общей аварии в международном морском частном праве (историко-правовой контекст) / Т.Л. Мигунова, А.Н. Аладьин, С.Г. Митрошин. — DOI 10.17150/1819-0928.2024.25(3).475-483. — EDN MRKXBS // Академический юридический журнал. — 2024. — Т. 25, № 3. — С. 475–483.

Original article

Genesis of the general average institution in international maritime private law (historical and legal context)

Tatiana L. Migunova*Volzhsky State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia
tmigunova@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8960-6783>***Alexey N. Alad'in***Volzhsky State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia
Thnnov@yandex.ru, <https://orcid.org/0009-0007-23489629>***Sergey G. Mitroshin***Volzhsky State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia
mitroshin.sg@vsuwt.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9880-6720>*

ABSTRACT

This article is devoted to the study of the institution of general average in different historical periods and in the legislation of different states. The article also takes into account the influence of the principles of transport safety and general benefit on the formation of a legal approach to determining general average, and also analyzes the relevant paragraphs of the York-Antwerp Rules. One of the authors' tasks is to consider the institution of general average in the historical and legal context. The objectives of the study also include questions about how the YAR requirements were formulated for an act to be considered general average, and an assessment of the appropriateness or inappropriateness of maintaining the institution of general average in modern maritime international law. The assigned tasks involve the use of a problem-chronological method and techniques of comparative legal analysis. The authors propose to consider general average as a legal institution that developed over different time periods. The first of them is antiquity. Geographically, the study of the origins of general average in the article is limited to the Mediterranean and legally to Roman law, its reception and the norms of English admiralty law. The emergence of the institution of general average was a natural development of the law of the sea in terms of trade, technology, political and social development, and legal development in general. A review of the legal norms related to the institution of general average and an analysis of judicial practice suggest that general average at the present time is the best option for the fair distribution of unforeseen damage and expenses arising during maritime transportation. At the same time, the authors acknowledge the validity of theories that criticize the institution of general average for the long period of resolving claims, the lack of uniformity in the legal procedure and the high cost.

KEYWORDS

general average, maritime law, insurance, ship, York-Antwerp Rules, freight, ship owner, cargo owner, common benefit, common security

FOR CITATION

Migunova T.L., Alad'in A.N., Mitroshin S.G. Genesis of the general average institution in international maritime private law (historical and legal context). *Akademicheskii yuridicheskii zhurnal = Academic Law Journal*. 2024;25(3):475–483. (In Russian). DOI: 10.17150/1819-0928.2024.25(3).475-483. EDN: MRKXBS.

Введение

Общая авария является правовым институтом в области международного морского права. Общая авария означает, что убытки, возникшие в результате чрезвычайных спасательных мер, предпринятых во время кораблекрушения, должны быть разделены поровну между всеми, кто заинтересован в данном судне. Другими словами, данный институт предполагает общность груза, фрахта и корабля. Типичным примером является ситуация, когда грузовладельцу приходится пожертвовать частью своего груза ради помощи кораблю в аварийной ситуации, при этом он не-

сет убытки. В такой ситуации остальные участники сообщества, т.е. те, кто имеет финансовую заинтересованность в совершаемом плавании, разделяют эту потерю, каждый в зависимости от размера своего финансового интереса [1, с. 162].

Судно, идущее из одного пункта назначения в другое и перевозящее груз, выполняет рейс в интересах различных лиц. Речь идет о судне, грузе и фрахте, вместе они образуют общее предприятие. Это общее предприятие рискует столкнуться с опасностью во время путешествия. Если возникает опасность, угрожающая общему предприятию или его части, перевозчик обязан

постараться минимизировать потери. Ситуацию общей аварии можно охарактеризовать как возникающую, «когда опасность, угрожающая общему предприятию, оправдывает действия, предпринятые для защиты интересов, находящихся под угрозой» [2, р. 302].

Если предпринятые действия обоснованы, это составляет акт общей аварии. Он предполагает либо чрезвычайные жертвы, либо чрезвычайные расходы. Чрезвычайная жертва имеет место быть, например, если груз необходимо выбросить за борт, чтобы спасти корабль. Примером чрезвычайных расходов может быть буксировка судна в безопасный порт для ремонта. Лица, понесшие чрезвычайные расходы, имеют право требовать взноса от других участников совместного предприятия, чтобы распределить затраты в соответствии с понесенным каждым участником предприятия ущербом. Расходы на взносы, отнесенные на различные интересы, также могут быть востребованы соответствующим страховщиком интересов.

