

DOI: 10.46340/eppd.2021.8.3.9

**Sergii Shyshykin**

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3964-5434>

*Institute of State and Law V.M. Koretsky National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv*

## THE REGULATION OF THE INSTITUTE OF GENERAL AVERAGE IN PRIVATE MARITIME LAW

**Сергій Шишикін**

*Інституті держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, м. Київ*

## РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ІНСТИТУТУ ЗАГАЛЬНОЇ АВАРІЇ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

The article is dedicated to analyzing of the international agreements, national legislation and the practical rules which govern the general average, when extraordinary measures have been incurred for the benefit of the common cause. The research has been held by analyzing of historical and modern sources of the maritime law. General average is probably the one of the oldest and specific institutes in maritime law. Its development was started in Ancient Babylon and consist of 3 periods, namely: ancient, medieval and modern. All these periods significantly influenced the formation of the institute of general average. A large number of rules used in our times, were codified centuries ago in the acts and agreements which regulate general average in ancient, medieval and modern times, such as The Rhodian Sea Laws, The Laws of Oleron, The Laws of Wisby, the Black Book of the Admiralty, etc. These acts add importance to the historical analysis of the rules by which institute of general average was regulated.

An analysis of the various historical eras of the maritime law shows that the concept of general average, namely “expenditure and sacrifices made for the common safety of the parties interested in the maritime adventure were to be paid by (some of) the parties who had benefited therefrom” has always been an integral part of the legislation that governed international trade.

However, as a rule, the historical sources of law which regulate general average were a part of the private international law. Meanwhile in our time we can see that a big part of the sources of law which regulate general average are national legislation acts such as Merchant Shipping Code of Ukraine. So, a large number of the national legislation acts make regulating of the general averages more difficult.

**Keywords:** maritime law, general average, historical analysis of general average, statement of the general average institute, historical acts which regulate general average, Merchant Shipping Code of Ukraine as regulation act of general average.

### **Постановка проблеми.**

Інститут загальної аварії є одним з найдавнішим інститутом міжнародного приватного морського права, який і наразі відіграє значну роль у розподілу збитків, які виникли під час аварії. Однак, незважаючи на значне історичне значення та значну роль інституту загальної аварії під час розподілу збитків, які виникли під час аварії, інтерес до ратифікації урядами країн норм міжнародного приватного морського права та інтерес щодо розвитку нормативно-правового регулювання правовідносин у міжнародному приватному морському праві поступово згасає, оскільки роль держави у морській торгівлі з кожним роком зменшується.

### **Аналіз основних досліджень і публікацій.**

Дослідженням проблематики загальної аварії та дослідженням інституту загальної аварії займаються такі відомі вчені, як Р. І. Акімова, К. І. Александрової, І. С. Жиліна, Жульєн Крут,

Г. Г. Іванова, А. А. Маковська, А. Л. Маковского, В. Ф. Мешера, Р. Р. Оберга, О.С. Переверзева, Г. Р. Рудольфа, Мохд Замани Ахмад, Алгантурк Лайт та інші.

**Метою статті** є комплексний аналіз міжнародно-правових аспектів загальної аварії в міжнародному приватному морському праві, а також основних напрямків удосконалення та розвитку щодо правового регулювання в даній сфері.

**Виклад основного матеріалу.** Принцип загальної аварії – «тим, що довелось пожертвувати для всіх, повинно бути розділено пропорційно між всіма зацікавленими сторонами морського підприємства» – був викладений у Стародавньому Вавілоні (Закони Хаммурапі, 1792-1750 роки до н.е.)<sup>1</sup>.

Значну роль в античній епосі відігравав збірник «Право острова Родос», який містив норми щодо наступного:

- перевезення вантажів та його збереження;
- перевантаження вантажів;
- обов'язків та відповідальності сторін при перевезенні;
- відповідальності сторін при виникненні аварії.

У Збірнику також мали місце норми, які стосувались регулювання майнових відносин. У цьому плані Збірник підіймав питання, пов'язані з розподілом збитків сторін договору про морське перевезення вантажів у випадках заподіяння судну чи вантажу будь-якого збитку.

