

УДК 656. 612. 088

И.М. Петров

**ОБЩАЯ АВАРИЯ КАК ФУНКЦИЯ ЭРГАТИЧЕСКИХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ
ПЕРЕВОЗКАМИ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ**

В работе разработан и предложен эвристический алгоритм действий морского агента при наступлении общей аварии. Уточнены признаки (условия) и виды общей аварии. Дана характеристика лиц, которые могут участвовать в распределении общей аварии. При рассмотрении и решении проблемы использованы эргономические подходы, при этом морской агент рассматривается как эргатический элемент сервисной эргатической системы управления производственной деятельностью судна во время его стоянки в порту.

Ключевые слова: эвристический алгоритм, эргатическая система, эргономические принципы, морской агент, общая авария, аварийный комиссар, аджастер, диспашер, диспаша, расходы, пожертвования.

У роботі розроблений і запропонований евристичний алгоритм дій морського агента у разі настання загальної аварії. Уточнено ознаки (умови) і види загальної аварії. Дана характеристика осіб, які можуть брати участь у розподілі загальної аварії. При розгляді та вирішенні проблеми використані ергономічні підходи, при цьому морський агент розглядається як ергатичний елемент сервісної ергатичної системи управління виробничою діяльністю судна під час його стоянки в порту.

Ключові слова: евристичний алгоритм, ергатична система, ергономічні принципи, морський агент, загальна аварія, аварійний комісар, аджастер, диспашер, диспаша, витрати, пожертвування.

The work developed and proposed a heuristic algorithm of actions of marine agent upon the occurrence of general average. Refined features (terms) and the types of general average. The characteristics of the persons who may participate in the distribution of general average. In considering and addressing ergonomic approaches used, and the marine agent is considered as an ergatic element of service ergatic operating management system of the vessel during its stay in the port.

Keywords: heuristic algorithm, ergatic system, ergonomic principles, marine agent, general average, average adjuster emergency commissioner, adjusters, average adjuster, expenses, donations.

Постановка проблемы в общем виде и её связь с важными научными или практическими задачами. Современные сервисные эргати-ческие системы управления морскими перевозками характеризуются выполняемыми

операторами сложными эргатическими функциями, такими как производство полезных действий обслуживания, материальное производство и др. Одной из таких функций в морском судоходстве является общая авария. Каждое морское предприятие связано с рисками аварийных повреждений судна и перевозимых грузов вплоть до их гибели. Как результат, в целях спасения судна и груза стороны перевозки судовладельцы, грузовладельцы, фрахтователи вынуждены нести убытки и разумные пожертвования. В настоящей статье под общей аварией будем подразумевать чрезвычайные пожертвования и расходы, намеренно и разумно произведенные для спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности. На практике, условия об общей аварии включаются почти во все чартеры и коносаменты.

Операторы сервисных эргатических систем отличаются способностью воспринимать сложные объекты, процессы или явления как единое целое, творчески и гибко действовать в сложных непредвиденных ситуациях, переходить от одних технологий управления к другим в зависимости от конкретных управленческих ситуаций.

Современное морское судоходство характеризуется усилением ряда тенденций, таких, как увеличение размеров судов, развитие портов, создание спасательных служб, улучшение средств связи и др. Капитану в случае наступления общей аварии стало тяжело действовать адекватно и эффективно. Вместе с тем исследователи при разработке вопросов, связанных с общей аварией, рассматривали её с точки зрения юридических, коммерческих, финансовых аспектов, и очень мало уделяли внимания организационным. То есть ранее не учитывались поведение, поступки, траектории действий таких операторов сервисных эргатических систем, какими являются морские агенты. На практике же каждый из них, так или иначе, сталкивался с непредвиденными обстоятельствами, связанными с общей аварией. Любой агент обязан абсолютно ясно понимать доктрину общей аварии, чтобы без проблем разрешить сложившуюся ситуацию с агентуемым судном. Он обязан быть знаком с основными принципами определения размера аварии, распределения денежных средств, расчета контрибуционного капитала и дивиденда, величины взносов всех участников аварии. От действий агента зависит, какую сумму получит судовладелец в компенсацию потери фрахта и других затрат.

В настоящей статье предпринята попытка восполнить пробел в оценке той большой роли, которая принадлежит морскому агенту в правильном и справедливом оформлении общей аварии.