Правовая база института общей аварии имеет некоторые особенности. Основным источником являются Йорк-Антверпенские правила (YAR). Эти правила были разработаны частным лицом для страховой организации и претерпели значительные изменения. Поэтому в большинстве случаев они применимы только если они включены в соглашения или нормативные акты, регулирующие фрахт и морские перевозки. Правило А Йорк-Антверпенских правил гласит: «Общая авария имеет место тогда и только тогда, когда имеются какие-либо чрезвычайные жертвы или расходы, намеренно и разумно произведенные или понесенные в целях общей безопасности с целью сохранения от опасности имущества, вовлеченного в обычное морское предприятие» [2, р. 306].

В разных странах признание Йорк-Антверпенских правил осуществляется по-разному [3, с. 69]. Например, в норвежском законодательстве эти правила включены в § 461 *Sjöløvens* (Закон о морском судоходстве)¹.

В Великобритании упоминание об общей аварии включено в текст «Закона о страховании» 1906 года, раздел 66. Наиболее важными положениями являются следующие: «(1) Убыток по общей аварии — это убыток, вызванный вследствие или непосредственно акта общей аварии. Он включает в себя общие средние расходы, а также общую среднюю жертву; (2) Существует общая

авария, при которой любая чрезвычайная жертва или расходы совершаются добровольно и разумно... с целью сохранения имущества, которое подвергается опасности в общем предприятии»².

Данное определение общей аварии в Великобритании не содержит отсылки к правилам YAR, как это можно видеть в норвежском законодательстве. Однако принятие правил YAR Великобританией демонстрируется их частым включением в контракты, хотя они не имеют обязательной силы [4, р. 81].

Таким образом, эти правила вступают в силу, даже если они не включены в договор поставки. Нормы правил построены странным, чисто систематическим образом, что делает их трудными для понимания, собственно, подробно разобраться в них может только действительно заинтересованное лицо.

В Российской Федерации буквенные и цифровые правила YAR содержатся в Кодексе торгового мореплавания.

Уже приводившееся определение общей аварии формирует основной принцип, по которому ее можно определить. Условия наступления общей аварии следует выделить так: а) опасность, которая приведет к большим потерям, если ситуация не будет преодолена; б) опасность должна быть чрезвычайной, т.е. необычной для судоходства; в) опасности должны быть общими для судна и груза, все предприятие должно находиться под угрозой от текущей опасности; г) предпринимаемые действия должны быть разумными. Типичными примерами убытков, которые необходимо покрыть, являются тушение пожара на борту или расходы на заработную плату экипажа, занятого спасением судна и груза, в дополнение к классическому примеру стоимости груза, выброшенного за борт для того, чтобы облегчить корабль во время шторма.

Правило общих льгот означает принцип, который распространяет понятие общего ущерба на такие события, которые касаются не только общей безопасности, но и действий, служащих общей выгоде. Сами действия, которые были предприняты для обеспечения общей безопасности, будут подпадать под действие принципа общей безопасности, содержание которого мы раскроем далее в статье. Когда опасность минует, общая авария закончится. При этом правило о льготах распространяет понятие общего ущерба на покрытие расходов и убытков, которые до-

¹ Lov om sjøfarten (sjøløven) Lovdata. URL: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1994-06-24-39> (дата обращения: 08.04.2024).

² Английский закон 1906 года о морском страховании / пер. с англ. Х.Я. Горкиной. Петроград : Тип. А. Бенке, 1916. 41 с.

бавляются из-за необходимости преодолевать чрезвычайную ситуацию. К числу этих расходов можно отнести затраты на погрузку и разгрузку, оплату складских помещений и расходы на экипаж. Эти расходы делают завершение перевозки возможной и поэтому должны быть включены, даже если общая безопасность не находится под угрозой.

Таким образом, предметом Йорк-Антверпенского соглашения являются все интересы и связи, определяющие благополучное завершение рейса, а также возмещение ущерба, понесенного кем-либо для общего блага и обеспечения безопасности. Распределение затрат происходит согласно размеру финансовой заинтересованности участников. Однако необходимо также установить следующее: в соответствии с сегодняшним законом возмещаются только те убытки, которые являются прямым результатом общей аварии. Производные и косвенные потери, например, утраченная выгода и косвенный ущерб, не возмещаются.