Одночасно з регламентацією майнових відносин в Родоському морському кодексі приділялася увага й питанням щодо регулювання відносин між власником судна і наймачем судна.

Таким чином, можна зазначити, що Родоське морське право було орієнтовано на регулювання питань організації торговельних морських операцій.

Разом із тим Родоське морське право певною мірою кодифікувало звичаї, які практикувались на Середземномор'ї того часу, і поклато початок міжнародному морському праву з явно вираженим характером приватноправових морських відносин.

Норми даного кодексу діяли впродовж тривалого часу і активно використовувалися в наступних збірках морських звичаїв ряду морських держав.

Однак існує дискусія щодо того, чи дане право постало внаслідок спеціального законодавчого акту, чи є загальною назвою для збірки морських звичаїв та практик.

У Кодексі Юстиніана I, що відноситься до VI ст., говориться, що у випадку викидання вантажу за борт судна з метою його полегшення всі повинні брати участь у відшкодуванні того, що було пожертвовано в загальних інтересах<sup>2</sup>. Крім правил про загальну аварію, в Дигестах встановлюється, що для відшкодування збитків по загальній аварії пред'являється два позови: особі, яка втратила вантаж – капітану судна, капітан судна в порядку регресу – вантажовласникам, майно яких виявилось врятованим<sup>3</sup>.

Нормативно-правові акти античних часів, які регулювали відносини, що виникали в результаті загальної аварії, тільки почали закладати основи інституту загальної аварії, який ми бачимо сьогодні. Крім цього, вони значною мірою вплинули на створення і подальший розвиток міжнародного приватного морського права.

Кодекс «Базиліка», який був створений у IX столітті, регламентував торговельне мореплавство між Візантією та іншими країнами. Новаторством кодексу «Базиліка» було те, що судна, які виходять у море, повинні бути певним чином оцінені в залежності від їх розмірів, вантажомісткості і тривалості терміну служби, щоб у подальшому, якщо з ними щось трапиться, легше було зробити розрахунки для визначення розміру завданих збитків та розміру матеріальної відповідальності винних.

Наступним кодифікованим актом були «Єрусалимські Ассизи», які з'явилися внаслідок діяльності хрестоносців. «Єрусалимські Ассизи» були своєрідними кодексами, що являли собою звід законів Єрусалимського королівства. За своєю структурою «Єрусалимські Ассизи» склалися з двох частин: «Ассизи Вищої палати», що регулюють відносини між королем і його васалами, а також права

<sup>1</sup> Тренчук, П. (2006). Правовой Институт Общей Аварии. *Pravo* <<https://pravo.ua/articles/pravovoj-institut-obshhej-avarii/>> (2021, травень, 20).

<sup>2</sup> Мельников, Н., Лебедев, В. (2006). Какою аварию считать общей? *Interlegal* <[https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/general\\_averag](https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/general_averag)> (2021, травень, 09).

<sup>3</sup> Короткий, Т., Мельников, Н., Ницевич, А., Лебедев, В., Ходаковская, А., (2014). *Общая авария: международные и национальные стандарты*. Одесса: Феникс, 7.

феодалів, і «Ассизи Палати городян», які регулювали права і взаємовідносини різних категорій громадян (бюргерів).

Законодавчими актами, які замінили з часом «Єрусалимські Ассизи», стали «Олеронські сувої»<sup>1</sup>.

Значну роль в регулюванні відносин, які склалися в результаті загальної аварії, в епосі середньовіччя відігравав збірник «Олеронські сувої», який ґрунтувався на збірнику «Право острова Родос».

Основою Олеронських правил були збірники рішень, винесених морським судом острова Олерона, поблизу Бордо, який в XII столітті входив до складу герцогства Аквітанії (іноді визначають як Гієнь) і був важливим торговельним центром, де знаходився морський суд найбільшої на той момент в Атлантиці гільдії морської торгівлі.

Крім Родоського морського закону, основу кодексу склали рішення Олеронського морського суду з питань торговельного мореплавства.

