

14184

14124.

14184.



14184.

Буссе 9р.

Антверпенскій международный конгрессъ 1877 года и установленныя имъ правила общей аваріи.

Общество международного права (Association of the Reform and Codification of the Law of Nations) въ Антверпенѣ созвало конгрессъ на 1 сентября 1877 г. По предложенію бременскаго вспомогательнаго комитета, въ программу занятій былъ включенъ вопросъ объ общей аваріи и для этой цѣли отдѣлена секція конгресса.

78677 Прочитавъ постановленія ¹⁾, принятые въ Антверпенѣ относительно общей аваріи, читатель найдетъ въ нихъ только рѣшеніе частныхъ случаевъ и никакихъ принципиальныхъ разъясненій. Казалось бы, что результатъ на столько мелоченъ, что не можетъ возбудить общаго интереса, но этотъ взглядъ измѣняется по мѣрѣ того, какъ мы знакомимся съ подробностями и предшествовавшими событіями. Въ пятидесятыхъ годахъ возникла въ торговомъ морскомъ мірѣ борьба двухъ разныхъ принциповъ общей аваріи и велась весьма оживленно на нѣсколькихъ митингахъ и конференціяхъ, рядъ которыхъ заканчивается конгрессомъ въ Антверпенѣ. При такихъ условіяхъ резолюціи послѣдняго представляются интереснымъ матеріаломъ для оцѣнки тѣхъ пріобрѣтеній, какія сдѣлало новое, болѣе гуманное, направленіе въ обсуждаемомъ вопросѣ. Эти резолюціи имѣютъ большое значеніе и по своимъ важнымъ послѣдствіямъ въ торговой практикѣ, которая неминуемо повліяетъ на морское законодательство, тѣмъ болѣе, что въ движеніи приняли участіе значительнѣйшія торговыя учрежденія и фирмы странъ, обладающихъ самыми многочисленными торговыми флотами, и поставили своею цѣлью достигнуть объединенія законовъ общей аваріи.

Цѣль статьи дать краткій очеркъ движенія и результатовъ имъ достигнутыхъ, какъ въ торговой практикѣ, такъ и въ вопросѣ о международномъ единеніи законовъ общей аваріи. Для лучшаго уясненія чи-

39 ¹⁾ Смотри приложеніе.

Сиб. 1883

29 сгр

тателю, на сколько достижима послѣдняя цѣль, я счелъ необходимымъ, рядомъ съ изложеніемъ мотивовъ каждой резолюціи, указывать на дѣйствующіе законы въ Россіи и другихъ странахъ.

Прежде чѣмъ приступить къ изложенію преній секціи конгресса, я постараюсь выяснитъ принципы, вступившіе въ борьбу, и самый характеръ послѣдней, а въ заключеніи сообщу данныя, какія мнѣ удалось собрать, о вліяніи принятыхъ резолюцій на торговую морскую практику.

По всѣмъ европейскимъ законамъ, въ томъ числѣ и русскому ¹⁾ (Торгов. уст. ст. 1069—1073), *частная аварія есть ущербъ или расходъ, причиненный судовому имуществу или грузу, непосредственно силами, независящими отъ воли человека, напримѣръ поломка рангоута вѣтромъ, броженіе жидкости, составляющей грузъ, вслѣдствіе собственнаго своего качества и т. п. Большая же аварія предполагаетъ непремѣнное условіе, что ущербъ имуществу былъ нанесенъ капитаномъ преднамѣренно, съ цѣлью спасти судно отъ неминуемой опасности или шбелы* ²⁾, какъ на примѣръ: срубка мачты и выбрасываніе за бортъ товаровъ для облегченія судна и проч.

Такое разграниченіе, казалось бы, достаточно точно и не допускаетъ разногласій въ приложеніи къ дѣлу, но на практикѣ, при разрѣшеніи частныхъ случаевъ, возникаютъ недоразумѣнія, а именно: слѣдуетъ ли всѣ послѣдствія общей аваріи включать въ вознагражденіе убытковъ, распредѣляемое между участниками, или же часть ихъ оставлять на отвѣтственности одного собственника пострадавшаго имущества. Контин-

¹⁾ Русское законодательство различаетъ 2 категоріи аварій. *Простую и частную* составляютъ убытки отъ погоды, небреженія команды, отъ собственныхъ качествъ судна и груза. Вторую категорію составляютъ *большія и общія* аваріи; сюда относятся: убытки при защитѣ корабля отъ нападенія, выбрасываніе за бортъ товаровъ и судовыхъ принадлежностей для спасенія отъ опасности, столкновение судовъ и т. п. Каждая категорія имѣетъ свои очень опредѣленные признаки, передъ которыми характеристика дальнѣйшихъ подраздѣленій имѣетъ совершенно второстепенное значеніе; поэтому мы будемъ различать аваріи лишь по 2 главнымъ категоріямъ, именуя первую *частною*, а вторую *общей* аваріею, согласно иностраннымъ законодательствамъ; это будетъ правильно въ томъ отношеніи, что признаки дѣленія русскаго и другихъ законовъ совершенно совпадаютъ. Этимъ путемъ мы достигаемъ однородности ссылокъ на законы Россіи и другихъ странъ, не нарушая точности понятій.

