



*Шемонаєв В.Ю.,*

*доцент кафедри морського права Одеської  
національної морської академії, кандидат  
юридичних наук*

## **ПОНЯТТЯ Й ОЗНАКИ ЗАГАЛЬНОЇ АВАРІЇ В СУЧАСНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ**

Припускається, що термін “аварія” походить від арабського слова “*awar*” – “ушкоджений товар, збиток”. При цьому, однак, справедливо підкреслюється, що не всі збитки, понесені в процесі торговельного мореплавства, відносяться до загальної аварії. Наприклад, збитки, пов’язані з ушкодженням суден при зіткненні або при випадковій посадці судна на мілину, до загальної аварії не відносяться. Тому найбільш важливими для нас є питання про те, які ж збитки відносяться до загальної аварії.

Основна мета статті полягає в тому, щоб встановити, які збитки у вигляді витрат, пожертувань, утрат визнаються загальною аварією.

Під загальною аварією (*general average*) розуміються збитки, понесені внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертувань заради загальної безпеки з метою запобігання від небезпеки майна, що бере участь у загальному морському підприємстві судна, фрахту і вантажу, який перевозиться судном<sup>1</sup>.

Загальна аварія - це наслідок якої-небудь морської події, що створює небезпеку загибелі судна, вантажу і фрахту: зіткнення судна, пожежі на судні, втрати судном остійності, нещастя судна і т.д. Для запобігання загибелі судна вживаються необхідні заходи, які тягнуть певні витрати або пожертування. Саме ці збитки у вигляді витрат, пожертувань, утрат визнаються загальною аварією<sup>2</sup>.

Оскільки загальна аварія є як інститутом міжнародного приватного морського права, так і цивільно-правовим інститутом, що існує в рамках національного законодавства, то відносини, що виникають при загальній аварії, регулюються як міжнародними порядками (Йорк-Антверпенськими правилами в різних редакціях, але насамперед у редакції 1974 р. з доповненнями 1990 р.), так і національним законодавством (Кодексом торговельного мореплавства України 1995 р.; морськими законами інших держав; Положенням про асоціації диспашерів і порядок складання диспаш 1990 р. та іншими нормативними актами).

За структурою Йорк-Антверпенські правила підрозділяються на літерні (від “А” до “G”) і цифрові (від I до XXII). У літерних правилах міститься визначення загальної аварії (Правило “А”) та інші положення загального характеру. Окремі види загальноаварійних збитків, які частіше інших зустрічаються на практиці, названі в цифрових правилах Йорк-Антверпенських правил.

Зразковий, а не вичерпний характер носить і перелік видів загальної аварії, що міститься в ст. 279 КТМ України. Він починається словами “зокрема”, і інші збитки, прямо в цій статті не названі, але які мають всі ознаки загальної аварії і підпадають тим самим під її загальне визначення (ст. 277 КТМ), також повинні визнаватися загальноаварійними.

Як виняток в деяких випадках, спеціально передбачених Йорк-Антверпенськими правилами, а також і ст. 280 КТМ України, до загальної аварії прирівнюються збитки, що не володіють повною мірою всіма необхідними для цього ознаками.

<sup>1</sup> Мешера В. Ф. Морское право. - М.: Транспорт. 1962. - С. 23.

<sup>2</sup> Сидоренко А. В. Чрезвычайные морские происшествия (правовые аспекты). – Одесса: Латстар, 2001. – 400 с.



Кодекс торговельного мореплавства України містить визначення поняття загальної аварії, перелік її видів, передбачає порядок розподілу загальної аварії, а також містить вказівки на принцип визначення права, яке підлягає застосуванню.

Так, ст. 277 КТМ дає визначення поняття загальної аварії, вказуючи, що загальною аварією визнаються збитки, понесені внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних пожертвувань з метою порятунку судна, фрахту і вантажу, який перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки, і встановлює, що загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно до їхньої вартості.

