

# КАК ЭТО НАЗВАТЬ?

Наздратенко А.Е. –  
ФГУП «Нацрыбресурс»

## ПОНЯТИЕ И ПРИЗНАКИ ЧАСТНОЙ АВАРИИ

**П**ервоначально понятие «авария» означало любое происшествие на море или внутренних водах, в результате которого пострадали люди, погибли или получили повреждения судно и груз. На первом плане была физическая составляющая, под которой предполагалось потопление судна, посадка на мель, пожар, столкновение судов и т.п. Что касается расходов и убытков, то они рассматривались как неизбежная составная часть «аварии». Но поскольку не всякая авария как физическое явление влекла за собой причинение ущерба и расходов, то постепенно это понятие стало подразделяться по степени возрастания негативных последствий на: 1) аварийные происшествия, 2) аварии, 3) кораблекрушения. Это деление сохранилось до наших дней.

Иначе говоря, термин «авария» означает: во-первых, физическое явление (пожар, взрыв), вызывающее убытки и расходы; во-вторых, убытки и расходы, вызываемые чрезвычайными действиями по устранению или уменьшению степени опасности для людей и имущества на море. В зависимости от того, была ли опасность возникновения расходов и убытков общей для всех участников морского предприятия или она грозила только некоторым из них, понятие «авария» подразделялось на «общую» и «частную» аварию.

Последующее развитие этих понятий, начиная со второй половины XIX в., шло по пути постепенного уточнения видов расходов и убытков, распределяемых среди участников «морского предприятия», то есть «общей» аварии. Все остальные случаи специально не нормировались и соответствовали понятию «частная» авария. Что касается абсолютной величины расходов и убытков, относимых на общую или частную аварию, то частноправовые расходы и убытки в сотни раз превосходят общеаварийные, а отношение к частной аварии в определенной мере пренебрежи-

тельное, как к чему-то второстепенному (Werner, 1991). При этом не ведется изучение понятия «частная авария», не выявляются ее признаки, теоретическое и практическое значение.

Для характеристики частной аварии определенное значение имеет тот факт, что Йорк-Антверпенские правила 1994 г. подразделяются на две неравноценные части: публичноправовую и частноправовую. Первая включает в себя стандарты чрезвычайных действий, а вторая – правила распределения среди участников морского предприятия расходов и убытков, возникающих в результате чрезвычайных действий.

Важно также отметить, что публичноправовая часть правил намного больше по объему, чем частноправовая, поскольку последняя определяет только распределение расходов и убытков. В то время как первая регламентирует проведение чрезвычайных операций как в случаях общей, так и частной аварий, преследуя обеспечение безопасности международного мореплавания, т. е. безопасности людей, имущества, окружающей среды. При этом не имеет значения, как будут распределены возникающие в результате чрезвычайных действий расходы и убытки.

Для обеспечения безопасности международного мореплавания был заключен целый ряд международно-правовых актов: Конвенция о грузовой марке 1966

г., Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974/2001 г., Международная конвенция о спасании 1989 г., а также Йорк-Антверпенские правила 1994 г., публичноправовая часть которых в полной мере соответствует международным стандартам безопасности мореплавания.

Первое важное отличие частной аварии от общей состоит в том, что при отсутствии «морского предприятия» не может быть и частной аварии. Например, в 1964 г. траулер «Шарлотта» с уловом рыбы сел на мель и был спасен буксиром «Джексон» вблизи берегов Великобритании. Владелец траулера добивался признания суммы спасательного вознаграждения в качестве общей аварии, стремясь возложить оплату части вознаграждения на владельца рыбоприемного пункта, который по договору с владельцем траулера считался собственником пойманной рыбы. Однако английский суд признал, что налицо частная авария, поскольку не было морского предприятия. Согласно обычаям, улов рыбы становится грузом лишь после сдачи рыбы приемщику.

Вместе с тем возможны ситуации, когда даже при наличии морского предприятия распределение расходов и убытков по правилам общей аварии не производится.