²⁾ *Hoechstet et Sacré. Manuel de droit commerciale.*

Droit maritime. Paris 1876, t. II, p. 948, 950, 954, 962, 994, 996 и пр.

Kalteborn. Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. etc. Berlin. 1856. Bd. II p. 104.

Lewis William. Das deutsche Seerecht. Leipzig 1878, Bd. II, p. 28.

Ahlens Jacob. Die Einführung der Jork und Antwerp. Rules of General Average. etc. Hamburg 1878, p. 8.

ментальныя государства признають общео аварією *всѣ* безъ исключеній послѣдствія преднамѣренныхъ дѣйствій капитана для спасенія судна и этотъ принципъ принято называть *common benefit* ¹⁾. Практика же англійскихъ и американскихъ морскихъ судовъ и правила, установленныя лондонскимъ лойдомъ, дѣйствуютъ по принципу *common safety*, т. е. они признають общео аварією только послѣдствія принятыхъ для спасенія судна мѣръ, до момента устраненія непосредственной опасности ²⁾. Другими словами *common safety* отрицаетъ солидарность участниковъ дѣла, т. е. судовладельца и грузовладельца, вездѣ, гдѣ это не абсолютно требуется обстоятельствами ³⁾. Пояснимъ эти принципы двумя примѣрами.

Судно потерпѣло, въ открытомъ морѣ, отъ бури такія поврежденія, что дальнѣйшее плаваніе представляется опаснымъ или невозможнымъ. Капитанъ для спасенія судна и груза уклоняется отъ предполагаемаго пути, заходитъ въ ближайшій портъ, выгружаетъ товары, чинитъ судно, вновь нагружается и идетъ въ гавань назначенія. Какъ считать расходы на лоцмановъ, портовые пошлины, на наемъ складовъ подъ товары и выгрузку ихъ, на починку судна, обратную загрузку товаровъ, расходы на выходъ изъ порта убожища и вообще всѣ расходы, не вошедшіе въ расчетъ плаванія, но вызванные опаснымъ положеніемъ судна? По принципу *common benefit* всѣ эти расходы, во всей ихъ сложности, признаются общео аварією, *common safety* же раздѣляетъ убытокъ на двѣ части, общео аварією признаетъ всѣ расходы до отдачи якоря въ портъ убожища, т. е. до момента, когда судно обезпечено отъ гибели, и всѣ послѣдующіе расходы считаетъ частною аварією ⁴⁾.

Hoechster ⁵⁾ приводитъ слѣдующій краснорѣчивый примѣръ рѣшенія американскаго высшаго суда въ г. Майнѣ. Судно загорѣлось, капитанъ вынужденъ былъ для тушенія пожара прорубить судно и такимъ образомъ залить огонь. Судно было спасено, но погибъ весь грузъ, частью вслѣдствіе пожара, частью отъ нахлынувшей воды. Судъ призналъ, что гибель судна была устранена въ то время, когда проникшая въ трюмъ вода, залила огонь: но гибель груза не есть намѣренное пожертвованіе, потому что онъ былъ бы уничтоженъ пожаромъ, еслибы не погибъ отъ воды, посему данный случай есть частная, а не общая аварія, а потому судовладелецъ не обязанъ нести части убытка грузовладельца. — Законодательства, признающія принципъ *common benefit*, разрѣшаютъ подобный случай иначе. Преднамеренное дѣйствіе капитана, прорубившаго судно, спасло послѣднее, посему судовладелецъ обязанъ нести часть убытковъ гру-

¹⁾ Ahlers p. 11.

²⁾ Ahlers p. 10. Hoechster II. p. 978 и 979 и Lowndes Richard, Law of General Average, 3 edit., London 1878 p. 3 и 26.

³⁾ Hoechster, II, p. 994, 996.

⁴⁾ Kaldeborn, II, p. 104.

⁵⁾ Hoechster, II, p. 994.

завладѣльца, пропорціонально стоимости судна, въ томъ его положеніи, въ какомъ оно вышло изъ бѣдствія, къ цѣнности груза ¹⁾).

Разногласія въ законахъ общей аваріи имѣютъ большія неудобства для торговаго движенія между гаванями, въ которыхъ законы основаны на разныхъ принципахъ. Это неудобство всего болѣе отражается на англійскомъ торговомъ флотѣ, какъ самомъ многочисленномъ; вотъ почему въ пятидесятыхъ годахъ началось, прежде всего въ Англіи, движеніе для достиженія единства системы общей аваріи во всей Европѣ и Сѣверной Америкѣ ²⁾).