Институт общей аварии достаточно часто обсуждается в научном правовом сообществе, однако хотя признаки его установлены, тем не менее существует достаточно много нюансов в его толковании. Кроме того, в настоящее время достаточно часто можно встретить высказывания о необходимости отмены общей аварии [5, р. 132] из-за различных интерпретаций ее в разных странах, а также сложности распределения общей аварии, затрат на определение контрибуционного дивиденда и задержки регулирования по общей аварии.

Вопрос о признании достоверности общей аварии до сих пор остается открытым, поскольку к первоначальному тексту Йорк-Антверпенских правил периодически делаются дополнения и оговорки, которые признаются далеко не всеми странами. Правила не охватывают все аспекты общей аварии и находятся в постоянном развитии (нередко признание судом ранее не предусмотренной общей аварии приводит к заключению нового международного соглашения).

Критики общей аварии также считают, что корректировка должна быть инициирована до вынесения судом решения о взыскании; грузовладелец должен предоставить гарантию при корректировке на доступ к своему товару; корректировка становится все более сложной из-за увеличения грузоподъемности судов, особенно контейнеровозов. Более того, изменения в морском страховании, которые сделали ненужным справедливое распределение издержек, также

способствуют оправданию исчезновения общей аварии [6]

Осложняет ситуацию также то обстоятельство, что Йорк-Антверпенские правила регулярно пересматриваются, однако вновь внесенные изменения не всегда признаются всеми странами, осуществляющими перевозки водным транспортом. Периодически возобновляется работа конференций по разработке и внесению изменений в YAR для примирения позиций всех участников международного морского сообщества, но работа этих конференций чаще всего непродуктивна.

Пересмотр Йорк-Антверпенских правил в последний раз осуществлялся Международной рабочей группой СМІ, окончательный проект был представлен на Нью-Йоркской конференции СМІ в мае 2016 года. Но даже изменения YAR 2004 года не признаны многими компаниями судовладельцев [3, с. 76].

Задачи и методы исследования

В связи с вышесказанным одной из задач авторов является рассмотрение института общей аварии в историко-правовом контексте. К задачам исследования также относятся вопросы о том, каким образом были сформулированы требования YAR, чтобы деяние считалось общей аварией, и оценка уместности или неуместности сохранения института общей аварии в современном международном морском праве. Поставленные задачи предполагают использование проблемно-хронологического метода и приемов сравнительно-правового анализа.

Мы предполагаем рассматривать общую аварию как правовой институт, развивавшийся в течение разных временных периодов. Первый из них — античность. Географически мы ограничиваем изучение истоков общей аварии Средиземноморьем и юридически — римским правом, его рецепцией и нормами английского адмиралтейского права. На наш взгляд, возникновение института общей аварии было естественным развитием морского права с точки зрения торговли, технологий, политического и социального развития, а также права в целом.

Результаты исследования

Впервые с институтом общей аварии мы встречаемся в тексте Родосского кодекса, а именно в статье, которая известна как *Lex Rhodia de jactu* (т.е. Закон Родоса о выбрасывании за борт). Смысл этой правовой нормы заключался в том, что если одна из заинтересованных сторон была вынуждена принести жертву, приносящую поль-

зу другим, то все стороны разделяют ответственность и ущерб³. Историки права полагают, что данная правовая норма была привнесена в римское право извне. Отметим, что ни Родосский кодекс, ни римское частное право в целом не распространяли институт общей аварии на все случаи ущерба во время морских перевозок. Ни смытый частично за борт груз, ни повреждение судна по время плавания не приводили к возникновению общей аварии. Мы можем лишь предположить, что два указанных случая иногда могли означать наступление общей аварии, но при условии ранее заключенного соглашения, условия которого прямо говорили о подобных обстоятельствах.

Пожалуй, наиболее часто причиной наступления общей аварии римские юристы считали нападение пиратов: «Сервий, Офилий и Лабейон говорят, что каждый должен внести свой вклад, если корабль будет выкуплен у пиратов. Однако владельцы должны нести ответственность за утрату любого имущества, украденного грабителями, и лицо, выкупающее его имущество, не имеет права требовать возмещения»⁴.

