

УДК 347.644/462

СТАНОВЛЕНИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНА «АВАРИЯ» В МОРСКОМ ПРАВЕ

Сорокин Г. А.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Данная статья посвящена историко-правовым основам становления термина «авария» в морском праве европейских стран и России. Прослеживается эволюция данного термина в нормативно-правовых актах Франции, Германии, Италии и России. Указана роль страховых компаний и обществ на становление термина «авария» в европейском морском праве, рецепция данного термина в российское имперское законодательство и его последующее развитие при составлении проекта уложения о торговом мореплавании Российской империи. Делается вывод о том, что к концу XIX – началу XX в. европейская правовая наука в данном вопросе активно проходила период к взаимной интеграции применяемых подходов и решений.

Ключевые слова: термин «авария», морское право, страховые компании, законодательство, кодексы, унификация.

Общеизвестно, что историческое развитие понятия общей аварии можно проследить с древнейших времен. В римском праве на основании Родосского закона о выбрасывании было установлено, что стоимость убытка от выбрасывания груза, когда это было произведено для спасения судна и остального груза, распределяется между всеми участниками плавания судна (т. е. судовладельцем и прочими грузовладельцами). Впоследствии эти нормы получили свое дальнейшее развитие в праве Византии.

В средние века «Consulat de la mer» и «Roles d'Oleron» содержали подробно разработанные правила о порядке производства пожертвований в целях общего спасения и о формах распределения соответствующих убытков.

Общепризнано, что основы современного европейского морского права были заложены в документе, который известен нам как «Морской ордонанс 1681 г.». Обосновывается это не только тем, что многие его положения в последующем вошли в коммерческий кодекс 1807 г. Франции, но и последующим влиянием этих норм на развитие всего европейского морского права. Французам первым в Европе удалось выделить и кодифицировать эти нормы. Именно этот фактор способствовал их более легкому познанию и заимствованию. Для России, с разворачиванием ее морской торговли на Черном и Азовском морях с конца XVIII – начала XX в., Франция была важным торговым партнером. Не стоит забывать, что сближение это активно насаждалось как служащими в России французами (например, Дюком де Ришелье), так и торговцами. Одним из видимых следствий такого влияния стало создание в Российской империи системы коммерческих судов, близкой к такой же сети коммерческих судов во Франции [1, с. 36].

На этом фоне не является исключением и собственно определение «авария», которое дается в книге 3, титуле 7 «Об авариях» упомянутого Ордонанса.

В нем, в частности, предусмотрено, что авариями считаются любые чрезвычайные расходы, понесенные в отношении судна и товара, вместе или отдельно, и любой ущерб, причиняемый судам и товарам, с момента их погрузки и отгрузки и до момента их возвращения и разгрузки (ст. 1).

Эта статья полностью и без изменений вошла в Коммерческий кодекс 1807 г. (Книга 2. О морской торговле), получив нумерацию как ст. 397 [2, с. 1216].

Ордонанс предусматривал, что простыми и частными авариями являются чрезвычайные расходы лишь в отношении судна или лишь в отношении товара, а также ущерб, причиненный им в отдельности; а общими авариями – чрезвычайные расходы и ущерб, понесенные в целях общего спасения товаров и судна (ст. 2).

Простые аварии следовало погашать и оплачивать за счет вещи, которая пострадала или которая вызвала расходы, а общие аварии – как за счет судна, так и за счет товаров; при этом они полностью подлежали пропорциональному распределению (ст. 3).

Утрата канатов, якорей, парусов, мачт и снастей, вызванная штормом или иным происшествием на воде; вред, причиненный товарам по вине капитана или экипажа судна или ввиду ненадлежащего задривания люков, швартовки судна, неисправных подъемных механизмов и оснастки или же по иной причине – считались простыми авариями, которые погашались за счет капитана, судна и фрахта (ст. 4).

Вред, причиненный товарам ввиду их собственным пороков, вследствие шторма, кораблекрушения, захвата судна или посадки его на мель; расходы, понесенный в связи с их спасением, а также пошлины, налоги и сборы также объявлялись простыми авариями, которые возлагались на собственников (ст. 5).

Вещи, отданные пиратам в результате компромиссной сделки в качестве выкупа за судно и товары; вещи, вынужденно выброшенные за борт; разрубленные канаты, сломанные или срубленные мачты; якоря и другие предметы, оставленные для общего спасения; вред, причиненный оставшемуся на судне товару водой; уход и питание, предоставленные морякам, раненым при защите судна; расходы и сборы для входа в гавань или в реку, или для спуска судна на воду – полагалось относить на счет общей аварии (ст. 6).

Наемная плата и питание морякам во время задержания судна, арестованного в пути по распоряжению органов суверенного государства, также считались общими авариями, если судно было нанято помесечно; если же оно было нанято на рейс, их следовало возмещать исключительно за счет судна как обычные аварии (ст. 7).

Плата за лоцманскую проводку судна, его буксирование, управлением им при входе в гавань или в реки, или при выходе из них считались малыми авариями, которые возмещаются на 1/3 за счет судна и на 2/3 за счет товаров (ст. 8) [2, с. 1159].

Плата за разрешения, осмотр, отчет, водоизмещение судна, бакенный и якорный сборы не считались авариями и должны были вноситься капитанами (ст. 9).

В случае столкновения судов вред предписывалось возмещать в равных долях за счет столкнувшихся судов, независимо от того, имело это место в плавании, на рейде или в порту (ст. 10).