Переговоры по этому вопросу между лондонскимъ лойдомъ, обществами судовладельцевъ, коммерческими палатами въ Ливерпулѣ, Глазговѣ, Гулѣ и Бристолѣ привели къ соглашенію созвать конгрессъ въ Глазговѣ. Циркуляромъ 3 мая 1860 г., подписаннымъ представителями всѣхъ названныхъ учреждений, приглашались морскія державы Европы и Америки, иностранныя торговыя компаніи и частныя лица, принять участіе въ обсужденіи общей аваріи на конгрессѣ. По этому вызову прибыли представители крупныхъ торговыхъ учреждений, страховыхъ обществъ и арматоровъ изъ Голландіи, Антверпена, Бремена, Гамбурга, Копенгагена, Единбурга, Ливерпуля, Бристоля и другихъ торговыхъ центровъ Европы, изъ Америки пріѣхали делегаты Ньюіорка, Бостона и Мобилы. Въ преніяхъ приняли участіе также нѣсколько юристовъ и диспаншеровъ ³⁾ разныхъ странъ.

Конгрессъ началъ свои занятія подѣ председательствомъ лорда Бругама (Brougham) и, по обсужденіи внесенныхъ предложеній, пришелъ къ слѣдующимъ *резолуціямъ конгресса въ Глазговѣ*.

I. Въ случаѣ намѣренной постановки судна на мель, происшедшія отъ такого дѣйствія убытки судну, грузу и фрахту, не признаются общею аваріею. Изъ этого общаго правила допускаются исключенія въ необычныхъ случаяхъ. (Принято 22 противъ 3 голосовъ).

II. Убытки, причиненные грузу, судну и фрахту при тушеніи пожара, признаются общею аваріею. (Принято 22 противъ 6 голосовъ).

III. Ущербъ груза отъ передвиженія и поломки, происшедшій при выбрасываніи части его за бортъ, не признается общею аваріею. (Принято 19 голосами противъ 9).

IV. Ущербъ груза и фрахта при разгрузкѣ судна въ портѣ убожища, когда эта разгрузка произведена порядкомъ, обычнымъ въ данной гавани, для судовъ нетерпящихъ бѣдствія, не признается общею аваріею. (Принято 19 голосами противъ 6).

¹⁾ Германскій законъ ст. 708, см. Lewis, II, p. 36.

²⁾ Историческій очеркъ этого движенія нами заимствованъ изъ сочиненія Lowndes, Appendix Q, p. 456—468.

³⁾ Лица, на обязанности которыхъ лежитъ расчетъ общей аваріи и раскладка вознагражденія за нее между всѣми участниками.

V. Ущербъ при уборкѣ остатковъ рангоута, поврежденнаго случайно, не признается общею аваріею. (Принято 27 голосами противъ 2).

VI. Расходы на наемъ магазиновъ для склада грузовъ, которые необходимо было выгрузить на берегъ въ портѣ убѣжища, расходъ на обратную нагрузку этихъ товаровъ на судно и расходъ на выходъ изъ порта убѣжища, признаются общею аваріею. (Принято 24 голосами противъ 5).

VII. Убытки отъ форсированія парусами (чрезмѣрной постановки парусовъ), не признаются общею аваріею. (Принято единогласно).

VIII. Вознагражденіе и содержаніе экипажа, со дня входа въ портъ убѣжища, до дня выхода изъ него, предоставляется судовладѣльцу включать въ его требованіе вознагражденія за общую аварію. (Принято 18 голосами противъ 11).

IX. Когда сумма расходовъ меньше цѣнности имущества окончательно спасеннаго, то судно, фрахтъ и грузъ участвуютъ въ вознагражденіи общей аваріи, въ той своей стоимости для собственниковъ, какую они имѣли по окончаніи предпріятія. (Принято 20 голосами противъ 2).

X. Когда сумма расходовъ превышаетъ цѣнность спасеннаго имущества, то избытокъ расходовъ надъ этою цѣнностью долженъ распределяться между участниками, пропорціонально стоимости ихъ имущества въ гавани назначенія такъ, какъ было бы поступлено, еслибы все имущество достигло этой гавани. (Принято 19 голосами противъ 3).

XI. При опредѣленіи цѣнности фрахта, жалованье экипажа и портовые расходы до факта общей аваріи, не исключаются изъ валовой суммы фрахта и риска судовладельца, произведенные же послѣ факта общей аваріи — исключаются. (Принято 14 голосами противъ 5).

Въ заключеніе конгрессъ постановилъ принятія резолюціи редактировать въ формѣ билля, чтобы тѣмъ удобнѣе добиться утвержденія ихъ въ законодательномъ порядкѣ, какъ въ Англіи, такъ и въ другихъ странахъ и этимъ путемъ ускорить объединеніе законовъ.