В 1989 г. итальянский траулер «Солчиаро» добывал и обрабатывал рыбу, которую прямо на судне сдавал уже как груз береговому приемщику, который перегружал рыбу в транспортный рефрижератор. Из-за аварии траулер «Солчиаро» был отбуксирован в порт, где и передал груз, потребовав распределить спасательное вознаграждение по правилам общей аварии. Французский суд признал, что налицо частная авария, ибо фрахт за доставку траулером рыбы в порт не был предусмотрен никаким договором.



Иначе говоря, наличие морского предприятия, расходов и убытков, вызванных чрезвычайными действиями экипажа, не всегда ведет к признанию наличия общей аварии и к ее распределению.

Таким образом, наличие или отсутствие «морского предприятия» не является характерным признаком понятия «частная авария». Гораздо важнее сам факт существования расходов и убытков, которые возлагаются на того, кто их потерпел. При этом частнопроводимые расходы и убытки можно подразделить на два вида:

1) первоначальные убытки, произошедшие в результате аварийного случая (посадка на мель, пожар, столкновение);

2) последующие расходы и убытки, вызванные как дальнейшей материализацией возникшей опасности (например продолжающееся уничтожение груза пожаром), так и чрезвычайными действиями по устранению опасности.

На практике возможен ущерб как обоих указанных видов, так и одного из них. Если же нет ни того, ни другого, то нет и частной аварии. Итак, **первый обязательный признак частной аварии** – наличие убытков и/или расходов, вызванных как аварийным случаем, так и принятием чрезвычайных мер по устранению опасности.

Например, американский траулер «Гудзон» сильно поврежденный в результате столкновения (1995 г.) зашел в порт-убежище, где был признан негодным к плаванию. Стоимость судна и улова рыбы оценивалась судовладельцем в 510 тыс. долл. США. При продаже судна и рыбы с аукциона удалось выручить за судно 400 тыс. долл. США, а за рыбу – 26 тыс. долл. США. Американский суд отказался признать акт общей аварии, заметив, что налицо – частная авария, ибо для общей аварии «необходима высокая степень определенности при стоимостной оценке имущества участников морского предприятия».

**Второй признак** – это наличие опасности, которая угрожает как всему морскому предприятию, так и имущественным интересам отдельных его участников. Столь широкое понимание опасности объясняется тем, что даже при наличии опасности для морского предприятия и принятии в связи с этим чрезвычайных действий, повлекших за собой расходы и убытки, авария не обязательно является «общей», в частности тогда, когда убытки возлагаются на потерпевшего. Связано это с

тем, что признание общей аварии специалистом-диспетчером осуществляется не в обязательном порядке, даже если есть соответствующие признаки общей аварии, а лишь в том случае, если участники морского предприятия (все или кто-то из них) согласятся их распределить и обратятся в бюро диспетчеров. Если все они будут против, то не будет признано «общей» аварии, а все убытки и расходы будут отнесены к разряду «частной» аварии (Second accident involving Hong Kong ferry // Fast Ferry International. 1989 г. № 1).

**Третий признак частной аварии** – намеренность чрезвычайных действий по устранению опасности и в случае возникновения только первоначальных убытков. Например, судно получило повреждения в момент посадки на мель (первоначальный убыток), но в дальнейшем никаких убытков и расходов не понесло, ибо быстро и без посторонней помощи сошло с мели. (Three oil spills from tankships; US East and Gulf Coasts, June 23-24, 1989 г. // Hazardous cargo Bulletin. 1989 г. № 9).

Следует подчеркнуть, что если первый и второй признаки считаются «обязательными», то третий указан без такого уточнения.