Если, однако, столкновение судов произошло по вине одного из капитанов, вред полагалось возмещать тем, кто его причинил (ст. 11).

В Коммерческом кодексе все эти определения были конкретизированы, более четко систематизированы и изложены. Его составители также сделали попытку более четкого разделения смысла и случаев общих и частных аварий, сохранив это деление в ст. 399.

Предусматривалось, что общими авариями являются случаи, при которых:

1) вещи, предоставленные в силу компромиссной сделки и в качестве выкупа за судно и товар;

2) вынужденно выброшенные за борт вещи;

3) разрубленные канаты, сломанные или срубленные мачты;

4) якоря и другие предметы, оставленные для общего спасения;

5) вред, причиненный оставшемуся на судне товару водой;

6) уход и питание морякам, раненым при защите судна; наемная плата и питание морякам во время задержания судна, арестованного в пути по распоряжению органов суверенного государства и во время восстановления утрат, добровольно понесенных с целью общего спасения, если судно зафрахтовано на основе помесечной оплаты;

7) расходы по разгрузке судна с целью его облегчения и входа в гавань или в реку, когда экипаж вынужден это сделать ввиду шторма или преследования неприятелем;

8) расходы, понесенные с целью снятия судна с мели во избежание его разрушения или захвата; и в целом – добровольно понесенный ущерб и расходы, понесенные в результате принятия мотивированного решения для защиты и общего спасения судна и товаров, с момента их погрузки и отправления судна и до момента возвращения и разгрузки судна (ст. 400).

Автор перевода и комментариев к торговому кодексу Франции В. Н. Захватаев считает, что «перечни общих аварий, предусмотренных в данной ст. 400, и частных аварий, предусмотренных в ст. 403, не являются исчерпывающими: в этих статьях законодатель просто указал наиболее часто встречающиеся случаи этих аварий».

Очевидно, что здесь следует разделить точку зрения данного ученого, так как именно такую тенденцию мы можем увидеть и в нормативных актах, принятых позже в других государствах.

Предусматривалось, что общие аварии погашаются за счет товаров и половины стоимости судна и фрахта на пропорционально-стоимостной основе (ст. 401).

Цену же товаров следовало определять сообразно их стоимости в месте разгрузки (ст. 402).

Частными авариями в Коммерческом кодексе (ст. 403) признавались следующие случаи:

1) вред, причиненный товарам ввиду их собственных пороков, вследствие шторма, кораблекрушения, захвата судна или посадки его на мель;

2) расходы, понесенные в связи со спасением товаров;

3) утрата канатов, якорей, парусов, мачт, снастей в результате шторма или другого происшествия на море; расходы, связанные с любыми заходами в порт, вызванные случайной утратой указанных предметов, либо ввиду необходимости снаряжения судна, либо для заделки пробоины;

4) питание и наемная плата морякам во время задержания, когда судно арестовано в пути по распоряжению органов суверенного государства и во время вынужденного ремонта, если судно зафрахтовано на рейс;

5) питание и наемная плата морякам во время карантина независимо от того, нанято судно на рейс или помесечно.

И в целом – ущерб и расходы, понесенные лишь в отношении судна и лишь в отношении товаров, с момента их погрузки и отправления судна и до момента возвращения и разгрузки судна (ст. 403).

Частные аварии возлагались на оплату собственника вещи, которая пострадала или вызвала расходы (ст. 404).

Вред же, причиненный товару по вине капитана ввиду ненадлежащего задрания люков, швартовки судна, подъема груза, равно как и любого иного несчастного случая, вызванного небрежностью капитана или экипажа, также объявлялся частной аварией, возлагаемой на собственников товаров, которые, однако, имели право регрессивного требования в отношении капитана, судна и фрахта (ст. 405).

В то же время устанавливалось, что плата за лоцманскую проводку судна, его буксирование, управление им при входе в гавани или реки или же при выходе из них, сборы за разрешение на провоз товаров, за осмотры, письменные заключения экспертов, за тоннаж судна, бакенный, якорный сборы, а также навигационные сборы не являются авариями, а относятся к обычным судовым расходам (ст. 406).

При столкновении судов, если событие носило исключительно случайный характер, ущерб возлагался, без права обратного взыскания, на то из судов, которое его понесло.

Если столкновение имело место по вине одного из капитанов, то ущерб полагалось погашать тем, кто его причинил (ст. 407) [571, с. 1216].

В праве других государств эти положения также были весьма схожими.

Так, к примеру, в Российской империи первоначально вопросы, связанные с определением морских аварий, были изложены еще в Уставе купеческого водоходства 1781 г., основные положения которого сохраняли свою силу при определенных дополнениях и изменениях вплоть до 1917 г. В нем положения о морской аварии несколько отличаются от установленных в праве Франции (это и было рассмотрено нами выше).

В Своде законов Российской империи (1914 г.), в Уставе торговом аварии посвящен раздел четвертый. В нем, в частности, в ст. 438 указывается, что «Морские убытки или аварии суть четырех родов: первый род морских убытков есть авария малая, второй род авария простая и частная, третий род авария большая и общая, четвертый род авария взаимного вреда».

Малыми авариями или морскими убытками, причиненными кораблю, судну, товару или грузу, признавались: убытки по причине входа или выхода из города, порта или пристани, как-то: лоцманская плата или где установлены привальные и отвальные деньги, огневые и иные сборы, накладки под разными наименованиями, наем шлюпок и людей для буксирования или лямки, и другие портовые расходы (ст. 439).