Правило "А" у Йорк-Антверпенських правилах 1974 р. передбачає, що загальна аварія "має місце тоді і тільки тоді, коли навмисно і розумно зроблені надзвичайні пожертвування або понесені надзвичайні витрати заради загальної безпеки, з метою запобігання від небезпеки майна, що бере участь у загальному морському підприємстві".

Так само за змістом, але в більш точному формулюванні визначена загальна аварія в КТМ України, де під нею розуміються "збитки, понесені внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою порятунку судна, фрахту і вантажу, який перевозиться на судні від загальної для них небезпеки" (ч. 1 ст. 277).

Як вважають багато вчених, з цього визначення випливає, що для визнання загальною аварією збитків, які виникли під час перевезення, потрібна наявність одночасна чотирьох умов. Необхідно, щоб витрати і збитки були:

- навмисними;
- розумними;
- надзвичайними;
- понесеними з метою порятунку судна, вантажу і фрахту від загальної для них небезпеки, що при цьому повинна бути реальною і досить серйозною<sup>3</sup>.

Мабуть, найбільш великий перелік ознак загальної аварії був запропонований професором В.Ф. Мешерою, який вважав, що предметом окремого аналізу має бути практично кожне слово в її визначенні і пропонував таке їхнє тлумачення:

1) "внаслідок" - загальними визнаються тільки такі збитки, що стали прямим результатом акту, який підпадає під ознаки цього визначення. Отже, необхідний причинний зв'язок між цим актом і збитками. У протилежному випадку збитки будуть не загальними, а приватними, із усіма наслідками, що звідси випливають, для зацікавлених осіб;

2) "надзвичайних" - витрати, що включаються до складу загальних збитків, не належать до числа планованих перед початком рейса. Вони не є звичайними витратами по експлуатації судна, зайнятого перевезенням вантажу, а виникають через надзвичайні обставини;

3) "зроблених" - мається на увазі активна діяльність, яка потягла збитки, а не стримування від дій, що також може привести до збитків у мореплаванні, але в останньому випадку збитки не будуть загальними;

4) "навмисно" - думка про витрати і пожертвування, а також намір їх зробити властива тільки людям. Отже, безпосередньою причиною загальних збитків можуть бути тільки дії людей, що передбачали й очікували настання певних збитків, не якась випадковість;

5) "з метою порятунку" - намір людей повинен переслідувати певні цілі, якими є рятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні. Отже, збитки - не самоціль, а спосіб запобігання великих збитків;

<sup>3</sup> Мешера В.Ф. Морское право. - М.: Транспорт, 1962. - С. 23.



б) “від загальної небезпеки” - погроза втрат повинна бути загальною для судна, фрахту і вантажу, який перевозиться на судні. Таким чином, при відсутності на судні вантажу не буде умов для загальних збитків;

7) “розумно” - дії людей по рятуванню судна, фрахту і вантажу від загальної для них небезпеки повинні бути такими, щоб збитки, заподіявані цими діями, були по можливості мінімальними й у той же час найбільш ефективними в економічних відносинах<sup>4</sup>.

Разом з тим слід зазначити, що навіть така повна характеристика складових частин (елементів) поняття загальної аварії не є вичерпною і загальноприйнятною.

Крім того, недоліком приведеної позиції є те, що отут, скоріше, міститься тлумачення поняття загальної аварії замість аналізу її ознак. У зв'язку з цим варто звернути увагу на ту обставину, що ознаки загальної аварії, як правило, одночасно трактуються і як умови виникнення права на її розподіл, на що спеціально зверталася увага в літературі по морському праву. Якщо ж вести мову про “умови” загальної аварії (деякими авторами навіть використовується термін “принципи”, що вважається не зовсім вдалим, оскільки точніше говорити про “принципи розподілу загальної аварії”, а це вже інша правова категорія), то число їх, мабуть, повинне бути мінімальним, оскільки сам термін “умови” орієнтує на те, що повинні бути зазначені лише ті обставини, без яких виникнення цих правовідносин неможливе.