**Четвертый обязательный признак частной аварии** – разумность чрезвычайных действий по устранению (уменьшению) опасности – практически совпадает по своему содержанию с аналогичным признаком общей аварии, но есть особенности его истолкования. Так, ошибочные, неверные или неточные действия экипажа аварийного судна или приглашенных спасателей при борьбе с опасностью, в результате которых был причинен дополнительный ущерб судну, как правило, не препятствуют тому, чтобы расценивать ситуацию как частную аварию. Иначе говоря, элемент разумности чрезвычайных действий при частной аварии не является столь же четким и жестким, как при общей, хотя подразумевается, что как экипаж аварийного судна, так и его спасатели действуют разумно, предпринимая конкретные действия по ликвидации или уменьшению опасности.

Вместе с тем владелец аварийного судна может потребовать в суде или арбитраже, чтобы спасателей, действовавших небрежно и причинивших тем самым какой-либо ущерб судну, лишили полностью или частично спасательного вознаграждения. Если это произойдет, то и дополнительный ущерб, при-

чиненный хотя и разумными, но неумелыми действиями спасателей, будет уменьшен на сумму вознаграждения, которое судовладелец будет выплачивать нерадивым спасателям (Ст.18 Международной конвенции о спасении 1989 г.; Ст. 348 КТМ РФ 1999 г.).

**Пятый обязательный признак частной аварии** – принятие чрезвычайных мер по устранению опасности. Имеется в виду ситуация, при которой участники морского мероприятия, понесшие ущерб, но виновные в возникновении опасности, не захотят распределения своих расходов и убытков по правилам общей аварии, поскольку не виновные участники, обязанные сделать взносы в общую аварию, затем вернут их, предъявив иски виновнику ущерба. Такому характеру взаимоотношений сторон способствует и то, что обращение в бюро диспетчеров с просьбой признать наличие акта общей аварии и распределить расходы и убытки осуществляется добровольно и, как правило, тем участником морского предприятия, который в этом максимально заинтересован. Обычно это тот, чье имущество использовалось для устранения общей опасности. Пока не признан акт общей аварии, а все остальные убытки и расходы не отнесены к частной аварии, правильнее было бы говорить о принятии чрезвычайных мер или осуществлении чрезвычайных действий по устранению опасности (частной или общей).

Согласно Йорк-Антверпенским правилам общей аварии 1994 г. большинство чрезвычайных действий осуществляется как при частной, так и при общей авариях, но сами по себе эти действия не могут быть отнесены исключительно к определенному виду аварии. Чрезвычайные действия направлены на обеспечение безопасности, в том числе и экономической, как всего морского предприятия, так и отдельных его частей.

В Йорк-Антверпенских правилах указаны следующие виды чрезвычайных действий, предусмотренные в случае как общей, так и частной аварии:

1. Выбрасывание за борт груза, который перевозился с нарушениями действующих правил морской перевозки (правило I Йорк-Антверпенских правил);

2. Выбрасывание за борт самовозгоревшегося груза (правила I, II, XIX);

3. Причинение тушением пожара убытков тем частям судна и груза, кото-



рые сами находились в огне, и потому имеют следы ожогов (правило III);

4. Обрушение тех частей судна, которые ранее уже были снесены вследствие морской опасности, то есть действием стихийных сил моря (правило IV);

5. Форсирование машин, котлов и механизмов судна, находившегося на плаву, повлекшее за собой их повреждения, даже если причиной ущерба являлись усилия, направленные на общее спасение морского предприятия (правило VI);

6. Увеличение продолжительности рейса и вызванные этим убытки, в том числе из-за простоя или рыночных потерь, т.е. связанные с падением цен (правило XI);

7. Намеренная посадка судна на мель при таких обстоятельствах, когда судно неизбежно должно было быть вынесено на мель, независимо от принимаемых мер и вызванные этим убытки (правило V).

Таким образом, чрезвычайные меры, представляющие собой свод правил, стандартов, методов и способов выполнения моряками операций по спасению людей, судна, груза от морских опасностей, в большинстве случаев одинаковы как для общей, так и для частной аварии.