Олеронські сувої служили систематизованим кодексом у той час, коли ще не існувало законодавства з питань морського права, і представляли настільки ретельний запис звичаїв, сформованих торгувати між атлантичними портами Франції, що завоювали швидке визнання і були поступово сприйняті всіма державами Західної Європи<sup>2</sup>.

Ще одним нормативно-правовим актом, який регулював питання загальної аварії, є Чорна книга адміралтейства, яка являла собою збіркою Англійського адміралтейського права, що складався з норм Олеронських сувоїв та практики Вищого адміралтейського суду.

Також нормативно-правовим актом, який включав до себе положення Олеронських сувоїв, були і Закони Вісбі, які включали до себе вибіркові положення Олеронських сувоїв, законів міста Амстердама і правил ганзейського міста Любека. Даний документ містив дуже деталізовані положення щодо морської торгівлі, в тому числі розбиралися суперечки, що виникали в морській торгівлі. Закони Вісбі регулювали все морське судноплавство на півночі Європи і офіційно видавалися в Копенгагені<sup>3</sup>.

Незважаючи на велику кількість міжнародних договорів, які регулювали відносини в міжнародному приватному морському праві в античному світі, особливе місце зайняв і Консолато дель Маре, який містив узагальнюючі норми інших міжнародних договорів того часу. Однак особливістю даного кодексу було те, що він був викладений на каталонському діалекті, що призвело до його широкого використання, оскільки інші міжнародні договори, як правило, були викладені латиницею, яка не була поширена серед моряків того часу.

Проаналізувавши нормативно-правові акти епохи середньовіччя щодо регулювали відносини, які виникали в результаті загальної аварії, можна зробити висновок, що розвиток інституту загальної аварії було зумовлено значним розвитком і поширенням морської торгівлі, яке вже покидало акваторію Середземного моря. Тобто зі зростанням кількості осередків міжнародно морської торгівлі зростає і потреба в регулюванні цивільних відносин, що у свою чергу призвело до зростання кількості джерел міжнародного приватного морського права, які мали більш регіональний характер, таких як: «Право острова Родос», «Базиліка», «Єрусалимські Ассізи», «Олеронські сувої», «Закони Вісбі», «Консолато дель Маре», «Чорна книга адміралтейства» і інші. Більшість цих джерел були кодифікацією морських звичаїв.

У новий час уніфікація норм, які складають правовий інститут загальної аварії, відбулася на конференції, що проходила в місті Йорку у 1864 р. Правила, прийняті в Йорку, були переглянуті на конференції, яка відбулася в місті Антверпен у 1877 р. Переглянуті правила отримали назву Йорк-Антверпенських правил (YAR). Хоча з того часу Правила неодноразово переглядалися, за ними так і закріпилося дана назва<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Лазоренко, В. (2017). Розвиток міжнародного морського торговельного права в морських кодексах: історичний аспект. *Електронне наукове фахове видання з юридичних наук «Правова просвіта», 12.* DOI: [http://www.pravo.nayka.com.ua/pdf/12\\_2017/102.pdf](http://www.pravo.nayka.com.ua/pdf/12_2017/102.pdf).

<sup>2</sup> Баскин, Ю., Фельдман, Д. (1990). *История международного права.* Москва: Международные отношения, 137.

<sup>3</sup> Лазоренко, В. (2017). Розвиток міжнародного морського торговельного права в морських кодексах: історичний аспект. *Електронне наукове фахове видання з юридичних наук «Правова просвіта», 12.* DOI: [http://www.pravo.nayka.com.ua/pdf/12\\_2017/102.pdf](http://www.pravo.nayka.com.ua/pdf/12_2017/102.pdf).

<sup>4</sup> Мельников, Н., Лебедев, В. (2006). Какую аварию считать общей? *Interlegal* <[https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/general\\_average](https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/general_average)> (2021, травень, 09).

Дані правила постійно оновлюються й доповнюються, в результаті чого вони стали одним з найважливіших джерел міжнародного приватного морського права, яким регулюється розподіл збитків за загальною аварією.

