

УДК 347.644

## РАЗРАБОТКА И ПРИНЯТИЕ ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИХ ПРАВИЛ 1890 Г.

*Сорокин Г. А.*

*Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского*

В конце XIX – начале XX вв. единообразие в морском праве относительно определения термина «авария» на наднациональном уровне в основном отсутствовало, хотя и наблюдались общие сходные черты, возникшие под давлением представителей страхового бизнеса. До унификации, осуществленной в 1890 г., законодательство и судебная практика различных государств придерживались двух различных концепций: «общей опасности» (common safety) и «общей пользы» (common benefit). Йорк-Антверпенские правила 1890 г. вытеснили почти повсеместно применение национального законодательства об общей аварии в той части вопросов, которые регулируются правилами; эти национальные законы в дальнейшем применялись при ссылке сторон на эти правила в редакции 1890 г. разве что в качестве вспомогательного источника права. Правила были доработаны и дополнены в 1924 г., что позволило сделать их более универсальными. В измененном виде они действуют и теперь.

**Ключевые слова:** Йорк-Антверпенские правила, страхование, авария.

В предыдущих публикациях нами уже были рассмотрены основные составляющие европейских нормативных актов, устанавливающих определение термина «авария» в морском праве, и выявлено, что в изучаемый период (конец XIX – начало XX вв.) единообразие на наднациональном уровне в основном отсутствовало, хотя и наблюдались общие сходные черты, возникшие под давлением представителей страхового бизнеса [1–2].

Отсюда не удивительно, что такое положение дел в отношении к общей аварии и трудно переоценимое практическое значение этого вопроса для международного торгового мореплавания вызывало большое число судебных споров. В том числе и в отношении, к примеру, по вопросу, по законам какой страны следует расследовать то или иное событие, приведшее к аварии, особенно вне территориальных вод какой-либо страны.

Учитывая отсутствие до создания Лиги Наций каких-либо авторитетных межгосударственных органов, да и не всегда понимание важности решаемых вопросов со стороны государственной власти, именно частные лица и фирмы, заинтересованные в торговом мореплавании, по собственной инициативе занялись выработкой единых правил об общей аварии. Происходил данный процесс на конференциях судовладельцев, экспортеров и страховщиков.

М. И. Савченко отмечает: «В середине XIX века стали предприниматься усилия к международной унификации института общей аварии. Первая попытка была предпринята на конференции, состоявшейся в Глазго в 1860 году, а в 1864 году в Йорке (Англия) были приняты Йоркские правила. Затем на конгрессах ассоциации международного права (International Law Association) в Гааге и Бремене. В 1877 году они были пересмотрены в Антверпене и в 1890 году получили название Йорк-Антверпенских правил» [3].

В данном случае, очевидно, стоит напомнить, что под общей аварией понимаются общие убытки, которые были понесены сторонами. Чтобы убытки были признаны общей аварией, необходимо одновременно выполнять следующие условия:

а) опасность должна быть общей для всего морского предприятия судна, фрахта и перевозимого судном груза;

б) убытки должны быть понесены вследствие намеренных расходов и пожертвований;

в) расходы и пожертвования должны быть чрезвычайными.

Общая опасность для всего морского предприятия является одним из основных условий. До унификации, осуществленной в 1890 г., законодательство и судебная практика различных государств придерживались двух различных концепций: «общей опасности» (common safety) и «общей пользы» (common benefit).

Под «общей опасностью» в тот период понимались пожертвования и расходы, произведенные в интересах безопасности судна, груза и другого имущества, участвующего в общем морском предприятии.

Под «общей пользой» понимались расходы, понесенные в интересах завершения рейса, включая расходы, понесенные в порту-убежище (обработка груза, портовые сборы, заработная плата и довольствие членов экипажа судна, топливо, предметы снабжения и замещающие расходы).

Первой концепции придерживались Англия и некоторые другие страны, второй – США и многие европейские страны.

Унификация, осуществленная в Йорк-Антверпенских правилах 1890 г., утвердила единый принцип – «общей пользы» [4].

Учитывая специфику международных отношений в данный период, эти правила делались обязательными только в случае включения их в условия договора о морской перевозке путем ссылки на них. Они достигли почти всеобщего признания и широкого распространения. Так, в 1921 г. законодательство РСФСР приняло Йорк-Антверпенские правила при расчетах об общей аварии.

Задача этих правил состояла в изложении возможно более исчерпывающего перечня случаев общей аварии; будучи составлены практиками, правила носят отпечаток казуистичности, однако каждое Йорк-Антверпенское правило, составленное в форме технического описания случая, дает возможность применять его к большому числу случаев.

Правила 1890 г. состоят из 18 статей, из которых каждая называется «Правила». Разбить эти 18 правил на группы затруднительно, так как они расположены без выдержанной системы. Можно отметить только, что первые 12 правил определяют те случаи, убытки от которых следовало принимать на общую аварию. Последние же 6

правил были посвящены в основном определению порядка разверстки убытка [5, с. 3–36].