Анализ последних достижений и публикаций, в которых начато решение данной проблемы и выделение нерешенных ранее частей общей проблемы.

Концепция общей аварии восходит к древним временам. Она является одним из древнейших институтов международного частного морского права и нашла место еще в Законах Хаммурапи, в Родосских морских законах, в Кодексе Юстиниана I, в «Никомаховой Этике» Ари-

стотеля [1, 2]. Начиная с XIX в. сформировалось современное понимание общей аварии. С этих позиций она разработана в Торговом кодексе Наполеона, в английском законе о морском страховании (1906 г.) и т.д.

Современную законодательную базу общей аварии, составляют – на международном или региональном уровнях – Йорк-Антверпенские правила об общей аварии, Рейнские правила 1979 г., Дунайские правила 1990 г., законодательство стран, в портах которых суда заканчивают рейс после происшествий, приведших к общей аварии, на национальном – КТМ Украины, ст. 277-293.

Йорк-Антверпенские правила были приняты в 1864 г. на конференции в Йорке, в 1877 г. пересмотрены в Антверпене. Современный этап развития торгового мореплавания отражает последние редакции Йорк-Антверпенских правил, от 1994 г. и от 2004 г. Деятельность морского агента затрудняет то обстоятельство, что Йорк-Антверпенские правила являются диспозитивными, это лишь морское обыкновение, поэтому упоминание о них должно содержаться в чартере, коносаменте, страховом полисе и т. д. Каждые последующие Йорк-Антверпенские правила не отменяют предыдущих. В связи с этим в договоры фрахтования и коносаменты могут включаться любые правила с указанием года вступления их в силу. Последняя редакция 2004 г. еще не нашла достаточной интерпретации и толкования. Её положения не вошли полностью во все проформы чартеров и проходят апробацию в коносаментах и других проформах [1]. Очевидную сложность придает то, что Йорк-Антверпенские правила не являются полным сводом правил, регулирующих правоотношения по поводу общей аварии.

Изучением института общей аварии занимались многие отечественные и зарубежные ученые. Среди них следует отметить работы Р.И. Акимова, К.И. Александровой, И.С. Жилина, Г.Г. Иванова, Р.Р. Оберга, А.В. Сидоренко, П.И. Яркина, В.Ю. Шемонаева, Т.Р. Короткого, А.А.-А. Ницевича, Н.В. Мельникова и др.

Отдельными проблемами, связанными с практикой распределения общей аварии, занимались К.С.Д. Баттерфильд, П.П. Виноградов, К.К. Гун, М.А. Гроссгольм, А.В. Кордон, Е.В. Михаэлис, Э.Ф. Стивенс, Н.А. Фафурин, Е.Р. Харди Айвами и др.

К сожалению, можно заключить, что многие работы носят дискуссионный характер, не отличаются комплексными подходами, содержат разнобой при отнесении общей аварии к тому или иному виду или при выделении обязательных условий для этого, представляют «размытый» статус диспашеров, не учитывают многообразие особенностей распределения убытков между участниками.

Формулирование целей статьи (постановка задачи). На основании вышеизложенного формулируем постановку задачи, решаемой в данной статье.

Объектом исследования является сервисная эргатическая система обеспечения производственной деятельности морских транспортных судов.

Предмет исследования: действия морского агента и выполняемые им процедуры в случае наступления общей аварии.

Цель исследования: Анализ общей аварии как функции эргатических систем управления перевозками грузов морским транспортом и разработка адекватного эвристического алгоритма поведения морского агента при наступлении общей аварии

Изложение материала исследования с обоснованием полученных научных результатов. Изначально термин «авария» означал поврежденный товар, убыток (арабское «awar») [1]. В современном морском судоходстве термин «авария» подразумевает ущерб и убытки, причиненные судну, грузу и фрахту в процессе морской перевозки. В соответствии с природой этих убытков и принципами их распределения между участниками перевозки они подразделяются на общую аварию и частную аварию. Термин «общая авария» употребляется также в смысле акта, то есть действия, имеющего целью правовые последствия.

Прежде всего, считаем необходимым уточнить терминологию, относящуюся к деятельности специалистов, связанных с установлением и расчетом общей аварии. Особенно это относится к национальной практике, где до 90-х годов особого внимания на это не обращали.