Однак Йорк-Антверпенські правила носять диспозитивний характер, це зумовлено тим, що дані правила є кодифікацією міжнародних морських звичаїв. Диспозитивний характер цих правил зумовлює те, що обов'язковість виконання Йорк-Антверпенських правил можлива лише у випадку, коли це чітко передбачено в чартері, коносаменті, страховому полісі, тощо.

Також варто зазначити, що у зв'язку з тим, що Йорк-Антверпенські правила мають диспозитивний характер, не всі редакції мали однакову підтримку з боку учасників міжнародного приватного морського права. Наприклад, редакція Йорк-Антверпенських правил 2004 року практично не застосовувалась, що зумовило необхідність кодифікування норм міжнародного приватного морського права, що регулюють загальну аварію, які би мали імперативний характер<sup>1</sup>.

У той же час, особливістю диспозитивного характеру норм, які містяться в Йорк-Антверпенських правилах, є те, що відносини між суб'єктами цивільних відносин на морі можуть бути врегульовані будь якою редакцією Йорк-Антверпенських правил.

Крім того, не тільки Йорк-Антверпенські правила значною мірою вплинули на розвиток та становлення інституту загальної аварії.

Торговельний кодекс Наполеона (1808 р.) містив наступне правило щодо загальної аварії: «Надмірні збитки, які були здійснені в інтересах одного судна або одного вантажу, та збитки, які заподіяні їм окремо, є простими та приватними аваріями. Заподіяні надмірні трати та збитки для загального блага і для загального збереження вантажу і судна є більшими або загальними аваріями», а також детальні постанови про порядок провадження пожертвувань з метою загального збереження і про форми розподілення даних збитків.

У Великій Британії у 1906 р. був прийнятий закон про морське страхування, у ст. 66 якого найбільш точно визначено поняття загальної аварії: «Загальноаварійна дія має місце, коли під час небезпеки добровільно і розумно зроблені або допущені надзвичайні жертви або збитки з метою збереження власності, яка виявилась у небезпеці в загальному морському підприємстві»<sup>2</sup>.

В Україні відносини, пов'язані із загальною аварією, регулюються згідно із законодавством держави, в порту якої судно завершило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін (ст. 278 Кодексу торговельного мореплавства України 1995, далі – КТМ). Це означає, що при перевезенні судном вантажу застосування правил не залежить ні від місця, де сталися витрати чи жертви внаслідок загальної аварії, ні від місця призначення вантажу. Порт, у якому судно закінчує рейс, тобто де завершилося перевезення судном вантажу, або якщо судно не могло продовжити перевезення і було змушене розвантажити вантаж у ньому, є портом призначення. Якщо всі особи, інтереси яких зачіпає загальна аварія, належать до громадянства України, то застосовується законодавство України<sup>3</sup>.

Проаналізувавши джерела міжнародного приватного морського права нового часу, ми можемо зробити висновок, що джерела міжнародного приватного морського права нового часу почали мати універсальний характер (наприклад Йорк-Антверпенські правила), в результаті чого почали відігравати значну роль у торговельному мореплаванні. В той же час в них закріплені суперечливі норми. Так, наприклад, в останній редакції Йорк-Антверпенських правил 2016 р. в правилі С зазначено, що збитки, пов'язані з забрудненням навколишнього середовища, не відносяться до загальної аварії, у той же час п. 6 ст. 279 КТМ України прямо передбачає відношення збитків, спричинених навколишньому середовищу, до загальної аварії.

Однак слід зазначити, що Йорк-Антверпенські правила являють собою звід міжнародних морських звичаїв, які не є обов'язковими. Разом із тим поняття загальної, яке міститься в нормах даних правил, було використано для формування внутрішніх норм більшої кількості країн, шляхом імплементації їх у внутрішнє законодавство, в результаті чого вони почали носити імперативний характер.

<sup>1</sup> Жданова, В. (2016). Йорк-Антверпенские правила 2016 о регулировании общей аварии по новым принципам. *Инмарин* <<https://inmarin.ru/press-centr?id=268600>> (2021, травень, 16).