Стоимость компенсации должна была быть установлена на уровне стоимости утраченных товаров, которую торговцу пришлось приобрести, а не та ценность, которую они будут иметь, когда он их продаст.

Что касается доставки как таковой или обеспечения корабля в плавании и торговцев, то они не учитывались в общей аварии, поскольку расходы на эти цели уже предусмотрены при организации самого плавания, и средства были бы израсходованы по прибытии корабля в его место назначения. Именно владелец/капитан судна отвечал за общее урегулирование вопросов, связанных с аварией, и выполнял роль беспристрастного судьи. Некоторые специалисты предполагают, что возникновение и действие института общей аварии на этом этапе показывает, что экономические и хозяйственные вопросы, а также вопросы морского права в римский период разрешались на основе обычного права [7, p. 128].

Возмещение ущерба, отнесенного к ситуации общей аварии, могло заранее предусматриваться договорами морского кредита. Один из возможных вариантов, *Foenus nauticum* (морской или корабельный заем), представлял собой тип контракта, по которому одной стороной предостав-

лялся кредит, другая договаривающаяся сторона должна была иметь возможность совершить коммерческий рейс по морю. Возмещение зависело от успешности рейса. Этот тип контракта представлял собой наиболее близкую римлянам форму морского страхования. *Foenus nauticum* предусматривал распределение контрактного риска и высокие проценты, которые могли быть покрыты при условии успешного плавания. При этом возврат займа был напрямую связан с успешным окончанием плавания. Кредитор мог потерять средства, выданные на обеспечение плавания и закупку товаров в случае гибели судна или его груза. Институт общей аварии стал способом обеспечить выполнение *foenus nauticum*. Без правил общей аварии и без солидарности между купцами последствия морских инцидентов могли бы быть намного тяжелее. Особенно если это были собственные товары, которые были выброшены за борт ради общего спасения. В таком случае тот из купцов, кто выбрасывал товар ради спасения всех пассажиров судна, оставался бы разоренным.

В средние века часть Дигест, в которых упоминалось об общей аварии, оказалась на время утерянной. Средневековые Свитки Олерона содержали (наряду со многим другим) статьи о том, что сейчас называется общей аварией, и считались авторитетными во многих частях Европы. Такое же значение имели законы Висбю, а также законы Фландрии, Ганзейского союза, Амстердама, Генуи и Каталонии, по-видимому, скопированные из Свитков Олерона и послужившие основой формирования адмиралтейского права [8, p. 940].

В соответствии с нормами адмиралтейского права частная собственность торговцев стала наиболее защищенным активом. Эту правовую позицию пришлось принять во внимание при переходе к раннему Новому времени.

В Новое время при разработке и кодификации права общая авария начала касаться только добровольного принесения в жертву груза, это понятие было закреплено юридически и продолжало развиваться на протяжении веков. Например, в понятие общей аварии были включены новые виды потерь (срезание мачты и потеря якоря [9]). Общей чертой этих «кодексов» было то, что они не определяли само понятие общей аварии. Это был лишь список расходов или потерь, которые должны были разделить владельцы судна и груза.

Первое определение общей аварии можно найти в *Guidón de la Mer*, трактате по морскому праву неизвестного автора, написанного пред-

³ Дигесты. Кн. 14. Гл. 2. URL: <https://rimpravo.ru/14-kniga-digest-iustiniana> (дата обращения: 08.04.2024).

⁴ Дигесты. Кн. 14. Гл. II., 2§ 3. URL: <https://rimpravo.ru/14-kniga-digest-iustiniana> (дата обращения: 08.04.2024).

положительно около 1671 года в Руане и считавшегося в континентальной Европе авторитетным трудом. Хотя положения трактата не имели юридической силы, содержащееся в нем определение общей аварии вдохновило создателей Ордонанса Людовика XIV, обнародованного в 1681 году. Это определение общей аварии использовалось в качестве примера для нескольких морских законов в Европе того времени, и в качестве модели Торгового кодекса Франции 1807 года, в котором в статье 400 [10], перечислив несколько ситуаций, относящихся к общей аварии, законодатель установил, что: «к общей аварии также относятся разумные расходы и убытки, понесенные ради общего блага и безопасности судна и груза с момента отгрузки товара на борт до его выгрузки в порту назначения».