«Аварийный комиссар (Average Adjuster) – физическое или юридическое лицо, к услугам которого обращаются страховщики для защиты своих интересов при наступлении страхового случая с застрахованным имуществом» [3]. Как видим, данное определение не содержит четких границ сферы деятельности. На наш взгляд, более четко указывается, что деятельность аварийного комиссара проистекает в области страхования грузов, перевозимых морским транспортом, в [4]: «Аварийный комиссар – это лицо или фирма, занимающаяся установлением причин, характера или размера убытка по застрахованным судам и грузам...». При этом указывается, что «...при отсутствии рекомендаций в страховом полисе принято обращаться к агентам Ллойда». В середине 90-х годов аварийный комиссар сошел с судна на берег и занялся деятельностью в иной сфере, чем морские перевозки. Поэтому, в [5] уточняются его дополнительные функции: «Аварийный комиссар проводит осмотр поврежденного имущества, занимается его реализацией, осуществляет его розыск, собирает информацию о местном страховом рынке, по поручению страховщика может оплачивать убытки за его счет, контролировать ПРР и осуществлять счет груза. По окончании работы составляет аварийный сертификат или доклад».

Во многих случаях синонимом понятия «аварийный комиссар» является понятие «аджастер» (adjuster – регулятор). В [6] дается определение аджастера, как физического или юридического лица, «представляющего интересы страховщика при решении вопросов, связанных с уре-

гулированием заявленных страхователем или выгодоприобретателем требований по возмещению ущерба, возникшего в связи со страховым случаем».

К функциям аварийного комиссара и аджастера близки функции сюрвейера. Но в отличие от аджастера сюрвейер осматривает имущество до момента заключения договора страхования [5]. По заключению сюрвейера страховщик принимает решение о заключении договора страхования.

Из анализа многих источников следует, что синонимом понятия «аджастер» является «диспашер». Термин «диспашер» французского происхождения и происходит от французского слова «диспаша» (dispache), что означает «расчет убытков по общей аварии и их распределение между участниками морского предприятия соразмерно стоимости судна, груза и фрахта» [4. С. 36]. В странах англосаксонской правовой семьи используется термин «average adjuster», который широко используется в континентальной Европе [1].

В справочнике [7. С. 141] диспаше дается следующее определение: «Это специальный документ, устанавливающий наличие общей аварии судна, а также расчет и распределение убытков между организаторами рейса (грузовладельцем, судовладельцем, фрахтователем). В диспаше мотивируются доводы о признании вида аварии, приводится расчет общей и частной аварии, вычисляется контрибуционный дивиденд. Заканчивается диспаша балансом. За составление диспашы взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется пропорционально между всеми участниками общей аварии». Место составления диспашы может оговариваться в соглашении сторон договора.

На основании определения «диспаша», «аджастер» – это «диспашер, специалист в области составления диспаш – расчетов по распределению убытков между судном, грузом и фрахтом в связи с общей аварией [4. С. 5]». Аналогичное мнение высказано в определении [7. С. 12]: «Диспашер – то же, что и аджастер. Аджастер – специалист в области морского права, составляющий диспашу».

Именно во взаимоотношения с диспашерами агенту приходится вступать при наличии общей аварии. Функции диспашеров выполняют, как правило, специализированные фирмы. В странах СНГ при ТПП существуют Ассоциации диспашеров. Соответственно отечественные диспашеры назначаются Президиумом ТПП и руководствуются КТМ, а также Положением о бюро диспашеров при ТПП. За рубежом диспашер, как правило, назначается судовладельцем и руководствуется его инструкциями.

Стоимость имущества (судна, груза и фрахта), ради спасения которого была произведена общая авария, называется контрибуционный капитал. Сумма общей аварии делится на контрибуционный капитал. Это частное есть контрибуционный дивиденд. Произведение контрибуционного дивиденда на величину части контрибуционного капитала, принад-

лежащую участнику морского предприятия (находящуюся на его риске), составляет величину его взноса на покрытие общей аварии. Сумма взносов всех участников общей аварии покрывает общеварийные убытки. Эти средства направляются на возмещение общей аварии и распределяются между лицами, понесшими таковые убытки.

В [8. Ст. 277] приведено: «Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности».

Такое определение не способствует бесспорному определению признаков (условий) наступления общей аварии. Так, В.Ю. Шемонаев выделяет 5 таких условий [9], а по мнению В.Ф. Сидорченко, общая авария имеет 6 признаков [10].