Наявність у сукупності зазначених ознак дозволяє говорити про наявність загальної аварії.

Разом з тим необхідно ще раз звернути увагу на обставину, що цей інститут сформований на основі сполучення казуїстичного і системно-структурного принципів. Тобто загальне визначення поняття загальної аварії доповнює зразковий перелік випадків (видів) дій, які потягли збитки, що можуть бути віднесені до загальної аварії. Характеристика цих дій відповідно до перерахованих вище ознак є як би додатковою (допоміжною) кваліфікацією (перевіркою) збитків як загальної аварії. Крім того, визначення наявності загальної аварії на підставі системи ознак (умов) застосовується в тих випадках, коли конкретна ситуація відсутня в переліку.

Таким чином, літерні і цифрові правила Йорк-Антверпенських правил, ст. ст. 177, 279, 280 КТМ України носять характер взаємно доповнюючих норм.

У зв'язку з цим доцільно назвати отут основні випадки загальної аварії. Оскільки в КТМ України цей перелік даний більш компактно, скористаємося цим законом, а не Йорк-Антверпенськими правилами.

Відповідно до ст. 279 КТМ України до загальної аварії у випадку наявності її загальних ознак, зокрема, належать:

1) збитки, викликані викиданням за борт вантажу або приналежностей судна, а також збитки від ушкодження судна або вантажу при вжитті заходів для загального порятунку, зокрема внаслідок проникнення води в трюми через відкриті для викидання вантажу люки або інші зроблені для цього отвори;

2) збитки, заподіяні судну або вантажеві під час гасіння пожежі на судні, враховуючи збитки від зробленого з цієї метою затоплення палаючого судна;

3) збитки, заподіяні навмисною посадкою судна на мілину і зняттям такого судна з мілини;

4) збитки від ушкодження двигунів, інших машин або котлів судна, що знаходиться на мілині, заподіяні спробою зняти судно з мілини;

5) надзвичайні витрати, зв'язані з перевантаженням вантажу, палива або предметів постачання із судна в ліхтери, з найманням ліхтерів і зі зворотним завантаженням на судно, зроблені у випадку посадки судна на мілину;

<sup>4</sup> Советское морское право: Учебник для вузов мор. транспорта / Под ред. В. Ф. Мешеры. - М.: Транспорт, 1980. - С. 220.



б) збитки від ушкодження або загибелі вантажу, палива або предметів постачання, заподіяні переміщенням їх на судно, вивантаженням із судна, зворотним навантаженням і укладанням, а також при збереженні в тих випадках, коли самі витрати на виконання цих операцій визнаються загальною аварією;

7) витрати, зроблені з метою одержання допомоги як за договором про рятування, так і без нього в тій мірі, у якій рятувальні операції здійснювалися з метою запобігання небезпеки для судна, фрахту і вантажу;

8) збитки від забруднення навколишнього природного середовища, що виникло внаслідок загальної аварії;

9) втрата фрахту, викликана втратою вантажу, у тих випадках, коли втрата вантажу відшкодується в порядку розподілу загальної аварії, при цьому з фрахту виключаються витрати, що були б зроблені перевізником вантажу для його одержання, але внаслідок пожертвування зроблені не були<sup>5</sup>.

Крім того, стаття 280 КТМ передбачає, що до загальної аварії також відносяться або прирівнюються:

1) витрати, викликані змушеним заходом судна в місце притулку або поверненням у порт відправлення внаслідок нещасного випадку або будь-якої іншої надзвичайної обставини, що потягнули необхідність такого заходу або повернення заради загальної безпеки;

2) витрати, пов'язані з виходом судна з первісним вантажем або його частиною з місця притулку або з порту відправлення, куди воно було змушене повернутися;

3) витрати, пов'язані з переміщенням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення, заходу або місці притулку, зроблені заради загальної безпеки або для одержання можливості виправити суднові ушкодження, викликані нещасним випадком або іншими надзвичайними обставинами, якщо ці виправлення були необхідні для безпечного продовження рейсу;