Убытки эти следовало распределять так: 1/3 возлагалась на хозяина или хозяев судна, а две части – на собственника или собственников товара или груза (ст. 440).

Авариями простыми и частными (морские убытки кораблю, товару или грузу) признавались убытки от непогоды или иного несчастного случая, как-то: притеснения, или задержания от властей, от небрежности хозяина или его людей, нанятых и не нанятых, и происшедшей от того потери каната, веревки, паруса, якоря, мачты и иной снасти, или потери части товара и груза, дополнительные траты на питание, или содержание людей, или издержку вещей (ст. 441).

Также устанавливалось, что если судно станет гнить или груз повредится от своего свойства или от неисправной и непорядочной укладки, или если какая жидкая вещь начнет бродить, киснуть, течь сама по себе или из-за плохого качества тары, то такой ущерб следовало считать аварией простой и частной (ст. 442).

В авариях простых и частных каждый нес свой убыток самостоятельно, а все сбереженное или сохраненное отдавалось по принадлежности (ст. 443).

Авариями большими и общими, или морские убытки кораблю, товару или грузу, следовало считать собственно убытки, понесенные при спасении судна, людей, товара или грузка, такие как: выкуп у неприятеля, убытки во время защиты или обороны, во время крушения или гибели; огрубление якоря, канаты, мачты, снасти, кидание в воду товара, груза или иных вещей для облегчения корабля (ст. 444).

Убытки от большой и общей аварии возлагались на всех вообще участвующих в корабле, товаре или грузе, и этот платеж полагалось рассчитывать по такому примерному расчету: если общая потеря достигала до 1/10 части, то на судно, товар или груз, провоз (фрагт) возлагались платежи общей аварии десятую долю с их цены, ущерб или убыток – также десятую долю его цены (ст. 455) [3, с. 1008].

Убыток, причиненный судну, товару или грузу от погоды, следовало считать аварией простой и частной (ст. 441). Однако устанавливалось, что если погодой была сломана мачта или во избежание опасности или для спасения судна, товара или груза мачта была срублена, а на судне оставшийся «пень ее окажется хорош и здоров», то такой убыток считался аварией большой и общей (ст. 446).

В данном случае обращение к качеству мачты и подтверждение того, что она была не гнилой, означало: мачта сломалась не по ветхости судна, а действительно от погодных условий.

Интересным было положение, содержащееся в ст. 447, которым предусматривалось, что для в случае, когда во избежание опасности или для спасения судна, товара или груза от крушения или гибели потребуется отрубить якорь, канат, мачту или снасти, то «корабельщик», если мог, должен был сам сделать первый удар топором, а если же не мог, то должен был приказать сделать это «своему помощнику или кормчему или двум или трем корабельным служителям и водоходцам» [3, с. 1009]. Такой подход возлагал на капитана судна ответственность за произведенные действия.

К общей аварии русское законодательство также относило вред, ущерб и убыток, причиненные судну, товару или грузу, если был ранен или убит моряк (ст. 451); выкуп судна или груза у неприятеля (ст. 452); расходы по найму иного судна, вызванные спасением собственного и необходимостью отвести его в порт или город (ст. 453).

Если во избежание опасности, для спасения или облегчения судна был переложен товар на прам или иной перевозной корабль, и этому перевозному судну причинен убыток, крушение или гибель, корабль же, с которого товары

переложены, приплывет к порту, то вред, крушение или гибель перевозного судна считалось за аварию большую и общую (ст. 445). Но в случае, когда судно, с которого были переложены товары, потерпело крушение или гибель, а перевозное же судно с товаром благополучно прибывает к порту, тогда авария не считалась большой и общей (ст. 453).

В случае, когда товар или груз, порядочно уложенный в интрюме, для облегчения судна был брошен в воду, это считалось за аварию большую и общую. Товар же или груз, находящийся в каюте или в тех местах, где жили корабельные служители, или между деками, или на палубе, или в прочих местах, если брошен был в воду, не считалось за аварию большую и общую (ст. 458) [3, с. 1009].

Еще одной страной, игравшей важную роль в торговом судоходстве Европы к началу XX в. стала Германия. Однако в связи с длительным периодом политической раздробленности эта страна относительно поздно встала на интенсивный путь экономического развития, а вместе с тем и урегулирования вопросов, необходимых для нормальной деятельности торгового судоходства.

В Германии вопросы определения аварии регулировали германское торговое уложение 1861 г., а затем соответствующие параграфы IV книги германского торгового уложения от 10 мая 1897 г. Именно в ней содержится седьмая глава, в которой первом отделении информация посвящена большой (общей) аварии и частной аварии.

В частности, в п. 700 предусмотрено, что «все убытки, преднамеренно нанесенные судну или грузу, или им обоим, с целью спасения их обоих от общей опасности, капитаном, или по его приказанию кем-либо другим, равно как убытки, причиненные этими распоряжениями, и издержки, вызванные этой целью, считаются большой аварией».

Дополнительно к этому указано, что большую аварию несут сообща судно, фрахт и груз.

Все причиненные несчастным случаем, но не составляющие большой аварии убытки и издержки, если только эти последствия не подходят под п. 621, следовало считать частной аварией.

Частную же аварию несли каждый за себя отдельно собственники судна и груза (п. 701).

Кстати, в п. 621 указано, что «обыкновенные и чрезвычайные издержки по мореплаванию, как-то: плата лоцманам, сборы портовые, маячные, буксирные, карантинные, а также расходы по прорубке льда и подобные падают, за отсутствием иного соглашения, исключительно на фрахтовщика, хотя бы по договору он не обязывался принимать меры, вызывающие эти расходы». Однако содержащееся во второй части этого параграфа правило не применялось к случаям большой аварии, а равно к случаям расходования денег по сбережению, спасанию и хранению судов [4, с. 42–43].