В частности, правило 1-е определяет категорически, что выбрасывание палубного груза не принимается на общую аварию. Следует также указать, что действие этого правила в Великобритании часто исключалось по взаимному соглашению сторон договора морской перевозки, в особенности при перевозках лесных грузов [6, с. 100].

Правило 2-е имело большое значение как единственное, дающее некоторое общее определение общей аварии: «Убыток, причиненный судну или грузу, вместе и отдельно, явившийся следствием жертвы в целях общего спасения...».

Правило 3-е говорит об убытках от тушения пожара; эти убытки принимались на общую аварию, но убытки, явившиеся от того, что данные части груза или судна были в огне, на общую аварию не принимались, оставаясь на счете самих собственников, т. е. являлись частной аварией.

Правило 4-е не принимало на общую аварию обрушение обломков судна, рангута и др. предметов, уже ранее снесенных бурей. Это положение могло в некоторых случаях противоречить общему принципу общей аварии, так как обрушение обломков могло также явиться жертвой для общего спасения, но это правило было принято потому, что обломки признавались утратившими ценность.

Правило 5-е вызывало наибольшие споры. Оно касалось преднамеренной посадки на мель, но исключало из общей аварии случай, когда, «не будь приняты меры, судно неминуемо затонуло бы, было бы выброшено на берег или на склады». При чтении этого правила в нем на первый взгляд трудно найти логичность: раскрывает смысл этого правила рассмотрение тех соображений, которые были в виду у его составителей. Английский страховой Ллойд настаивал на необходимости вообще исключить из общей аварии убытки от преднамеренной посадки на мель, так как этот прием мог служить сокрытием частной аварии; судно, которому грозит неминуемая гибель, уже потерпело этим аварию, но только частную, для него выбора нет, и в посадке на мель нет никакой жертвы, а потому не должно быть и распределения, каждый из участников предприятия должен сам нести свой убыток, являющийся прямым следствием уже наступившей морской опасности. С предложением Ллойда большинство конференции, однако, не согласилось.

В этом правиле (5-м) отразились характерные особенности общей аварии. Этот институт сохраняется не в целях взаимного страхования участников предприятия (т. е. не для того, чтобы убыток одного из участников покрыли все участники общества), а для того, чтобы капитан в момент опасности мог свободно выбрать, как и чем пожертвовать для спасения, руководствуясь соображениями целесообразности и не боясь, что убытки от такой жертвы упадут только на его доверителя, судовладельца или на одного из грузовладельцев. Если же у капитана не было выбора, если несчастье и убытки уже наступили и причинены ненамеренно, то не было и оснований такой убыток распределять между всеми участниками предприятия [6, с. 101; 5, с. 3–36].

Следует указать, что новая редакция 1924 г. изменила правило 5-е в том смысле, что не подлежал принятию на общую аварию случай намеренной посадки на мель, если судно неминуемо было бы выброшено на берег или скалы. Случай намеренной

посадки на мель, если бы без этой меры «судно неминуемо затонуло», по редакции 1924 г. был принят на общую аварию.

Очевидно, что это изменение внесено потому, что при судостроительной технике начала XX весьма сложно было учесть момент, с какого можно было считать судно неминуемо гибнущим, так как всегда были какие-либо способы, которые можно еще применить для спасения, а в особенности при сохранении такой управляемости судна, что оно еще могло быть направлено на мель.

Правила 6-е и 7-е касались: убытков от формирования, повреждения и потери парусов вследствие усилия стащить или втащить выше на мель судно для целей общего спасения; убытков в машине и котлах от старания снять с мели судно, находящееся в опасном положении; в этих случаях убытки следовало принимать на общую аварию, независимо от того, произошла ли посадка на мель намеренно или вследствие несчастного случая.

Правило 8-е говорит о принятии на общую аварию издержек по снятию судна с мели.

Правило 9-е трактовало принятие на общую аварию утрату инвентаря и предметов снабжения, сожженных вместо топлива, если на судно был взят полный запас топлива.

Согласно правилу 10-му признавались общей аварией:

- а) расходы по заходу и выходу из порта-убежища;
- б) расходы по выгрузке, если это было необходимо, в порту-убежище для общего спасения или исправления повреждения;
- в) расходы по нагрузке и хранению в порту-убежище, причем расходы по хранению принимались на общую аварию только до того момента, когда судно признано негодным к плаванию или откажется от продолжения рейса;
- г) расходы по буксировке судна в другой порт или переотправке товаров, если это будет сделано из порта, в котором судно находится, и если оно могло бы быть починенным так, чтобы принять полный груз, но, несмотря на это, во избежание лишних расходов по грузу, будет отбуксировано в другой порт, или если туда будут переотправлены грузы.