**Шестой признак частной аварии** – достижение положительного результата при осуществлении чрезвычайных операций по борьбе с опасностью. Как было показано, характер опасности (общей для всего морского предприятия или для отдельных его участников) не всегда напрямую связан с характером чрезвычайных действий и достигнутым положительным результатом. Так в случаях, когда успех операций при угрозе для всего морского предприятия не достигнут, все расходы и убытки будут отнесены на тех, кто их потерпел, т.е. авария будет квалифицирована как частная.

Если успех операции достигнут и проведено распределение общеаварийных расходов и убытков, налицо общая авария. Если же убытки не будут распределены по правилам общей ава-

рии, то даже при наличии успеха чрезвычайных действий налицо будет частная авария. Также частной будет авария, вызванная, например, столкновением судов, взрывом на судне, посадкой на мель, в то время как расходы и убытки от проведения чрезвычайных действий по спасению от возникшей общей угрозы будут отнесены на общую аварию.

Таким образом, можно утверждать, что успех спасания при частной аварии – это ликвидация опасности, вызванной: 1) аварийным случаем; 2) намеренными, разумными и чрезвычайными действиями при спасении от опасности, грозящей имущественным интересам какого-то отдельного участника мореплавания, например владельца судна, на котором нет груза, т.е. морского предприятия (*Metsche S. Schiff gesunken Hunte wurde fur eine Woche gesperrt // Binnenschiffahrt. 2000 г. № 3*).

На основе шести перечисленных признаков частной аварии напрашивается следующее ее определение.

Частной аварией являются: 1) ущерб и/или расходы, вызванные аварийным случаем на море; 2) ущерб и/или расходы, вызванные намеренными, разумными и успешными чрезвычайными действиями по устранению опасности, грозящей отдельным участникам морского предприятия; 3) ущерб и/или расходы, вызванные намеренными, разумными и успешными чрезвычайными действиями по устранению опасности для морского предприятия в случаях, когда ущерб и/или расходы не распределяются по правилам общей аварии.

Можно предложить и другое определение частной аварии.

Частной аварией являются любые убытки и расходы участников торгового мореплавания, которые не распределяются по правилам общей аварии и падают на тех, кто их потерпел.

Исходя из предложенных определений, можно утверждать, что:

1) для осуществления «чрезвычайных действий» не имеют значения ни причины их возникновения, ни характер распределения возникших расходов и убытков;

2) международные правовые стандарты «чрезвычайных действий», закрепленные в Йорк-Антверпенских правилах 1994 г., применяются в равной мере как при общей, так и при частной аварии, т.е. являются едиными международными стандартами обеспечения безопасности мореплавания.



## КНИЖНАЯ ПОЛКА

**Гимбатов Г.М. Управление рыбным хозяйством России и региона. Опыт и перспективы.** – М.: ООО «Альба», 2001. – 360 с.

Автор книги – кандидат экономических наук, много лет проработавший в рыбном хозяйстве Республики Дагестан. В книге рассматриваются теоретические и практические проблемы управления рыбным хозяйством России и десяти ее рыбных регионов. Особое внимание уделено анализу и обобщению практического опыта, аккумулированного в нормативных документах министерств, ведомств и администраций регионов, посвященных рыбному хозяйству.

**Горшечников В.П. Анализ рынков малого предпринимательства.** – М.: Международные отношения, 2001. – 224 с.

Работа кандидата экономических наук В.П. Горшечникова, который многие годы занимался практическими вопросами организации малого предпринимательства в рыбной промышленности, представляет большой интерес как попытка синтеза теории и практики развития этой сферы в специфических условиях рыбной промышленности.

Подробно рассматриваются типы рынков, рыночные ситуации в рыбном хозяйстве и, что особенно важно, дается инструментарий, позволяющий познать и объяснить реальные рыночные отношения. Особый интерес представляют рассмотрение процессов согласования цены и сбыта товара на рынках малого предпринимательства, сравнительная характеристика форвардов, фьючерсов и опционов применительно к малым предприятиям.