Закон также предусматривал, что применение правил о большой аварии не исключает возможность того, что опасность наступила по вине третьего лица или даже кого-либо из участников.

Участник, на которого падала вина, не только сам не мог требовать вознаграждения за понесенный им убыток, но еще отвечал за тот ущерб, который произошел вследствие распределения убытка по правилам большой аварии.

Если опасность наступила по вине кого-либо из лиц судового экипажа, то последствия этой вины нес судовладелец, согласно п. 485, 486 (п. 702).

Распределение аварийных убытков следовало производить только в том случае, если действительно были спасены как судно, так и груз и даже хотя бы один из этих предметов вполне или в части (п. 703).

Обязанность отвечать за спасенный предмет прекращалась только тогда, если этот предмет позднее совсем погиб от частной аварии (п. 704).

Право на вознаграждение за повреждение, считающееся большой аварией, если поврежденный предмет позднее подвергся частной аварии настолько, что он вполне или в части утратится, погашалась лишь в том случае, если позднейший несчастный случай не состоял ни в какой связи с ним и лишь на столько, насколько позднейший несчастный случай мог бы причинить такой же убыток, как и прежний, если бы этот последний не был уже причинен.

Однако если до наступления позднейшего несчастного случая уже были произведены расходы на приведение поврежденного предмета в прежнее состояние, то право на вознаграждение относительно этих расходов оставалось в силе (п. 705) [4, с. 66–67].

Как и в случае с французским законодательством, немецкое также попыталось определить признаки общей аварии. Так, в п. 706 закона предусмотрено, что «Большая авария имеет место главным образом в нижеследующих случаях, при наличии предусмотренных в п. п. 700, 702 и 703 условий, насколько они в последующих правилах не изменены»:

1) Если были выброшены за борт товары, части судна, судовые снаряды, срублены мачты, обрезаны снасти или паруса, выкинуты или обрублены якорь, якорные канаты или цепи. Как эти убытки, так и причиненные судну или грузу вследствие подобных распоряжений убытки считались большой аварией.

2) Если для облегчения судна весь груз или часть его были перегружены на лихтера.

Однако к большой аварии причислялась как плата за лихтера, так и убыток, который был понесен грузом при перегрузке на лихтера или при обратной нагрузке на судно или судном, равно как и убыток, который понес груз во время нахождения его на лихтере.

Также устанавливалось, что если облегчение судна производилось во время благополучного плавания, то это не считалось большой аварией.

3) Если судно намеренно посажено на мель, но лишь с целью избежать крушения или захвата.

Как убытки вследствие посадки на мель и снятия с мели, так и расходы по снятию с мели причислялись к большой аварии.

Если судно, посаженное на мель во избежание крушения, не было снято или после снятия оказывалось негодным к плаванию (п. 479), закон отказывал такому случаю называться большой аварией.

Если же судно было посажено на мель, но без намерения спасти судно или груз, то к большой аварии причислялись не убытки, причиненные посадкой судна на мель, а издержки, произведенные для снятия его с мели, а также убытки, преднамеренно причиненные с той же целью судну или грузу.

4) Если судно с целью уклониться от общей опасности, грозящей ему и грузу в случае продолжения рейса, заходило в порт по необходимости, в особенности если судно вынуждено к тому необходимостью исправить повреждение, понесенное им во время рейса.

В этом случае к большой аварии причислялись: издержки по входу в порт и по выходу из него, а также издержки, касающиеся самого судна по случаю остановки, причитающиеся судовому экипажу за время остановки жалование и содержание, издержки на помещение судового экипажа на берегу, пока экипаж не мог оставаться на судне; если груз по той же причине, по которой судно вынуждено было укрыться в порту необходимости, должен быть выгружен, то и издержки перегрузки груза с судна и опять на судно, как и издержки хранения груза на берегу до того времени, пока возможно будет снова погрузить его на судно.

Издержки, вызванные остановкой, принимались в расчет только за то время, когда продолжала действовать причина, вызвавшая заход судна в порт необходимости. Если же причина заключалась в необходимости исправления судна, то вызванные остановкой издержки принимались в расчет только за время, в течение которого исправление могло бы быть исполнено.

Издержки по исправлению судна настолько причислялись к большой аварии, насколько исправленное повреждение само по себе составляло большую аварию.

5) Если судно было защищено против неприятеля или морских разбойников. В этом случае к большой аварии причислялись причиненные во время защиты судну или грузу повреждения, истраченные при этом боевые припасы, а в случае причинения кому-либо из судового экипажа при защите судна ран или смерти, то и издержки на лечение, погребение, а также на награды, подлежащие выдаче на основании п. 554 и 554 этого уложения и п. 49 и 51 немецкого устава о судовых служителях.

6) Если в случае захвата судна неприятелем или морскими разбойниками состоялся выкуп судна и груза. В этом случае к большой аварии относилось все то, что было дано для выкупа, и издержки, произведенные на содержание и освобождение заложников.

7) Если поиски во время рейса денег, необходимых на покрытие большой аварии, причинили потери и издержки. Или если издержки возникнут вследствие совершения распределения аварийных убытков между участниками. Эти потери и издержки равным образом причислялись к большой аварии.