Рѣшенія въ Глазговѣ были приняты весьма сочувственно всѣми заинтересованными лицами; комитетъ же лондонскаго лойда, по полученіи донесенія своего представителя на конгрессѣ, постановилъ 10 октября 1860 года слѣдующую, весьма темную по смыслу, резолюцію: «комитетъ принимаетъ живѣйшее участіе въ предметѣ, разбиравшемся въ Глазговѣ, и будетъ охотно содѣйствовать усиліямъ для достиженія цѣли, имѣвшейся въ виду».

Въ исполненіе заключительной резолюціи, распорядительный комитетъ въ Глазговѣ пригласилъ парламентскаго чиновника, для изложенія постановленій конгресса на парламентскомъ языкѣ. На эту работу предназначались 6 мѣсяцевъ, но только черезъ 2 года былъ составленъ весьма неясно изложенный билль въ 126 статей, который никого не удовлетворилъ.

Такой неожиданный результатъ встревожилъ всѣхъ участниковъ на

конгрессѣ и другихъ лицъ, заинтересованныхъ въ успѣхѣхъ начатаго дѣла. По собственной инициативѣ и общему согласію, эти лица собрались въ 1862 году на митингъ въ Лондонѣ, подъ предсѣдательствомъ сэра Траверса Твиса (Travers Twiss), съ специальною цѣлью исправить редакціонный промахъ. Но между участниками уже не было представителя лондонскаго лойда, который на этотъ разъ ограничилъ заявленіе своего неудовольствія на направленіе дѣла лишь только своимъ отсутствіемъ. Передѣлать билль, который, по горькому сознанію Лойндеса, доказалъ, что изложеніе законовъ не есть сильная сторона англичанъ, было не по силамъ собравшихся. Результатъ совѣщаній выразился въ одной только резолюціи; въ ней осуждается образъ дѣйствія, принятый въ Глазговѣ и постановляется избраніе коммисіи для новаго редактированія принятыхъ рѣшеній, или въ формѣ билля, или въ послѣдовательномъ изложеніи, наиболѣе принаровленномъ къ цѣли объединенія правилъ общей аваріи во всѣхъ странахъ. Въ коммисію выбраны были: предсѣдателемъ Е. Е. Вендтъ (Wendt), секретаремъ Лойндесъ (Lowndes) и 16 представителей разныхъ учрежденій въ Ливерпульѣ, Лондонѣ, Эдинбургѣ, Амстердамѣ, Роттердамѣ, Антверпенѣ, Копенгагенѣ и Бостонѣ.

Обмѣниваясь мнѣніями посредствомъ писемъ и брошюръ, члены коммисіи расчистили почву и подготовили конгрессъ въ Иоркѣ, который состоялся лѣтомъ 1864 года, подъ предсѣдательствомъ сэра Фитцрой Келли (Fitzroy Kelli). Здѣсь собралось большинство участниковъ Глазговскаго конгресса и много новыхъ лицъ; между ними упомянемъ представителей: Бремена, Гамбурга, Любека, общества страхованія въ Парижѣ и г. Каменскаго, командированнаго русскимъ правительствомъ. Главный интересъ представляло присутствіе г. Марвина (W. Marvin), бывшаго судьи адмиралтейскаго суда Флориды и представителя главныхъ американскихъ страховыхъ обществъ, который въ замѣчательномъ докладѣ о конгрессѣ своимъ довѣрителямъ, засвидѣтельствовалъ горячее участіе Америки въ рѣшеніи поднятаго вопроса.

Конгрессъ занимался исключительно обсужденіемъ тѣхъ предложеній, которыя были внесены коммисіею, выбранною въ 1862 году и пришелъ къ постановленію 11 резолюцій. Мы не приводимъ ихъ текста здѣсь, потому что каждое постановленіе обсуждалось отдѣльно на Антверпенскомъ конгрессѣ и потому мы предпочитаемъ привести эти резолюціи ниже, при изложеніи преній 1877 года.

Стремленіе конгресса объединить взгляды на общую аварію, разбилось объ явную и даже высказанную враждебность къ новымъ идеямъ лондонскаго лойда и его сторонниковъ. Рѣшено было сдѣлать еще попытку провести резолюціи въ законъ и для этой цѣли все дѣло было передано въ руки англійскаго департамента торговли (board of trade), но что сдѣлало это учрежденіе, остается неизвѣстнымъ. Впрочемъ Лойндесъ передаетъ какъ слухъ, что по возбужденному вопросу было сдѣлано съ Франціею сношеніе, которое имѣло сильное вліяніе на составленіе въ

1869 году проекта закона общей аваріи (proget de code). Лойндесъ даетъ англійскій переводъ этой законодательной работы ¹⁾, которую мы горячо рекомендуемъ лицамъ, занимающимся разработкою нашего торговаго устава. Дѣйствительно всѣ статьи этого проекта совершенно согласны съ мнѣніемъ людей практики, собравшихся на конгрессахъ, какъ читатель убѣдится изъ ссылокъ приведенныхъ ниже, при разборѣ отдѣльных постановленій Антверпенскаго конгресса.