Правило 11-е принимает на общую аварию жалование и продовольствие экипажа при вынужденной задержке в порту убежище.

Правило 12-е принимает на общую аварию убытки и утрату в грузе при выгрузке и нагрузке, если расходы по таковой были приняты на общую аварию [6, с. 102; 5, с. 3–36].

Правила 13-е и 14-е говорят о скидках со стоимости ремонта, принятого на общую аварию, в виду замены старого новым.

Правило 15-е принимает на общую аварию потерю фрахта за пожертвованный груз.

Правило 16-е говорит о способе исчисления сумм, подлежащих покрытию по общей аварии.

Правило 17-е определяет порядок установления размеров взносов каждого участника предприятия для покрытия суммы, подлежащей возмещению.

Правило 18-е определяет, что все, что не предусмотрено настоящими правилами, должно быть регулируемо теми законодательством и судебной практикой, которыми стороны должны были подчиняться, если между ними не было соглашения о

принятии Йорк-Антверпенских правил. Это 18-е правило имеет важное значение, так как устанавливает принципы, что при применении этих правил все же местное законодательство сохраняет свое значение, но только по вопросам, не предусмотренным правилами [5, с. 36].

Таким образом, Йорк-Антверпенские правила 1890 г. вытеснили почти повсеместно применение национального законодательства об общей аварии в той части вопросов, которые регулируются правилами; эти национальные законы в дальнейшем применялись при ссылке сторон на эти правила в редакции 1890 г. разве что в качестве вспомогательного источника права [6, с. 103].

#### Список литературы:

1. Сорокин Г. А. Регулирование вопросов относительно столкновения морских судов в конце XIX – начале XX вв. / Г. А. Сорокин // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. – Т. 2 (68). № 2. – С. 66–74.
2. Сорокин Г. А. Становление определения термина «авария» в морском праве / Г. А. Сорокин // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. – Т. 2 (68). № 1. – С. 91–105.
3. Савченко М. И. Морское право. 2008. URL: <http://jurisprudence.club/mejdunarodnoe-pravo-soderj/morskoe-pravo.html>
4. Общая авария. (к изменению некоторых подходов). - URL: [http://www.logistics.ru/9/24/i20\\_19307p0.htm](http://www.logistics.ru/9/24/i20_19307p0.htm).
5. Йорк-Антверпенские 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.
6. Рыкачев В. Н. Морское торговое право. Сравнительный систематический очерк законодательства СССР, Англии, Германии и Франции / В. Н. Рыкачев. – М.: Транспечать НКПС, 6-я типо-лит. Транспечати НКПС, 1928. – 189 с.

**Sorokin G. Development and acceptance of York-Antwerp of rules 1890** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 2. – P. 82–87.

In the end XIX - beginning of XX of century uniformity in a naval law in relation to determination of term "accident" at наднациональном level was mainly absent, though there were general similar lines arising up under constraint representatives of insurance business. To the unitization carried out in 1890, a legislation and judicial practice of the different states adhered to two different conceptions of "general danger"(common safety) and "general benefit"(common benefit). York-Antwerp of rule 1890 forced out almost everywhere application of national legislation about a gross average in that part of questions that is regulated by rules; these national laws were used in future, at reference of parties to these rules in a release 1890, unless as an auxiliary source of right. Rules were finished off and complemented in 1924, that allowed to do their more universal. In the changed kind they operate now.

**Keywords:** York-Antwerp of rule, insurance, accident.

#### Spisok literaturyi

1. Sorokin G. A. Regulirovanie voprosov otnositelno stolknoveniya morskikh sudov v kontse XIX – nachale XX vv // Uchenye zapiski Kryimskogo federalnogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. – 2017. – Т. 2 (68). № 2. – S. 66–74.
2. Sorokin G. A. Stanovlenie opredeleniya termina «avariya» v morskome prave Uchenye zapiski Kryimskogo federalnogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. – 2017. – Т. 2 (68). № 1. – S. 91–105.
3. M.I. Savchenko. Morskoe pravo. 2008. URL: <http://jurisprudence.club/mejdunarodnoe-pravo-soderj/morskoe-pravo.html>

4. Obschaya avariya. (k izmeneniyu nekotoryih podhodov). - URL:  
[http://www.logistics.ru/9/24/i20\\_19307p0.htm](http://www.logistics.ru/9/24/i20_19307p0.htm).
5. York-Antverpenskij pravila 1890 g. Perevod s angliyskogo Ya. A. Tikstona. Osnovnyie polozheniya o bolshih ili obschih avariyah. – S.-Peterburg, tipografiya N. N. Klobukova, 1903. – 36 s.
6. Ryikachev V. N. Morskoe torgovoe pravo. Sravnitelnyiy sistematicheskij ocherk zakonodatelstva SSSR, Anglii, Germanii i Frantsii. – M.: Transpechat NKPS, 6-ya tipo-lit. Transpechati NKPS, 1928. – 189 s.