Сюда, в частности, относились и потери на проданном во время рейса грузе, бодморейная премия, если потребные деньги были получены посредством бодморей, а если деньги были добыты иным путем, то премия по страхованию использованных денег, затем издержки по приведению в известность убытков и по составлению аварийного расчета (диспаши) [4, с. 68–69].

Перечень признаков частной аварией был скоромнее. В него входили:

1) потери и издержки, вызванные приисканием во время рейса денег, необходимых для покрытия частной аварии;

2) издержки по выкупу, даже если дело касалось и судна, и груза и в отношении того и другого было успешно;

3) повреждение судна, его принадлежностей и груза вследствие маневрирования парусами, даже если это было предпринято с целью избежать посадки на мель (п. 707).

В случаях большой аварии при составлении расчета убытков не принимались во внимание повреждения и потери, которые касались таких предметов:

1) груза, помещенного на палубе; однако это правило не применялось к каботажному плаванию, если местные законы допускали помещение груза на палубе;

2) груза, на который не было выдано коносамента, о котором не было заявлено в манифесте, который не был отмечен в грузовой книге;

3) драгоценностей, предметов искусства, денег и ценных бумаг, о которых не было надлежащим образом заявлено капитану (п. 708) (609, с. 70).

Следует, очевидно, упомянуть, что эти пункты были стандартными в законодательстве многих европейских стран.

Так, как известно, Устав торгового мореплавания Итальянского королевства был обнародован 25 июня 1865 г. и вступил в силу с 1 января 1866 г. одновременно с новым гражданским и торговым уложениями [5, с. 1]. Однако действовал он относительно недолго. 31 октября 1882 г. было обнародовано Итальянское торговое уложение, которое вступило в силу 1 января 1883 г. В нем Книга 2 «О морской торговле и мореплавании», глава 1 была посвящена авариям.

Следует сразу указать, что основные составляющие определения весьма похожи на вышерассмотренные. Так, ст. 642 Уложения предусматривала, что авариями считаются все чрезвычайные расходы по судну и товарам вообще или в отдельности и всякий ущерб, причиненный товарам и судну, во время загрузки и отхода судна и вплоть до выгрузки и возвращения судна.

Аварии признавались двух родов: аварии большие (или общие) и аварии малые (или частные).

При этом считались не аварией, а обыкновенными расходами за счет судна: обыкновенные расходы по входу в бухты, реки, каналы и выходу из них, а также издержки по уплате навигационных сборов и расходов.

При отсутствии между сторонами особых соглашений уложением предлагалось определять аварии по таким правилам.

Большой или общей аварией признавались чрезвычайные расходы или убытки, понесенные намеренно, во избежание опасности и для спасения судна и груза. Таковыми считались:

- 1) предметы, отданные по сделке о выкупе судна и товаров;
- 2) предметы, выброшенные в интересах общего спасения в море;
- 3) канаты, паруса, мачты и прочие предметы, срубленные в интересах общего спасения или поврежденные во время работ в интересах общего спасения;
- 4) якоря, цепи и прочие предметы, брошенные в интересах общего спасения;
- 5) убытки, причиненные на судне товарам вследствие выбрасывания других грузов за борт;
- 6) вред, причиненный судну произвольно или по необходимости, при выбрасывании грузов за борт; вред, причиненный судну и товарам для облегчения спасения груза или удаления и выкачивания воды;
- 7) вред, причиненный судну и товарам при тушении пожара на судне;

8) расходы по лечению и содержанию матросов, раненных при защите ими судна, а также расходы на похороны сих лиц [6, с. 329];

9) расчеты по уплате жалования и на содержание экипажа во время ареста или задержки, когда судно арестовано в пути по приказанию какой-либо державы или принуждено оставаться в порту вследствие объявления войны или по иной причине, мешающей продолжить рейс в порт назначения, – вплоть до момента, когда судно и груз освободятся от своих взаимных обязательств;

10) расходы по входу и выходу, а также навигационные, в такой порт, куда судно принуждено было зайти по необходимости, вследствие бури, преследования неприятеля или пиратов, случайно обнаруженной течи или вообще непреодолимой силы;

11) расходы по уплате жалования и содержания экипажа в порту, когда судно зашло по необходимости, за все время производства исправлений, необходимых для того, чтобы продолжить путешествие, если эти починки составляют общую аварию;

12) расходы по выгрузке и новой нагрузке товаров, свезенных на берег в виде более удобного производства вышеуказанных починок в порте вынужденной остановки, а равно и расходы по найму и по сохранению названных товаров в магазинах;

13) расходы по освобождению и возврату судна, если только задержание судна не произошло по причинам, касающимся исключительно самого судна или личности капитана, судовладельца или арматора, равно и расходы по уплате жалования и содержания экипажа, вплоть до момента освобождения, если такое последовало;

14) расходы по выгрузке для облегчения судна во время бури или для спасения, при каких бы то обстоятельствах, судна и груза, как и расходы вследствие ущерба, которые потерпели судно и грузы во время выгрузки и новой нагрузки;

15) повреждения и убытки, которые потерпело судно и груз от намеренной посадки судна на мель, произведенной для спасения от бури или от взятия призом, или во избежание иной неминуемой опасности;

16) расходы по снятию с мели в указанном в предыдущем пункте случае и по наградам за работу и услуги по этому предмету;

17) расходы по уплате за убытки и повреждения, причиненные предметам, выброшенным в шлюпки, в случае, указанном в пункте 14, включая сюда и вознаграждение шлюпкам и убытки. Причиненные при этих обстоятельствах убытки предметам, оставшимся на судне, поскольку эти убытки могут быть признаны обей аварией [6, с. 380];

18) расходы по уплате премий и процентов на бодморейный заем, совершенный для покрытия издержек по общей аварии, и по уплате страховых премий за страховку этих издержек, а равно и расходы по возмещению владельцу убытка за товары, проданные во время вынужденного захода в порт для покрытия этих издержек;

19) расходы по ликвидации общей аварии.