<sup>2</sup> Короткий, Т., Мельников, Н., Ницевич, А., Лебедев, В., Ходаковская, А. (2014). *Общая авария: международные и национальные стандарты*. Одесса: Феникс, 7-8.

<sup>3</sup> Переверзева, О. (2014). Аварія морська. *Енциклопедія міжнародного права: Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України*. Київ: Академперіодика, 1 (А-Д), 21-23.

Отже, саме завдяки Йорк-Антверпенським правилам сформувався сучасний інститут загальної аварії.

Відповідно до вищезазначеного можна зробити висновок, що джерела міжнародного приватного морського права, починаючи з античних часів, постійно розвиваються та стають більш загальними, в результаті чого постійно зростає об'єм відносин, які врегульовані тим чи іншим міжнародно-правовим договором та зростання території, на яку розповсюджується дія міжнародного договору.

Однак особливістю нормативно-правового регулювання загальної аварії є те, що джерела, якими регулюється діяльність суб'єктів міжнародного приватного морського права, фактично поділені між нормами міжнародного законодавства, що містяться у таких джерелах, як: Йорк-Антверпенські правила, Дунайські правила щодо загальної аварії тощо, та нормами національного права, наприклад, Кодекс торговельного мореплавства України.

Існування даної особливості інституту загальної аварії зумовлено тим, що міжнародними договорами все ще не усунена можливість застосування колізійних норм.

Беручи до уваги вищезазначене, можна зробити висновок, що на даний час існує необхідність для кодифікування норм, які складають інститут загальної аварії, та створення єдиного універсального міжнародного договору для врегулювання тих питань, які на даний час вирішуються у відповідності до норм національного законодавства деяких країн.

### References:

1. Trenchuk, P. (2006). Pravovoi Instytut Obshchei Avaryi [Legal institute of the general average] *Pravo* <<https://pravo.ua/articles/pravovoj-institut-obshhej-avarii/>> (2021, May, 20). [in Russian].
2. Melnykov, N., Lebedev, V. (2006). Kakuiu avaryiu schytat obshchei? [Which accident is general?] *Interlegal* <[https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/general\\_average](https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/general_average)> (2021, May, 09). [in Russian].
3. Korotkyi, T., Melnykov, N., Nytsevych, A., Lebedev, V., Khodakovskaia, A. (2014). *Obshchaia avaryia: mezhdunarodnye y natsyonalnie standarty* [General average: national and international standards]. Odessa: Fenyks. [in Russian].
4. Lazorenko, V. (2017). Rozvytok mizhnarodnoho morskoho torhovelnogo prava v morskyykh kodeksakh: istorychnyi aspekt. [Development of the international maritime law in maritime codes: historical aspects]. *Elektronne naukove fakhove vydannia z yurydychnykh nauk «Pravova prosvita»* [Electronic scientific professional publication on legal sciences "Legal education"], 12. DOI: [http://www.pravo.nayka.com.ua/pdf/12\\_2017/102.pdf](http://www.pravo.nayka.com.ua/pdf/12_2017/102.pdf). [in Ukrainian].
5. Baskyn, Yu., Feldman, D. (1990). *Ystoriya mezhdunarodnoho prava* [History of the international law]. Moscow: International Relations. [in Russian].
6. Zhdanova, V. (2016). York-Antverpenskyye pravyla 2016 o rehulyrovanny obshchei avaryi po novym pryntsyppam. [York-Antwerp Rules 2016 on the New Principles of General Average Regulation]. *Inmarin* <<https://inmarin.ru/press-centr?id=268600>> (2021, May, 16). [in Ukrainian].
7. Pereverzieva, O. (2014). Avariiia morskya. [Maritime accident]. *Entsyklopediia mizhnarodnoho prava: Instytut derzhavy i prava im. V. M. Koretskoho NAN Ukrainy* [Encyclopedia of International Law: V.M. Koretsky Institute of State and Law of National Academy of Sciences of Ukraine]. Kyiv: Akademical periodicals, 1 (A-D), 21-23. [in Ukrainian].