В Англии ситуация была иной: поскольку в Англии основным источником права является судебный прецедент, то именно правовые обычаи и прецеденты формировали институт общей аварии. Первое определение общей аварии, данное английским судом, датируется 1796 годом [11]. Но оно было усовершенствовано два года спустя, в 1801 году, в деле Биркли против Прегрейва⁵. В этом случае общая авария определялась так: «все убытки, возникающие вследствие его чрезвычайных жертв или расходов, понесенных для сохранения корабля и груза, подпадают под общую аварию. Их должны нести пропорционально все, кто в этом заинтересован». Если опасность угрожала только грузу или кораблю, общей аварии не существует, и это правило вытекает из самого начала рассмотрения общей аварии.

Хотя французское и английское определения общей аварии были схожими, но первое придавало большее значение общей выгоде, а другое — общей безопасности.

Следует заключить, что это два разных подхода к пониманию института общей аварии и отметить, что именно французские кодексы и английские судебные прецеденты XVII века способствовали формированию такого правового понятия, как общая безопасность, которую можно понимать как составляющую транспортной безопасности. Изначально корни общей безопасности лежат в рецепции римского права. Взнос по общей аварии подлежал уплате только в том случае, если жертва приносилась во избежание общей опасности для груза и корабля, даже если угроза не была непосредственной.

Если судно искало порт-убежище по причинам частной аварии, затраты на заход в гавань и разгрузку считались общей аварией. Однако расходы на погрузку, зарплату экипажа и провизию не включались в перечень.

Соответственно, общая выгода имеет представительство в нормах права континентальных стран Европы и США. Согласно этому принципу, любые расходы или жертвы, понесенные в пользу судна и груза, будут считаться общей аварией. Когда судно находилось в порту-убежище, расходы, необходимые для безопасного продолжения рейса (например, портовые сборы и зарплата экипажа во время ремонта), были бы общей аварией.

Во второй половине XIX века правовое регулирование института общей аварии не было стандартизировано в разных странах, принципы расчетов убытков и расходов, а также методы расчета взносов не были единообразными. Необходимость объединить два аспекта (общая выгода и общая безопасность) и стандартизировать расчеты и процедуры привела к появлению Йорк-Антверпенских правил (YAR) в 1877 году. Сразу после своего создания YAR не содержали правового определения общей аварии, а приводили примеры потерь и расходов. Одной из основных причин этого было расхождение между английской (общая безопасность) и французской (взаимная выгода) концепциями.

Определение общей аварии появилось только в редакции YAR 1924 года как Правило «А», оно остается таким же и сегодня. При рассмотрении определения общей аварии мы можем выделить следующие аспекты: обдуманность, необычайность и разумность деяния, общее предприятие, общая опасность, а также реальность и неминуемость угрозы.

При этом неизбежные потери при форс-мажорных обстоятельствах и штормах не являются общей аварией. Общая авария подразумевает действие. Действие не обязательно должно определяться капитаном судна или другим членом экипажа, оно может быть определено кем-то, не связанным с морским плаванием, например, администрацией местного порта, но оно должно быть необходимо для общей безопасности и одобрено капитаном судна [12].

Определим основные признаки общей аварии. Для этого следует обратиться к материалам судебной практики и фрагментам договоров, которые могут пояснить сложности, возникающие при применении положения об общей аварии и связанные с этим изменения в YAR.

⁵ Birkley and Others against Presgrave. Case Law. VLEX 802109809. URL: <https://vlex.co.uk/vid/birkley-and-others-against-802109809>. (дата обращения: 08.04.2024).