Автор же на основе агентской практики считает достаточным ограничиться 4-мя обязательными признаками (условиями), при наличии которых убытки могут быть отнесены к общей аварии. Это, прежде всего, наличие реальной и достаточно серьезной опасности, общей для судна, груза и фрахта. Кроме того, расходы или пожертвования должны быть совершены намеренно, сознательно и с целью предохранения от грозящей опасности. Они должны быть разумными, что позволяет спасти наибольшую по стоимости часть имущества с наименьшими затратами.

Их характер чрезвычайный или экстраординарный (например, расходы по оплате услуг спасателей или по заходу судна в порт-убежище, убытки от тушения пожара на судне или от намеренной его посадки на мель). Предлагаемые обязательные признаки (условия) приведены на рис. 1.



Рис. 1. Обязательные признаки (условия), при наличии которых убытки могут быть отнесены к общей аварии

Перечень видов общей аварии, содержащийся в [8. Ст. 279], начинается словами «в частности» и, поэтому носит примерный, но не исчерпывающий характер. Виды общей аварии могут быть классифицированы, как показано на рис. 2.

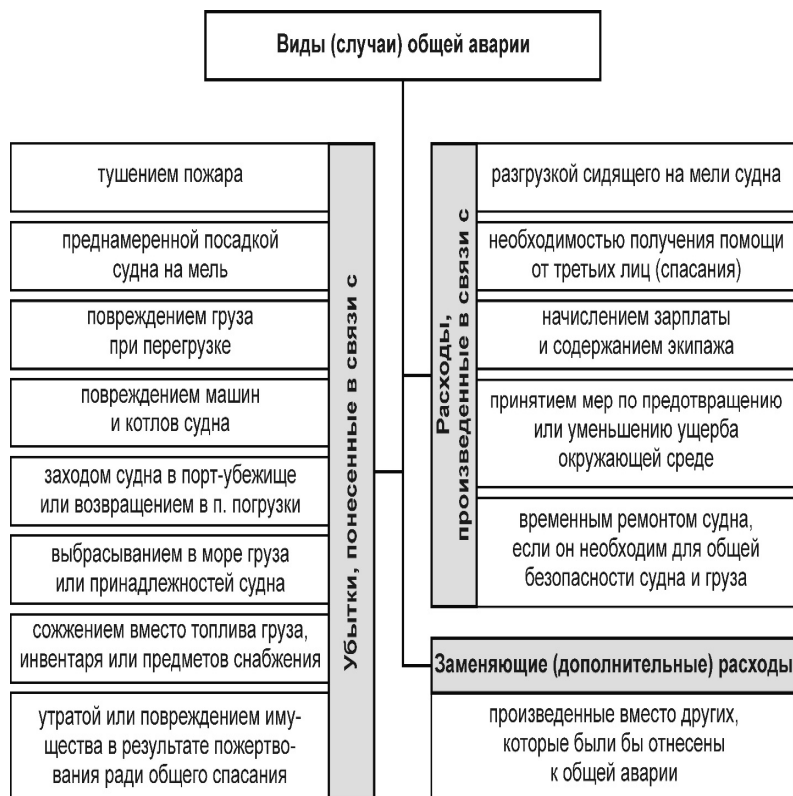


Рис. 2. Примерный перечень видов общеаварийных расходов и убытков

По получении грузового манифеста, на основании чего можно уточнить каким грузам причинен ущерб, грузополучатели, владельцы контейнеров должны быть извещены повторно. Акт, в котором будут отражены все меры и расходы, предпринятые капитаном в общих интересах судна и груза, будет составлен по прибытии судна в порт с участием представителя грузополучателя. В нем должен быть обязательно отмечен характер повреждения грузов.

На практике бывают ситуации, когда грузополучатель может представить свой экземпляр коносамента и деливери-ордера до прибытия судна, а агент не информирован об общей аварии. Для этого деливери-

ордер должен иметь отметку «в зависимости от благополучного прибытия и общей аварии, если таковые имели место».