Въ такомъ положеніи находилось дѣло, когда общество междуна-роднаго права въ Антверпенѣ постановило поручить разсмотрѣніе законовъ общей аваріи особой секціи конгресса 1877 года.

Прежде, чѣмъ изложить пренія на конгрессѣ, мы считаемъ необходимымъ предварительно выяснить, насколько резолюціи въ Глазговѣ и Іоркѣ коснулись двухъ принциповъ, common benefit и common safety и кромѣ того, охарактеризировать положеніе, занятое лондонскимъ лойдомъ и его сторонниками въ отношеніи къ этимъ постановленіямъ, наконецъ, также обрисовать борьбу двухъ направленій.

Изъ резолюцій въ Глазговѣ, пункты 2, 4, 6 и 8-й противорѣчатъ common safety, признавая общео аваріею всѣ убытки при тушеніи пожара и расходы въ портѣ убѣжища на разгрузку судна, наемъ складовъ для выгружаемыхъ товаровъ и удовлетвореніе экипажа жалованьемъ и продовольствіемъ. Лондонскій лойдъ очевидно не предвидѣлъ такого результата, принимая участіе въ созваніи конгресса въ Глазговѣ, главною цѣлью котораго было поставлено объединеніе законовъ всѣхъ морскихъ державъ. Комитетъ лойда, очевидно, рассчитывалъ, что его авторитетное значеніе въ торговлѣ повліяетъ въ томъ смыслѣ, что принципъ common safety ляжетъ въ основаніе рѣшеній. Когда эти ожиданія не сбылись, комитетъ далъ о конгрессѣ весьма дипломатическое заключеніе, приведенное выше. Оно ни къ чему не обязывало, потому что заявленіе сочувствія къ цѣли конгресса и обѣщаніе содѣйствія къ ея достиженію, легко можно истолковать лишь желаніемъ объединенія законовъ общей аваріи, не касаясь ихъ принциповъ. Что съ сущностью резолюцій лойдъ не былъ согласенъ видно изъ того, что онъ совершенно устранился отъ участія въ работахъ съ лицами, придерживающимися либеральныхъ взглядовъ на общую аварію. Эта рознь должна была возрасти еще болѣе послѣ конгресса въ Іоркѣ, въ 1864 г., въ резолюціяхъ котораго еще рѣзче выразился принципъ common benefit, а именно здѣсь были подтверждены всѣ глазговскіе постановленія и, кромѣ того, признаны общео аваріею ущербъ и порча груза при выбрасываніи части его за бортъ, какъ отъ воды, такъ отъ тренія и другихъ причинъ. Не смотря на явную опозицію отжившимъ взглядамъ, мы замѣчаемъ большую осторожность въ дѣятеляхъ; они остерегаются слишкомъ рѣзкаго перехода и предпочитаютъ ввести въ торговую практику лишь частные слу-

¹⁾ Lowndes, Appendix R., p. 468 472.

чаи примѣненія common benefit, избѣгая постановки принципиальныхъ вопросовъ. Эта осторожность, какъ выяснилось на антверпенскомъ конгресѣ, объясняется опасеніемъ большинства англичанъ, раздѣляющихъ взгляды резолюцій, что крутой поворотъ къ новизнѣ устраситъ тѣхъ изъ ихъ соотечественниковъ, которые еще колеблются между очевидною пользою современнаго взгляда и національнымъ пристрастіемъ къ добрымъ старымъ порядкамъ.

Вслѣдствіе такихъ причинъ обѣ партіи не формулировали своей истинной, конечной цѣли, но съ 1877 года, т. е. съ конгреса въ Антверпенѣ, характеръ борьбы измѣняется: лондонскій лойдъ рѣшилъ поднять забрало и принять участіе въ преніяхъ только затѣмъ, чтобы всенародно протестовать противъ нововведенія. Первымъ шагомъ представителей комитета лойда на конгресѣ, было врученіе, предсѣдателю общества международнаго права, письменнаго протеста. Мы приведемъ выписку изъ этого интереснаго акта ¹⁾.

Сообщая предсѣдателю обѣ избраніи Натуша (Natusch), Гильмана (Hillman) и секретаря своего Hozier, представителями лондонскаго лойда, комитетъ счелъ своимъ долгомъ выяснить свою точку зрѣнія на общую аварію въ слѣдующихъ словахъ: «комитетъ твердо убѣжденъ, что разнообразіе взглядовъ на общую аварію въ различныхъ странахъ можетъ быть устранено наилучшимъ образомъ *своевременнымъ упраздненіемъ общей аваріи*. Очень можетъ быть, что этого результата нельзя достигнуть нынѣ же, въ такомъ случаѣ, по мнѣнію комитета, разнообразіе во взглядахъ на дѣло лучше согласовать ограниченіемъ, а не расширеніемъ англійскихъ толкованій».