В деле Андерсон против Ocean S.S. владельцы груза, находившегося на борту судна «Ахиллес», отказались выплатить полную сумму аварийного взноса за спасательные расходы, заявив, что сумма, указанная в контракте, была непомерной. Они согласились заплатить лишь разумную сумму. Верховный суд Великобритании постановил, что сумма, считающаяся чрезмерной по сравнению с разумной выплатой, не является общей средней величиной [6]. Хотя принцип разумности был включен в определение общей аварии в 1924 году, все еще существовали сомнения в условиях его применения. Этот вопрос был урегулирован в ходе процесса о возмещении расходов после крушения сухогруза *Alpha*. Судно представляло собой балкер, который во время рейса из Кот-д'Ивуара в порт на реке Заир сел на мель на мелководье под названием Банка Мона-Мазеа. Капитан шесть раз пытался снять корабль с мели, используя судовые механизмы и причинив значительные повреждения, что привело к полной конструктивной гибели корабля и объявлению общей аварии⁶. Грузовладельцы утверждали, что использование техники было неразумным. Судья согласился с необоснованностью действий капитана, но постановил, что Правило VII YAR 1974 года (действовавшее на момент судебного разбирательства) не требовало разумности действий. Таким образом, хотя это было и необоснованно, действие было признано общей аварией. При этом появилась следующая формулировка новой правовой нормы: «Повреждение машин и котлов. Повреждения, причиненные любым механизмам и котлам судна, находящегося на берегу и находящегося в опасном положении при попытке снять его с мели, должны учитываться как общая авария, если доказано, что они возникли в результате фактического намерения спустить судно на воду в целях общей безопасности». После этого случая в версию YAR 1994 года было включено правило *Paramount Rule*, которое гласит: «Ни в коем случае не допускается возмещения никаких жертв или расходов, если они неразумно сделаны или понесены».

Если мы обратимся к практике французских судов, то обнаружим, что там выделяются признаки общей аварии, которых нет у англичан. Например, французскими судами установлено, что требование срочности ремонта является основанием для ограничения объема общей ава-

рии, как уточняет судебное решение, «для общей и неотложной безопасности интересов участников морского предприятия» [12].

Также в теории опасность не может быть вообразимой. Жертва, принесенная из-за ошибочной оценки существования опасности, не считается общей аварией. Однако любая жертва является общей аварией, если она совершена из-за ошибки в оценке характера или размера существующей опасности, как это указано в книге Вордсворта [13]. В случае, указанном Вордсвортом, корабль попал в шторм, и капитан ошибочно пришел к выводу, что затопление носа произошло из-за пробойны в корпусе ниже ватерлинии. Опасаясь обрушения носовой переборки и последующего затопления корабля, капитан приказал открыть несколько шлюзов, чтобы снизить давление воды, что повредило груз. При снижении уровня воды выяснилось, что причиной наводнения стал разрыв левого борта. Таким образом, повреждение груза было признано общей аварией, поскольку попадание воды на борт представляло реальную опасность, и имела лишь ошибка в оценке степени опасности.

Однако невозможно говорить об общей аварии в том случае, если на борту судна находится только балласт или судно вообще не загружено, поскольку единственным заинтересованным лицом в данном случае является владелец судна.

Существует также еще одна поправка, внесенная судебной практикой: выплаты по общей аварии не производятся, если судно и груз будут потеряны до прибытия судна в порт назначения [12].

Отношение к институту общей аварии в настоящее время сложное. Это подтверждается следующим отрывком из книги члена Ассоциации страховщиков Соединенных Штатов: «Отправителям и получателям груза общая авария часто кажется явной неприятностью, в то время как судовладельцы не приветствуют дополнительную работу и ответственность, которая ложится на них, когда необходимо указать среднее значение убытков, понесенных в результате общей аварии. С другой стороны, специалисты по морскому страхованию относятся к общей аварии с уважением, поскольку этот институт морского права является важным источником их средств к существованию» [14, p. 102].

Некоторые исследователи утверждают, что нынешняя система отнимает много времени, дорога и неоднородна и что страховой рынок может обеспечить лучшее решение проблемы [15, p. 197].

⁶ Corfu Navigation Co. and Bain Clarkson LTD. v. Mobil Shipping Co. LTD. and Zaire S.E.P. And Petroca S.A. (the "Alpha") URL: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=150144>. (дата обращения: 08.04.2024).

Были предприняты попытки реформировать институт общей аварии. Почетный секретарь Морской секции Стокгольмской конференции Сэнфорд Д. Коул, хотя и признавал, что логический метод реформирования общей аварии заключался в ее отмене, все же предположил, что реальным препятствием этому курсу были «корыстные интересы» [16, р. 317].