Таблица

Сравнительные признаки общей и частной аварии

Общая авария	Частная авария
1. Опасность угрожает:	
- всему морскому предприятию	- интересам отдельного участника
2. Убытки понесены:	
- сознательно	- случайно
3. Убытки представляют собой:	
- чрезвычайные расходы	- издержки, обычные для морской перевозки
4. Убытки и пожертвования были:	
- разумными, достаточными и великими для спасения от опасности	- неразумными либо чрезмерными и не великими для спасения от опасности
5. Убытки, упомянутые в нормативных актах были причинены	
В данном контексте выделение нецелесообразно	выбрасыванием за борт возгоревшегося груза; потерей палубного груза; частям судна и груза при тушении пожара; обрушением обломков, рангоута и другое; форсированием работы СЭУ; намеренной посадкой на мель, берег, скалы, рифы; увеличением времени рейса (простой, зарплата и т.п.); неудачной швартовкой; неосторожностью при проведении ПРР

Также агент обязательно должен проинформировать о происшедшем P&I Club. Всех необходимо предупредить, что по приходу судна в порт будет заявлен морской протест и о том, что груз будет выдаваться только против общеаварийных подписок грузополучателей (General Average Bonds) и общеаварийной гарантии страховщиков груза (General Average Guarantee). Агент должен заранее позаботиться о том, чтобы судовладелец выслал в компанию достаточное количество бланков аварийной подписки и аварийного бонда, обязательно Lloyd's form.

Агент должен напомнить капитану, что записи в судовом и машинном журналах, описывающие факты, вызвавшие необходимость пойти на чрезвычайные убытки и расходы в связи с актом общей аварии, должны быть подробными, а также то, что потребуются данные судовых журналов (выписки из них), подтверждающие мореходность судна, компетентность капитана и экипажа, добросовестность судовладельца как перевозчика. Особое внимание следует обратить на достоверное отражение фактов до аварии и непосредственно после неё. Это в значительной мере поможет определить размер и причины общеаварийных убытков и составить диспашу на основании достоверных данных.

По приходу судна в порт агент содействует капитану в заявлении морского протеста, который является одним из важнейших документов, представляемых в качестве доказательства действий, предпринятых капитаном судна в общих интересах спасения судна и груза.

Агент должен обратить внимание капитана порта и нотариуса на то, что морской протест заявляется в связи с общей аварией. До начала выгрузки агент вручает капитану оформленные и подписанные грузополучателем и страховщиком аварийные бонд и подписку, также заверенные его подписью и печатью. Это должно быть сделано во избежание использования капитаном судна залогового права.

По прибытии на судно представителя аварийных диспашеров (General Average adjuster) агент, не пытаясь снизить размеры ущерба, совместно с судовой администрацией оказывает ему содействие в сборе необходимых документов для оформления аварии.

Это выписка из судового журнала, копии морского протеста, аварийной подписки, счета за произведенные работы, акты осмотра судна и груза, коносаменты и др.).

Диспашер приступает к диспашному производству только при наличии заявления заинтересованной стороны (судовладельцев, грузовладельцев, страховщиков) с приложением касающихся аварии документов. Вынося мотивированное постановление – признать или не признать наличие общей аварии, диспашер действует по определенной схеме: сначала объясняет, почему он признает тот или иной случай общей аварией, затем приводится расчет общей и частной аварии. В разделе о контрибуционном капитале показывается общая стоимость имущества, участвующего в покрытии общей аварии, и исчисляется контрибуционный дивиденд. Завершает расчет диспаш-баланс [1].

Важно, чтобы агент вел строгий бухгалтерский учет выплат, связанных с общей аварией, для дальнейшей передачи диспашерам. В дополнение к фактическим затратам (пользование услугами связи, транспортом) диспашеры также должны принять такие расходы, как разумное вознаграждение агенту за деловой опыт, сверхурочные персоналу, однако они безжалостно исключают любые неправомерные, неподтвержденные расходы [2].

По окончании расчета диспаша и точного определения диспашерами размеров контрибуционных взносов, каждый грузополучатель должен взять на себя безотзывное обязательство уплатить необходимую сумму, что обеспечивается со стороны грузополучателей подписью на аварийном бонде (обычно вместе с ведомостью оценочной стоимости), а со стороны страховщика или банка – аварийной гарантией. В случае отсутствия гарантии грузовладелец обязан выплатить наличный задаток (депозит) в размере, установленном диспашерами. Он требуется, как пра-

вило, от мелких коммерсантов, которые не всегда знают, что покрытие общей аварии должно обязательно входить в их страховку [2].

Общеварийные подписки должны быть представлены по каждому коносаменту соответственно, а общеварийные гарантии могут быть представлены на несколько коносаментов по частям груза, застрахованным соответствующими страховщиками, с указанием гарантии коносаментов, покрывающих данную часть груза и стоимости груза.