При этом не считались общей аварией ущерб и убытки, понесенные судном, хотя бы и намеренно, в интересах общего спасения и безопасности, если они произошли от недостатков или ветхости судна, или от небрежности и по вине капитана и экипажа.

Снасти и судовое вооружение, выброшенные в море, цепи и якоря, оставленные на произвол судьбы, хотя бы это все было сделано намеренно, в интересах общего спасения и безопасности, включались в распределение аварии только в том случае, если они списаны с инвентаря, содержимого согласно ст. 500.

Кроме того, закон устанавливал, что выбрасываемый за борт провиант никогда не должен считаться общей аварией (п. 643).

Убытками по общей аварии в Италии признавались только:

1) расходы или убытки по уплате выкупа за людей экипажа посланных на берег по делам службы и взятых в плен или оставленных заложниками;

2) расходы по чрезвычайному карантину, не предвиденному во время фрахтования, если карантин касался одинаково и судна, и груза, а равно и расходы по оплате жалования и продовольствия экипажа во время карантина (ст. 644).

В тоже время признавались убытками частной аварии убытки и расходы, причиненные одному судну или одному грузу, а именно:

1) всякий убыток и вред, причиненные грузам бурей, пожаром, взятием призом, кораблекрушением, посадкой на мель, прекращением рейса и всякими иными случайными причинами и непредвиденной силой;

2) потеря мачт, канатов, якорей, парусов и снастей и всякий иной ущерб, причиненный судну вследствие вышеуказанных причин [6, с. 331];

3) убытки, происшедшие от собственных недостатков судна или груза;

4) всякие расходы, вызванные остановкой судна, вследствие его недостатков, течи, открывшихся вследствие ветхости, недостаточного количества провизии на судне или иной какой-либо причины, не могущей быть вмененной в вину судовладельцу, арматору или капитану;

5) расходы по уплате жалования и продовольствию экипажа во время обыкновенных карантинных или во время починок, вызванных недостатками или ветхостью судна, или иной причиной, не могущей быть вмененной в вину судовладельцу, арматору или капитану; расходы во время задержки или пребывания в порте, падающие только на судно или только на груз, а равно и расходы, в этом случае, по освобождению того или другого;

6) расходы по сохранению нагруженного товара или по исправлению содержащих товар бочек, ящиков и мешков, если только эти расходы не могли быть признаны общей аварией;

7) увеличение фрахта в случае, указанном в ст. 570.

Убытки, причиненные грузу вследствие небрежности капитана или экипажа падали как частная авария на их собственника, но последний имел право регресса по отношению к капитану или к судну, или к фрахту.

Убытки, понесенные собственником судна вследствие самовольного промедления в каком-нибудь порту, полагалось возмещать капитану (ст. 646).

Весьма неоднозначным было отношение законодательства XIX в. к такому распространенному явлению, как выбрасывание груза за борт с целью спасения судна и оставшегося груза. В уже упомянутом выше Морском ордонансе этой проблеме в книге третьей был посвящен восьмой титул, который так и назывался «О вынужденном выбрасывании груза за борт и о распределении убытков».

Им устанавливалось, что если в результате шторма или преследования неприятелем либо пиратами капитан сочтет, что он обязан выбросить за борт часть

груза своего судна, срубить мачты или оставить якоря, то он обязан посоветоваться на этот счет с торговцами и с основными членами экипажа (ст. 1).

При этом в случае расхождения мнений решение следовало принимать в соответствии с мнением капитана и основных членов экипажа (ст. 2).

Первыми за борт следовало выбрасывать вещи, наименее необходимые, наиболее тяжелые и наименее ценные; за ними выбрасываются вещи с первой палубы; однако все это полагалось делать по выбору капитана и с учетом мнения членов экипажа (ст. 3).

Итальянское уложение освободило капитана от необходимости совещаться и просто предусмотрело: «в случаях необходимости выбросить груз в море, сперва выкидываются, по возможности, самые тяжелые и малоценные предметы, затем грузы с первой палубы и следующих за ней палуб, в порядке» (ст. 645).

В России этот вопрос регулировался несколько иначе. Так ст. 447 Устава торгового предусматривала, что в ситуации при необходимости выбросить часть груза для облегчения судна «то, буде если на корабле поверенный от хозяина товара, он должен, если может, кидать первый, буде же отречется или уклонится, и корабельщик усмотрит в том необходимость, то приказывает двум или трем корабельным служителям или водоходцам кидать товар в воду. В этом случае надлежит, сколько дозволит обстоятельства, кидать тот товар или груз, который дешевле, и сберегать, что драгоценнее».

В тоже время принадлежащие казне вещи выбрасывать в воду строго запрещалось: «разве киданием части онаго спасти можно остальное, но и сие не иначе делается, как с большой осторожностью, в чем корабельщик подлежит строгому ответу и отчету» (ст. 448).

Также предусматривалось, что если во избежание опасности или для спасения судна, товара или груза, или для облегчения корабля возникнет необходимость выбросить в воду часть товара, а из-за открытия люков будет причинен ущерб оставшемуся на судне товару, то этот убыток считался общей аварией (ст. 449) [3, с. 1009].