Заклучение

Подводя итог обсуждению вопроса о продолжении использования столь сложного и архаичного правового института в международном морском частном праве, как общая авария, следует сделать вывод, что данный институт является лучшим решением, позволяющим справедливо разделить риск морского предприятия, столкнувшегося с опасностью, которое применяется и принимается в разных странах. Его исчезновение

окажет существенное влияние на осуществление морских перевозок, на взаимоотношения грузовладельцев и страховщиков. Они могут столкнуться с риском покрытия более значительного ущерба, поскольку каждая сторона будет нести ответственность за собственный ущерб. Общая авария, кроме прочих преимуществ, дает капитану возможность хладнокровно принять необходимые меры для защиты своего судна и груза в опасной ситуации. Если будет создана новая система, невозможно предсказать, сколько времени понадобится, чтобы новые правовые нормы получили всемирное признание, которым уже обладает общая авария. Такое отсутствие признания реформы в области международного морского частного права приведет к задержкам, издержкам и судебным искам — т.е. к прямо противоположному результату того, что желают получить сторонники отмены общей аварии.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Бажанов С.В. Общая авария на морском и внутреннем водном транспорте: правовое регулирование, признаки и особенности / С.В. Бажанов. — EDN YNPMOJ // Вопросы науки и образования. — 2017. — № 11 (12). — С. 160–166.
2. Falkanger Th. Scandinavian maritime law, the Norwegian perspective / Th. Falkanger, H.J. Bull, L. Brautaset. — 2nd ed. — Oslo, 2004. — 466 p.
3. Касаткина А.С. Эволюция Йорк-Антверпенских правил об общей аварии как источника международного частного морского права / А.С. Касаткина, Д.И. Кобахидзе. — EDN XRYNMZ // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. — 2016. — № 4. — С. 68–82.
4. Cooke J.H.S. Lowndes and Rudolf: the Law of General Average and York-Antwerp Rules / J.H.S. Cooke. — London, 2008. — 743 p.
5. Musolino P. A Relic of the Past or Still an Important Instrument? A Brief Review of General Average in 21st Century / P. Musolino // Il Diritto Marittimo — Quaderni I — New challenges in Maritime Law: de lege lata et de lege ferenda. — Bonomo Editore, 2015. — P. 257–288.
6. Arruda M.A. General Average Is a Necessity / M.A. Arruda // Beijing Law Review. — 2022. — Vol. 13, no. 2. — P. 340–349.
7. Fleischer C.C.A. Folkerett / C.C.A. Fleischer. — Oslo : Universitetsforlaget, 2005. — 412 p.
8. Migunova T. The Maritime Law in the Middle Ages / T. Migunova, T. Mineeva, E. Bakulina // International Scientific Siberian Transport Forum TransSiberia. — 2021. — Vol. 2. — P. 939–947.
9. Pardessus J.M. Collection de Lois Maritimes Antérieures au XVIII Siècle / J.M. Pardessus. — Paris, 1828. — Vol. 1. — 628 p.
10. Desenne J. Code Général Français: Contenant Les Lois et Actes Du Gouvernement Publiés Depuis l'ouverture Des états Généraux Au 5 Mai 1789, Jusqu'au 8 Juillet 1815, Classés Par Ordre de Matières, et Annotés Des Arrêts et Décisions de La Court de Cassation / J. Desenne. — Paris, 1819. — Vol. 6. — 562 p.
11. Rose F.D. General Average Law and Practice / F.D. Rose. — 3rd ed. — Abingdon : Taylor & Francis, 2017. — 366 p.
12. Tetley W. General Average Now and in the Future / W. Tetley. URL: https://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_27791.pdf.
13. Read H.E. Wordsworth / H.E. Read. — London : Faber and Faber, 1965. — 194 p.
14. Buglass L.J. General Average and the York-Antwerp Rules: American Law and Practice / L.J. Buglass. — Cambridge : Maritime Press, 1974. — 174 p.
15. Mukherjee P.K. The Anachronism in Maritime Law That Is General Averag / P.K. Mukherjee // WMU Journal of Maritime Affairs. — 2005. — Vol. 4. — P. 195–209.
16. Johnson P.Jr. A Comparison of General Average Law and the Status of Average Adjusters in Sweden and the United States / P.Jr. Johnson // Journal of Maritime Law and Commerce. — 1981. — Vol 12, no 3. — P. 317.

REFERENCES

1. Bazhanov S.V. General accident on sea and inland water transport: legal regulation, signs and features. *Voprosy nauki i obrazovaniya = Problems of Science and Education*, 2017, no. 11, pp. 160–166. (In Russian). EDN: YNPMOJ.
2. Falkanger Th., Bull H.J., Brautaset L. *Scandinavian Maritime Law, the Norwegian Perspective*. 2nd ed. Oslo, 2004. 466 p.