4) витрати по збереженню, враховуючи обґрунтоване страхування, по зворотному навантаженню й укладанню вантажу, палива або предметів постачання, вивантажених або переміщених при обставинах, зазначених у пункті 3 цієї статті; але якщо судно визнане непридатним до плавання, якщо воно не продовжило свого початкового рейсу, витрати на збереження приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмовлення від рейсу або до дати завершення вивантаження вантажу, якщо судно буде визнано непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати;

5) витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені в зв'язку з продовженням цього рейсу в результаті заходу судна в місце притулку або повернення його в порт відправлення через обставини, зазначені у пунктах 1 і 3 цієї статті; однак якщо судно визнане непридатним до плавання або якщо воно не продовжило первісного рейсу, такі витрати приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмовлення від рейсу або до дати завершення вивантаження вантажу, якщо судно було визнано непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати;

б) витрати на заробітну плату і зміст суднового екіпажу, що виникли під час затримки судна в інтересах загальної безпеки в будь-якому місці внаслідок нещасного випадку або іншої надзвичайної обставини або для ремонту ушкоджень, заподіяних такою обставиною, якщо

<sup>5</sup> Коментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Под ред. А.Л. Маковского. – М.: Транспорт, 1973. - С. 266-269



ремонт ушкоджень необхідний для безпечного продовження рейсу. Витрати на паливо, предмети постачання і портові витрати, що виникли при затримці, відшкодовуються в порядку розподілу загальної аварії, за винятком витрат, що виникли через ремонт, що не приймається на загальну аварію;

7) передбачені в пунктах 1-6 цієї статті витрати, викликані необхідністю переходу судна з місця притулку в інше місце через неможливість зробити ремонт у першому місці притулку, а також витрати на такий перехід, включаючи тимчасовий ремонт і буксирування;

8) вартість тимчасового ремонту судна, зробленого з метою загальної безпеки в порту відправлення, заходу або в місці притулку, а також вартість тимчасового ремонту ушкоджень, прийнятих на загальну аварію; однак вартість тимчасового усунення випадкових ушкоджень, необхідних тільки для завершення цього рейсу, відшкодовується лише в межах тих відвернених витрат, що були б віднесені до загальної аварії, якби це усунення не було зроблено;

9) усі надзвичайні витрати, зроблені замість інших витрат, що були б віднесені до загальної аварії; однак вони відшкодовуються лише в межах відвернених витрат незалежно від економії, отриманої ким-небудь з учасників загальної аварії внаслідок таких витрат, що замінюють<sup>6</sup>.

Порівняльний аналіз приведених норм КТМ України, різних редакцій Йорк-Антверпенських правил, КТМ СРСР 1968 р. і КТМ Російської Федерації показує, що при визначенні переліку в КТМ України за основу взяті Правила в редакції 1950 р. і КТМ СРСР 1968 р., у той час як КТМ РФ орієнтується на Йорк-Антверпенські правила 1974 р. і 1994 р., що представляється більш вдалим.

Як відзначалося вище, приведений перелік не є вичерпним. Він усього лише містить вказівки на найбільш типові в практиці торговельного мореплавства ситуації, пов'язані з провадженням витрат ким-небудь з учасників морського підприємства для запобігання загальній для судна, фрахту і вантажу, який перевозиться, небезпеці, і опис таких ситуацій. Крім того, у відповідних нормах міститься опис характеру і сутності дій, які відносяться до загальної аварії, визначається характер і перелік витрат, що змушені понести учасники торговельного підприємства в тій або іншій типовій ситуації, і т.п.

Варто звернути увагу на те, що перераховані вище й інші конкретні випадки загальної аварії в літературі нерідко іменують “видами загальної аварії”.

Однак вживання такої термінології тут представляється некоректним, оскільки мова йде не про класифікації, як це має місце, коли говорять про “види”, а лише про перелік випадків, які відносяться до загальної аварії. Тому більш вдалим і точним здається слововживання “випадки загальної аварії” або “типові випадки загальної аварії”.