Сдѣлавъ поясненіе кореннаго принципа общихъ аварій, существующаго въ Англіи, комитетъ продолжаетъ: «Такъ какъ въ основу обсужденій на конгресѣ приняты іоркскія правила, значительно расширяющія кругъ дѣйствія общей аваріи, то нельзя надѣяться, что антверпенскій митингъ вернется къ первоначальнымъ принципамъ, а стремленіе къ объединенію понятій, очевидно, выразится въ введеніи въ англійскія правила толкованій, принятыхъ въ другихъ странахъ, которыя комитетъ признаетъ неправильными и могъ бы противъ нихъ представить серьезныя возраженія».

«Обращая вниманіе общества на изложенныя соображенія, комитетъ желаетъ выяснить, что онъ противъ всякаго предложенія, направленнаго къ расширенію сферы дѣйствія англійскаго закона, онъ, напротивъ, стоитъ за ограниченіе, какъ въ принципѣ, такъ и въ частныхъ случаяхъ, примѣненія закона». Подписано предсѣдателемъ лойда, Георгомъ Гошеномъ (Goschen).

Чтобы еще яснѣе охарактеризовать положеніе, принятое лойдомъ на антверпенскомъ конгресѣ, мы забѣжимъ нѣсколько впередъ и при-

¹⁾ Ahlers p. 71.

ведемъ здѣсь письмо его представителей, 3 сентября 1877 г., къ секретарю общества международнаго права, вызванное тѣмъ, что въ протоколы секціи общей аваріи не былъ внесенъ ихъ протестъ противъ іоркскихъ правилъ. Они писали: «мы, представители комитета лойда въ секціи конгресса по вопросу, общей аваріи, которая кончила сегодня свои занятія, требуемъ внесенія въ протоколы засѣданій нашего заявленія, что своимъ присутствіемъ на преніяхъ, или какимъ либо другимъ способомъ, мы не имѣли намѣренія признать рѣшенія секціи обязательными для нашихъ довѣрителей; совершенно напротивъ, мы, именемъ комитета лойда, протестовали противъ нѣкоторыхъ постановленій и во всѣхъ отношеніяхъ сохранили свободу дѣйствій комитета лойда».

Все изложенное достаточно подтверждаетъ нашъ взглядъ, уже высказанный выше, что резолюціи антверпенскаго конгресса, не столько важны по рѣшенію нѣкоторыхъ частныхъ случаевъ общей аваріи, сколько своимъ вліяніемъ на борьбу стараго и новаго, болѣе либеральнаго, направленій въ обычаяхъ морской торговой практики. Въ этихъ постановленіяхъ надо торжествовать пробитіе бреши въ отжившихъ понятіяхъ.

Установивъ точку зрѣнія на антверпенскій конгрессъ, мы перейдемъ къ изложенію преній въ его секціи по вопросамъ общей аваріи.

На обсужденіе общей аваріи, прибыли въ Антверпенъ представители многихъ крупныхъ коммерческихъ учрежденій и арматоровъ Европы и Сѣверной Америки. Здѣсь засѣдали представители обществъ лойда — лондонскаго и сѣверо-германскаго, общества арматоровъ въ Лондонѣ и Ливерпулѣ, общества англійскихъ диспашеровъ, торговыхъ палатъ въ Ливерпулѣ, Гулѣ, Кардифѣ, Христіаніи и Ньюіоркѣ, обществъ морскаго страхованія въ Ливерпулѣ, Амстердамѣ, Берлинѣ, Ньюіоркѣ и Новомъ Орлеанѣ, торговыхъ обществъ Голландіи, Антверпена и много другихъ.

По открытіи засѣданія ¹⁾, предсѣдатель Травесъ Твисъ предложилъ положить въ основаніе преній іоркскія резолюціи, а секретарь секціи г. Вендтъ указалъ, что о томъ же ходатайствуютъ, въ своихъ письменныхъ заявленіяхъ, предварительные комитеты въ Бременѣ, Гамбургѣ и Филадельфіи. По принятіи этого предложенія, большинство секціи рѣшило разсматривать каждое правило отдѣльно.

Вслѣдъ за тѣмъ представители лондонскаго лойда прочли вышеприведенный протестъ своихъ довѣрителей и передали его предсѣдателю. Послѣ преній, касавшихся главныхъ основаній двухъ принциповъ, не внесшихъ ничего новаго въ разъясненіе вопроса, и потому не интересныхъ, большинство постановило передать этотъ актъ въ архивъ общества международнаго права, на храненіе.

Вслѣдъ за этимъ эпизодомъ началось обсужденіе первой резолюціи конгресса въ Іоркѣ.

¹⁾ Изложеніе хода преній я заимствовалъ изъ Ahlers'a.

I. Выбрасываніе за бортъ палубнаго груза.

Выбрасываніе за бортъ бревень, брусевъ или дерева подъ какимъ бы то ни было наименованіемъ, нагруженнаго на верхнюю палубу, согласно обычаю той отрасли торговли, которою занимается судно—признается общею аваріею, совершенно какъ бы грузъ находился подъ верхнею палубою.