При возникновении претензий по грузу агент должен обратить внимание на то, чтобы в документах грузополучателя, заявляющего претензию, было отмечено – на палубе или в трюме находится поврежденный груз и, если в трюме, то в каком именно, и к какому коносаменту относится.

Агенту и капитану надо лично убедиться и четко понимать, кого представляют сюрвейеры, прибывшие и работающие на судне в связи с оформлением общей аварии, с тем, чтобы не ущемить интересы судовладельца из-за возможной утечки информации. Для согласования действий по предоставлению информации капитану следует обращаться за помощью к представителю аварийных диспетчеров.

Если сюрвейерский осмотр груза проводится от имени грузополучателей, необходимо проследить, чтобы сюрвейер включил в составляемый акт данные о количестве поврежденных грузовых мест отдельно по каждому трюму и отдельно по палубному грузу с указанием номера коносамента. Это в дальнейшем даст возможность отнести конкретные убытки на общую аварию.

При наличии повреждений судну вследствие общей аварии агент по поручению судовладельца должен заказать через корреспондента P&I или представителя аварийных диспетчеров выгрузки осмотр повреждения независимым сюрвейером с последующим составлением сюрвейерского акта, в котором должны быть подробно указаны все повреждения, полученные судном, а также расходы, понесенные в связи с полученными повреждениями и, по возможности, причины их возникновения.

В случае возникновения акта общей аварии из-за неисправностей судна (заказ буксиров, сброс палубного груза из-за потери управляемости, заход в порт-убежище для ремонта скрытого дефекта судна и т.п.) агент должен обратить внимание капитана на необходимость категорически отказывать представителям грузополучателей в проведении осмотра судна, доступе к судовым документам и записям. Этим лицам нужно стараться не давать информации по неисправностям, явившимся причиной акта общей аварии, так как эти данные могут быть использованы для того, чтобы доказать, что судно было в немореходном состоянии до начала рейса, и грузополучатели не обязаны возмещать свою долю по общей аварии.

Эвристический алгоритм поведения морского агента в случае общей аварии приведен на рис. 3.

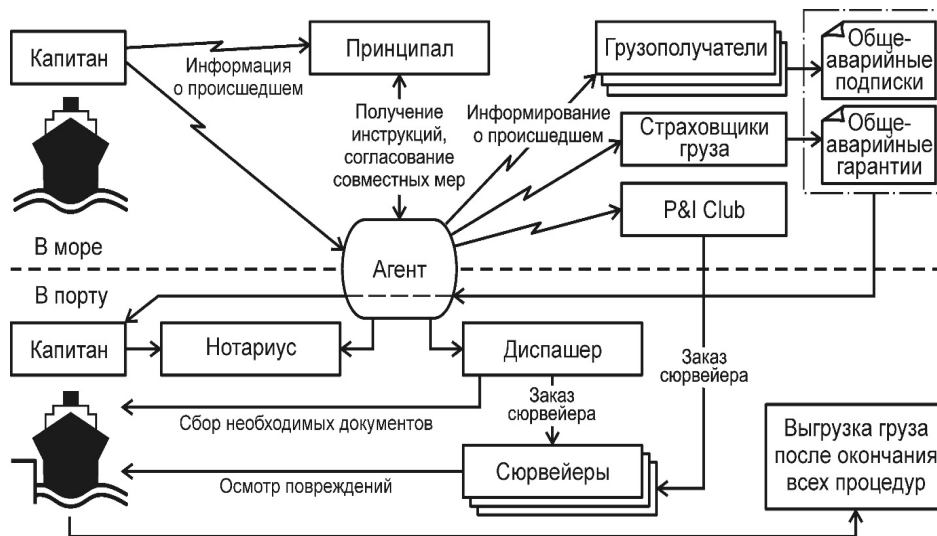


Рис. 3. Эвристический алгоритм поведения морского агента в случае общей аварии

В заключение отметим те трудности, что возникают у агента в случае общей аварии при участии украинского грузовладельца. Они вызваны несовершенством законодательства и связаны с предоставлением необходимого обеспечения [11]. Действительно, помимо оформленной аварийной подписки, судовладелец потребует депозит, банковскую гарантию либо гарантию страхового общества, при условии страхования груза. Но согласно Закону Украины «О порядке осуществления расчетов в иностранной валюте» действует правило «возврата валюты в течение 90 дней». Так как это для грузовладельца не реально, он обязан получить индивидуальную лицензию НБУ либо оплатить пеню в размере 0,3 % от суммы. Предоставление банковской гарантии также повлечет за собой не меньше трудностей, а расходы по её получению через украинские банки, покупающие её у Европейского банка, составят порядка 5 % от суммы гарантийного обязательства.