У сучасній теорії і практиці морського права під загальною аварією (*generale average*) розуміються збитки, понесені внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань заради загальної безпеки з метою збереження від небезпеки майна, що бере участь у загальному морському підприємстві судна, фрахту і вантажу, який перевозиться судном.

На основі аналізу цього визначення, а також інших норм Йорк-Антверпенських правил і національного законодавства, в статті пропонується такий перелік умов розподілу загальної аварії:

- 1) наявність збитків;
- 2) навмисність збитків;
- 3) розумність збитків;

<sup>6</sup> Сидоренко А. В. Чрезвычайные морские происшествия (правовые аспекты). – Одесса: Латстар, 2001. – 400 с.



4) надзвичайність збитків;

5) наявність небезпеки, загальної для судна, фрахту і вантажу, який перевозиться на судні.

При цьому відзначається, що в принципі можна було б вести мову про три умови: 1) наявність навмисних, розумних і надзвичайних збитків; 2) наявність загальної небезпеки для судна, фрахту і вантажу, який перевозиться на судні; 3) спрямованість дій, які потягли збитки, на порятунок судна, фрахту і вантажу, який перевозиться на судні від загальної для них небезпеки.

Однак при визначенні наявності загальної аварії практично виправданим виглядає збереження більшого числа умов загальної аварії, оскільки мова йде одночасно і про її ознаки.



*Николайчук Л.М.,*

*доцент кафедри правознавства*

*Івано-Франківського національного*

*технічного університету нафти і газу*

### **НАБУТТЯ ГРОМАДЯНАМИ ПРАВА ПРИВАТНОЇ ВЛАСНОСТІ ЗА ОКРЕМИМИ ВИДАМИ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИХ ДОГОВОРІВ ПРО ВИКОНАННЯ РОБІТ І НАДАННЯ ПОСЛУГ**

Крім договорів, які безпосередньо спрямовані на виникнення права приватної власності у набувача майна – громадянина: купівлі-продажу, поставки, контракції, міни (бартеру), довічного догляду, ренти, дарування тощо (договорів про реалізацію майна), громадяни можуть набувати право власності на майно і в результаті укладення та виконання окремих видів цивільно-правових договорів про виконання робіт і надання послуг. Зокрема, право приватної власності у фізичної особи-замовника на новостворений об'єкт може виникнути і на основі договору підряду. Відповідно до пунктів 1 і 2 ст. 837 ЦК, за договором підряду одна сторона (підрядник) зобов'язується на свій ризик виконати певну роботу за завданням другої сторони (замовника), а замовник зобов'язується прийняти та оплатити виконану роботу. Договір підряду може укладатися на виготовлення, обробку, переробку, ремонт речі або на виконання іншої роботи з переданням її результату замовникові.

Наведене визначення договору підряду дає підстави виділити принаймні дві істотні ознаки цього типу договорів про виконання робіт. По-перше, договір підряду укладається на виготовлення або переробку (обробку, ремонт речі тощо) або на виконання іншої роботи з переданням її результату замовникові. Передаючи замовникові річ, виготовлену за договором підряду, підрядник передає і права на неї. За цією ознакою договори підряду відрізняються від договорів про надання послуг, за якими послуга не виступає у вигляді певного об'єктизованого результату, а надається і споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності (п. 1 ст. 901 ЦК). По-друге, спільною для підрядних договорів ознакою є несення підрядником ризику випадкової загибелі предмета підряду або неможливості закінчення роботи. Ризик підрядника полягає у тому, що коли предмет договору підряду до здачі його замовникові був випадково знищений, або закінчення роботи стало неможливим без вини сторін, підрядник не має права вимагати плати за виконану роботу (ч. 1 п. 1 ст. 855 ЦК).

Істотною умовою договору підряду, як і всякого цивільно-правового договору, є умова щодо предмета договору, його кількісних, якісних та інших показників. При погодженні цієї