3. Kasatkina A.S., Kobakhidze D.I. Evolution of York-Antwerp Rules on General Average as a Source of Private *International Sea Law*. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 11: Pravo = Moscow University Law Bulletin*, 2016, no. 4, pp. 68–82. (In Russian). EDN: XRYNMZ.
4. Cooke J.H.S. *Lowndes and Rudolf: the Law of General Average and York-Antwerp Rules*. London, 2008. 743 p.
5. Musolino P. A Relic of the Past or Still an Important Instrument? A Brief Review of General Average in 21st Century. In *Il Diritto Marittimo – Quaderni I – New challenges in Maritime Law: de lege lata et de lege ferenda*. Bonomo Editore, 2015, pp. 257–288.
6. Arruda M.A. General Average Is a Necessity. *Beijing Law Review*, 2022, vol. 13, no. 2, pp. 340–349.
7. Fleischer C.C.A. *Folkerett*. Oslo: Universitetsforlaget, 2005. 412 p.
8. Migunova T., Mineeva T., Bakulina E. The Maritime Law in the Middle Ages. *International Scientific Siberian Transport Forum TransSiberia*, 2021, vol. 2, pp. 939–947.
9. Pardessus J.M. *Collection de Lois Maritimes Antérieures au XVIII Siècle*. Paris, 1828. Vol. 1. 628 p.
10. Desenne J. *Code Général Français: Contenant Les Lois et Actes Du Gouvernement Publiés Depuis l'ouverture Des états Généraux Au 5 Mai 1789, Jusqu'au 8 Juillet 1815, Classés Par Ordre de Matières, et Annotés Des Arrêts et Décisions de La Court de Cassation*. Paris, 1819. Vol. 6. 562 p.
11. Rose F.D. *General Average Law and Practice*. 3rd ed. Abingdon, Taylor & Francis, 2017. 366 p.
12. Tetley W. *General Average Now and in the Future*. Available at: https://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_27791.pdf.
13. Read H.E. *Wordsworth*. London, Faber and Faber, 1965. 194 p.
14. Buglass L.J. *General Average and the York-Antwerp Rules: American Law and Practice*. Cambridge, Maritime Press, 1974. 174 p.
15. Mukherjee P.K. The Anachronism in Maritime Law That Is General Average. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2005, vol. 4, pp. 195–209.
16. Johnson P.Jr. A Comparison of General Average Law and the Status of Average Adjusters in Sweden and the United States. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1981, vol 12, no 3, pp. 317.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Татьяна Леонидовна Мигунова — доктор юридических наук, профессор, зав.кафедрой теории и истории государства и права. Волжский государственный университет водного транспорта. 603005, Россия, Нижний Новгород, ул. Несторова, 5; SPIN-код: 9379-9271.

Алексей Николаевич Аладын — ассистент кафедры теории и истории государства и права. Волжский государственный университет водного транспорта. 603005, Россия, Нижний Новгород, ул. Несторова, 5. SPIN-код: 2508-3316.

Сергей Григорьевич Митрошин — кандидат технических наук, проректор по конвенционной подготовке и международной деятельности. Волжский государственный университет водного транспорта. 603005, Россия, Нижний Новгород, ул. Несторова, 5; SPIN-код: 7604-6325.

INFORMATION ABOUT AUTHORS

Tatyana L. Migunova — Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Theory and History of State and Law. Volga State University of Water Transport. 5, Nestorova st., Nizhny Novgorod, Russia, 603005. SPIN-code: 9379-9271.

Alexey N. Alad'in — Assistant of the Department of Theory and History of State and Law. Volga State University of Water Transport. 5, Nestorova st., Nizhny Novgorod, Russia, 603005. SPIN-code: 2508-3316.

Sergey G. Mitroshin — Ph.D. in Technical Sciences, Vice-Rector for Convention Training and International Activities. Volga State University of Water Transport. 5, Nestorova st., Nizhny Novgorod, Russia, 603005. SPIN-code: 7604-6325.

Поступила в редакцию / Received 20.08.2024

Доработана после рецензирования / Revised 13.09.2024

Принята к публикации / Accepted 26.09.2024