Следует, очевидно, указать, что в российском праве отдельно выделялся и такой институт аварии, как убытки взаимного вреда между купеческими судами, которым посвящалась глава 3 Устава [3, с. 1011]. Впрочем, здесь Россия не была первооткрывателем, так как подобные положения обычно базировались и отталкивались на принимаемых в странах правилах предупреждения столкновений судов. Как известно, впервые подобные нормы были составлены в 1840 г. Лондонской лоцманской ассоциацией [7].

Последний документ, который мы рассмотрим в рамках изучения определения термина «авария» в европейском законодательстве конца XIX – начала XX вв., – это проект уложения о торговом мореплавании Российской империи. Согласно этому акту, общей аварией считались повреждения, которые капитаном или по его распоряжению были намеренно причинены судну или грузу, или тому и другому с целью спасти судно и груз; либо судно или груз от грозившего им морского несчастья, а также от повреждения и издержки, которые стали последствием принятия указанных мер спасения (ст. 289).

Устанавливалось, что все не причисленные к общей аварии повреждения и издержки признаются частной аварией (ст. 290) [8, с. 80].

При этом не считались общей аварией повреждения, причиненные судну или грузу вследствие случайных событий, во время принятия мер к их спасанию, а также убытки, находящиеся лишь в случайной и косвенной связи с принятыми мерами.

Согласно с этим не возмещались в качестве общей аварии: повреждения и убытки, причиненные судну или грузу вследствие бури, пожара, кражи или других причин во время нахождения судна в порту убежище, убытки от несвоевременной, вследствие происшедшей общей аварии, доставки груза в место его назначения, увеличение премии по страхованию судна после аварии и т. п. (ст. 291).

В качестве общей аварией предполагалось возмещать в особенности:

1) груз и принадлежности судна, выброшенные за борт для его облегчения, срубленные мачты, паруса, канаты и другие принадлежности судна и покинутые якоря и якорные цепи, а также повреждения, причиненные судну или грузу вследствие принятия этих мер;

2) издержки, произведенные для облегчения судна перегрузкой груза на лихтера или прамы, а также повреждения, причиненные судну или грузу при перегрузке или обратной нагрузке либо причиненные грузу по время нахождения его на лихтерах или прамах;

3) издержки, вызванные тушением возникшего на судне пожара, а также повреждения, причиненные судну или грузу при тушении пожара;

4) повреждения, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель во избежание большей опасности;

5) повреждения, причиненные судну или грузу при снятии его с мели, хотя бы оно село на мель случайно, а также вызванные снятием судна с мели расходы;

6) издержки, вызванные заходом судна во избежание морской опасности или для необходимых исправлений в порт-убежище, как то: а) расходы по вводу и выводу судна и по разгрузке и новой нагрузке его, если разгрузка вызывается производством необходимых исправлений, а также б) расходы по хранению выгруженного груза, по найму помещений для капитана и лиц судовой команды, которые ввиду производимых исправлений не могут помещаться на судне, по питанию их и уплате им жалования, насколько притом эти расходы были произведены до устранения причины, вызвавшей заход судна в порт убежище, либо до истечения срока, достаточного для окончания необходимых исправлений, или же до принятия решения закончить плавание в порту-убежище;

7) повреждения, причиненные судну или грузу, либо тому и другому при защите их от неприятеля или морских разбойников, издержки по лечению, содержанию и награждению капитана и лиц судового экипажа, раненных при защите судна и груза, в случае смерти кого-либо из них, издержки по его погребению и вознаграждение, уплачиваемое наследникам умершего лица, а равно издержки по выкупу судна, груза и лиц судового экипажа, захваченных неприятелем или морскими разбойниками [8, с. 81–82];

8) расходы на буксиры и вообще расходы, произведенные с целью получения помощи при спасении судна и груза от морской опасности, а также повреждения, причиненные судну или грузу теми судами, которые оказывали помощь;

9) издержки по поиску и займу денег на покрытие убытков по общей аварии, а также издержки и убытки, вызванные закладом и продажей груза для этой же надобности;

10) издержки, вызванные составлением и приведением в исполнение аварийного расчета (ст. 294).

В тоже время предполагалось, что не будут возмещаться по правилам об общей аварии:

1) предметы, нагрузка которых на судна не может быть удостоверена представлением коносамента или иным несомненным образом, а также деньги, процентные бумаги и драгоценности, о которых капитану не было заявлено; к общей аварии причисляются, однако, убытки, понесенные капитаном, лицами судовой команды или пассажирами от утраты или повреждения во время общей аварии одежды, вещей, находившихся в личном их употреблении, и багажа;

2) выброшенный за борт палубный груз; при этом груз считался палубным и тогда, когда он был помещен в надстройке, не представляющей собой одного целого вместе с остовом судна либо вообще не в достаточной мере ограждающей груз от соединенных с морским плаванием опасностей;

3) повреждения машины или котлов, а также повреждение или потеря парусов и рангоута, хотя бы они были вызваны направленными к спасению судна от грозившей ему опасности усилиями, кроме, однако, случая форсирования машины или чрезмерного пользования парусами при усилиях снять судно с мели или продвинуть его дальше на мель с целью улучшить его положение; в последних двух случаях происшедшие повреждения и убытки причисляются к общей аварии;

4) убытки от выбрасывания за борт самовозгоревшегося груза и вообще повреждения и убытки, причиненные при тушении пожара тем частям судна или груза, которые сами находились в огне;

5) убытки, понесенные вследствие обрушения обломков частей судна или остатков рангоута и других предметов, уже ранее пострадавших от частной аварии [8, с. 83].