За исключеніемъ бревень и дерева, выбрасываніе за бортъ всякаго другаго груза, помѣщеннаго на верхней палубѣ, не можетъ признаваться общею аваріею.

Въ понятіе о палубѣ входятъ всѣ надстройки, не связанныя неразрывно съ основными частями корпуса.

Пренія по первымъ двумъ пунктамъ выяснили мнѣніе большинства, что помѣщеніе товаровъ на верхнюю палубу, нарушаетъ правильность нагрузки судна, перемѣщая центры тяжести выше нормальнаго, и именно вслѣдствіе этой причины, нерѣдко возникаетъ въ свѣжую погоду та опасность для судна, которая вынуждаетъ капитана выбросить часть груза за бортъ. Посему убытки отъ такой мѣры, по всей справедливости, должно нести лицо, виновное въ неправильной нагрузкѣ или имѣющее выгоду отъ послѣдней, т. е. или судовладѣлецъ, получающій лишній фрахтъ, или собственникъ груза; послѣдній въ томъ случаѣ, если товары нагружены на палубу, съ его согласія и подъ его отвѣтственность, за фрахтъ меньшій противъ груза въ трюмѣ. Кромѣ того, всегда бываетъ трудно опредѣлить, въ общихъ аваріяхъ, какая часть палубныхъ грузовъ выброшена намѣренно за бортъ и какая унесена водою въ непогоду, обстоятельство, которое, по мнѣнію Ланглуа, принятому большинствомъ, поведетъ къ спорамъ и тяжбамъ.

Эти мотивы побудили секцію, значительнымъ большинствомъ голосовъ, постановить ¹⁾: «*Всякое выбрасываніе за бортъ товаровъ, погруженныхъ на верхней палубѣ, не признается общею аваріею*». Этимъ рѣшеніемъ отмѣняются первые два пункта іоркскаго правила.

Разсмотримъ насколько существующія законодательства согласуются съ принятою резолюціею. Русскій торговый уставъ (ст. 1038), испанскій ²⁾ (ст. 950) и голландскій ³⁾ безусловно подтверждаютъ постановленіе. Законы: германскій ⁴⁾ (ст. 710) и американскихъ штатовъ ⁵⁾, признавая содержаніе резолюціи въ отношеніи къ судамъ дальняго плаванія, дѣлаютъ исключеніе для каботажа, допуская здѣсь нагрузку това-

¹⁾ Ahlers, p. 13—15.

²⁾ Hoeschster, II p. 968.

³⁾ Тоже, II, p. 1042.

⁴⁾ Lewis, II, p. 50.

⁵⁾ Hoeschster, II, p. 995.

ровъ на палубу, причемъ въ Америкѣ это дозволеніе ограничивается временемъ отъ 1-го мая по 1-е сентября. Французскій законъ ¹⁾ (ст. 421) безусловно запрещаетъ грузить на палубу, но обычай допускаетъ исключеніе для каботажныхъ судовъ и это обычное право признается кассационнымъ судомъ ²⁾ (рѣшеніе 12 мая 1845 г.). Здѣсь кстати замѣтимъ, что въ проектѣ 1869 года новаго французскаго морскаго закона ³⁾ (стат. 403, п. 2 и ст. 407) указано, что выбрасываніе палубнаго груза только тогда признается общею аваріею, когда нагрузка совершена съ согласія фрахтовщика; если на суднѣ находится грузъ нѣсколькихъ собственниковъ, то вознагражденіе за выброшенный палубный грузъ распределяется только между тѣми грузовладѣльцами, которые согласились на нагрузку верхней палубы. Въ Англіи ⁴⁾ и Швеціи ⁵⁾ допускается нагрузка на палубу только такихъ предметовъ, которые, безъ ущерба остальному грузу, не могутъ быть помѣщены въ трюмъ, притомъ въ Англіи требуется на то согласіе лица, фрахтующаго судно ⁶⁾.

Третій пунктъ обсуждаемаго іоркскаго правила, а именно опредѣленіе, что слѣдуетъ подразумѣвать подъ палубою, представилъ большія редакціонныя затрудненія. Соглашаясь съ необходимостью точнаго опредѣленія, члены секціи, не смотря на много предложеній, не могли остановиться на какой либо формулѣ, достаточно ясно характеризующей различіе между частями судна, специально предназначенными для груза и легкими надстройками, служащими для другихъ цѣлей, но нерѣдко загружаемыхъ, какъ, на примѣръ, рубки. Послѣднія, въ вопросѣ о нагрузкѣ судна, очевидно, не должны отдѣляться отъ понятія палубы. Требуемое опредѣленіе особенно затрудняется постоянными измѣненіями конструкціи, вызываемыми усовершенствованіемъ кораблестроительной техники, преимущественно желѣзныхъ судовъ. Вслѣдствіе такихъ причинъ было рѣшено оставить безъ измѣненія третій пунктъ іоркскаго правила, предоставивъ суду или диспашеру, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, разрѣшать споръ, гдѣ находился товаръ, въ трюмѣ или же въ части судна, которую слѣдуетъ считать принадлежностью верхней палубы.