Выводы и перспективы дальнейшей работы

1. В настоящее время общая авария остается сложным специфическим правовым институтом, не имеющим аналогов в других областях человеческой деятельности, кроме как в области эксплуатации морского транспорта. Он нуждается в совершенствовании.

2. Эффективность перевозочной деятельности судовладельцев зависит во многом от четких и правильных действий капитана и агента в соответствии с разработанными и описанными в статье процедурами.

3. Агенты и капитаны должны профессионально разбираться в вопросах, связанных с морской аварией и следовать принципам, диктуемым требованиями законодательства, хорошей морской практики и хорошей практики морского агентирования. Они должны избегать технических, коммерческих и процессуальных ошибок, также разобранных в данной работе, которые могут иметь серьезные последствия для судовладельцев и принципалов.

4. Йорк-Антверпенские правила еще не вошли во все проформы чартеров. В случае возникновения общей аварии условия чартера и коносамента являются единственным основанием для урегулирования взаимоотношений участников транспортного предприятия.

5. Разнообразие видов общеаварийных убытков, наличие на судне грузов большого числа разных владельцев делают распределения общей аварии весьма трудоемкими, требующими специальных знаний и опыта. Осложнения, возникающие в связи с общей аварией, невозможно решить без привлечения профессиональных диспашеров и адвокатов.

6. Требуется отладки механизм финансового обеспечения по общей аварии для украинских грузовладельцев.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Общая авария: международные и национальные стандарты // Т.Р. Короткий, Н.В. Мельников, А.А. Ницевич, В.П. Лебедев, А.С. Ходаковская; Под ред. Т.Р. Короткого. – Одесса: Фенікс, 2007. – 136 с. (Сер.: Практика морского бизнеса).*
2. *Штекель Л.И. Агентирование. Port Agency: Справочное пособие. – Одесса: Студия «Негоциант», 2005. – 176 с.*
2. *Калашиников В.А. Рынок: Бизнес. Коммерция. Экономика. Толковый терминологический словарь. – Изд. 2-е, испр. и доп. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 1994. – С. 4.*
3. *Журавлев Ю.М. Словарь – справочник терминов по страхованию и перестрахованию. – М.: Издат. центр «Анkil», 1994. – С. 4.*
4. *Материалы сайта <http://tmn.v-transport.ru>*
5. *Материалы сайта финансово-аналитического центра «Брокер» <http://www/lib.mabico.ru/30.html>.*
6. *Юлдашев Р.Т. Страховой бизнес. Словарь-справочник. – М.: Издат. центр «Анkil», 2005. – 124 с.*
7. *Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.В. Современный экономический словарь. – М.: Инфра, 1996. – 83 с.*
8. *Кодекс торгового мореплавання України. – Друк з вид. «Відомості Верховної Ради України (ВВР)», 1995, № 47-52,*

розд. IX, гл. 1, ст. 277-293, гл. 2, ст. 294, 295 (Вводиться в дію Постановою ВР № 277/94 –ВР від 09.12.94). – Одеса: МП Латстар, 1999. – 128 с.

9. Шемонаев В.Ю. *Загальна аварія (цивільні аспекти): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ин-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. – К., 2003. – С. 13.*
10. Сидорченко В.Ф. *Общая авария. – СПб., 1999. – С. 110.*
11. Ярмолович Р.П., Удолатий А.А. *Общая авария, её значение в коммерческой эксплуатации судна / Матеріали науково-методичної конференції «Сучасні проблеми підвищення безпеки судноводіння» 7-8 жовтня 2009 р. – Одеса: ОНМА, 2010. – С. 124-125.*

Стаття надійшла до редакції 15.09.2015

Рецензенти:

доктор технічних наук, професор, декан судноводійного факультету Національного університету «Одеська національна морська академія» **М.М. Цимбал**

кандидат технічних наук, доцент, заступник генерального директора групи компаній «Uni-Laman» **Б.А. Жіжа**