Были включены в проект и правила «новое вместо старого», которые были помещены в ст. 299 [8, с. 85–86]. Этот шаг стал прямым следствием влияния Йорк-Антверпенских правил 1890 г. на российское морское право [9].

В завершение изучения становления термина «авария» в морском праве нельзя обойти наиболее важную, доминирующую страну в торговом мореплавании этого периода – Великобританию. Английское право давало определение общей аварии в ст. 66, п. 2 закона о страховании 1906 г., представляя остальное регулировать обычаю, судебной практике и соглашению сторон. Звучит это определение так: «акт общей аварии имеет место, когда во время опасности добровольно и разумно сделаны и допущены чрезвычайные жертвы или издержки с целью сохранения собственности, которая оказалась в опасности в общем предприятии».

Как видно из представленного материала, к началу XX в. начался процесс унификации подходов к определению понятий общей и частной аварий в морском праве европейских стран. Вызвано это различными причинами, однако, по нашему мнению, важнейшим в данном случае был фактор влияния интересов страховых компаний, действующих в разных странах, заинтересованных в выработке и принятии единообразных норм в этих вопросах.

Список литературы

1. Богатир В. В. Организация та діяльність комерційних судів Таврійської губернії (1819–1898 роки) / В. В. Богатир; за заг. ред. Зайчука О. В. – К. : СПД Чалчинська Н. В., 2014. – 164 с.
2. Коммерческий кодекс Франции / предисловие, перевод с французского, дополнение, словарь-справочник и комментарии В. Н. Захватаева. – М.: Волтер Клувер, 2008. – 1272 с.
3. Свод Законов Российской империи. Т. XI. Ч. 2. Издание не официальное – СПб.: Дятел, 1913. – 1321 с.
4. Германские законы о торговом мореплавании. Под редакцией В. С. Садовского. – СПб.: Типография т-ва «Народная польза», 1902. – 248 с.
5. Устав Торгового мореплавания итальянского королевства. – СПб.: Печатано в типографии морского министерства, в Главном Адмиралтействе, 1877. – 196 с.
6. Итальянские законы о торговом мореплавании. – С.-Петербург: Типография В. Киришаума, 1903. – 350 с.
7. История правил предупреждения столкновений судов в море. URL: <http://flot.com/publications/books/shelf/mppss72guide/3.htm> (дата обращения 11.04.2017).
8. Уложение о торговом мореплавании (проект). – С.-Петербург: Типография В. Ф. Киришаума, 1909. – 222 с.
9. Йорк-Антверпенский правила 1890 г. Перевод с английского Я. А. Тикстона. Основные положения о больших или общих авариях. – С.-Петербург, типография Н. Н. Клобукова, 1903. – 36 с.

Sorokin George. Becoming of determination of term «accident» in a naval law // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical Science. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – Р. 19–105.

This article is sanctified to историко-правовым bases of becoming of term «accident» in the naval law of the European countries and Russia. The evolution of this term is traced in the normatively-legal acts of France, Germany, Italy and Russia. The role of insurance companies and societies is indicated on becoming of term «accident» in the European naval law, reception of this term in the Russian imperial legislation and his subsequent development at drawing up a draft of code of law about the trade seagoing of the Russian empire. Drawn conclusion that by the end of – to beginning of XX of century XIX European legal science in this question actively passed a period to mutual integration of the applied approaches and decisions.

Keywords: term «accident», naval law, insurance companies, legislation, codes, unitization.

Spisok literatury

1. Bogatir V. V. Organizatsiya ta dlyalnost komertsylnykh sudiv Tavriyskoyi guberniyi (1819 – 1898 roki) / V. V. Bogatir; za zag. red. Zaychuka O. V. – K. : SPD Chalchinska N. V., 2014. – 164 s.
2. Kommercheskiy kodeks Frantsii / predisloviye, perevod s frantsuzskogo, dopolneniye, slovar-spravochnik i kommentarii V. N. Zahvataeva. – M.: Volter Kluver, 2008. – 1272 s.
3. Svod Zakonov Rossiyskoy imperii. T. XI. ch. 2. Izdaniye ne ofitsialnoe – SPb. «Dyatel». – 1321 s.
4. Germanskiye zakonyi o torgovom moreplavaniy. Pod redaktsiyei V. S. Sadovskogo. – SPb.: tipografiya T-va «Narodnaya polza», 1902. – 248 s.
5. Ustav Torgovogo moreplavaniya italyanskogo korolevstva. – SPb.: Pечатano v tipografii morskogo ministerstva, v Glavnom Admiralteystve, 1877. – 196 s.
6. Italiyanskiye zakonyi o torgovom moreplavaniy. – S.-Peterburg, tipografiya V. Kirshbauma, 1903. – 350 s.
7. Istoriya pravil preduprezhdeniya stolknoveniy sudov v more. <http://flot.com/publications/books/shelf/mppss72guide/3.htm>
8. Ulozheniye o torgovom moreplavaniy (proekt). – S.- Peterburg, Tipografiya V. F. Kirshbauma, 1909. – 222 s.
9. York-Antverpenskyy pravila 1890 g. Perevod s angliyskogo Ya. A. Tikstona. Osnovnyie polozheniya o bolshih ili obschih avariayah. – S.-Peterburg, tipografiya N. N. Klobukova, 1903. – 36 s.