II. Убытки, причиняемые выбрасываніемъ за бортъ.

Ущербъ, причиняемый имуществу или товарамъ водою, неизбежно проникающею въ трюмъ черезъ люки, открытые для выбрасыванія части груза за бортъ, и другія отверстія, сдѣланныя съ тою же цѣлью, — воз-

¹⁾ Courcy, p. 269.

²⁾ Hoechstler, p. 961.

³⁾ Lowndes. Appendix R. p. 468.

⁴⁾ Hoechstler, II, p. 981.

⁵⁾ Тоже II, p. 986.

⁶⁾ Lowndes, p. 34.

награждаются, какъ общая аварія, подъ условіемъ, что самая потеря имущества отъ выбрасыванія, будетъ признана общею аваріею.

Поврежденія отъ поломки, тренія и другихъ послѣдствій передвиженія груза, вызваннаго выбрасываніемъ за бортъ, вознаграждаются какъ общая аварія.

Противъ этого правила горячо возражали представители лондонскаго лойда, указывая на вѣроятность большихъ злоупотребленій при невозможности точнаго опредѣленія, насколько ущербъ произошелъ отъ воды, проникшей черезъ люки и другія искусственныя отверстія и на сколько отъ течи судна, — въ послѣднемъ случаѣ вслѣдствіе причинъ совершенно постороннихъ. Это мнѣніе поддерживалъ лондонскій диспашеръ Манли Гопкинсъ, распространяя свое отрицаніе на всѣ пункты правила. Находя ихъ несогласными съ common safety, Гопкинсъ, прежде разсмотрѣнія частнаго случая, требовалъ рѣшеніе принципиальнаго вопроса: слѣдуетъ ли признавать общею аваріею *всѣ* послѣдствія мѣръ, принятыхъ для спасенія судна.

Амстердамскій диспашеръ Рагузенъ говорилъ за принятіе правилъ, но съ дополненіемъ втораго пункта тѣмъ же условіемъ, какимъ законченъ первый, т. е. поврежденія при передвиженіи груза вознаграждаются какъ общая аварія *«подъ условіемъ, что самый убытокъ, причиняемый выбрасываніемъ за бортъ, будетъ признанъ общею аваріею»*. Этимъ разъясненіемъ устраняется споръ о поврежденіяхъ при частной аваріи. Мнѣніе Рагузена было поддержано г. Гагомъ, который указывалъ на согласіе разбираемаго іоркскаго правила съ большинствомъ европейскихъ законодательствъ, причемъ онъ особенно опирался на германскій уставъ. Дѣйствительно, законы Германіи ¹⁾ (ст. 702), Голландіи ²⁾ (ст. 608 — 703) и Италіи ³⁾ (ст. 509, п. 6) совершенно согласны съ обсуждаемымъ правиломъ. Нашъ торговый уставъ (ст. 1079), французскій ⁴⁾ (ст. 400, п. 5) и испанскій ⁵⁾ (ст. 940—943) законы имѣютъ тотъ же смыслъ, но упоминаютъ только о порчѣ товаровъ, не касаясь поврежденія судна и его частей.

Большинство членовъ секціи отклонило разсмотрѣніе принципа общей аваріи, боясь устранить этимъ англичанъ, еще колеблющихся въ переходѣ къ новымъ воззрѣніямъ. Самое же правило, постановленное въ Іоркѣ, съ дополненіемъ Рагузена, было принято значительнымъ большинствомъ голосовъ.

¹⁾ Lewis, II, 28.

²⁾ Hoeschter, II, p. 969.

³⁾ Тамъ же II, p. 967.

⁴⁾ Courcy, II, p. 270.

⁵⁾ Hoeschter, II, p. 967.

III. Тушеніе пожара на суднѣ.

Убытокъ, причиненный при тушеніи пожара на суднѣ, судну или грузу, тому и другому вмѣстѣ, или каждому отдѣльно, водою или инымъ образомъ, признается общею аваріею.

Казалось бы, что пожаръ до такой степени угрожаетъ опасностью всей собственности на суднѣ, что убытки при тушеніи совершенно соотвѣтствуютъ понятію объ общей аваріи и потому іоркское правило должно бы считать излишнимъ. Что обсуждаемое правило признается аксіомой большинствомъ европейскихъ государствъ, видно изъ того, что какъ Россія, такъ и всѣ континентальныя державы, за исключеніемъ Швеціи ¹⁾, не сочли даже необходимымъ внести въ свои морскіе законы соотвѣтствующихъ постановленій. Courcy ²⁾ указываетъ, что французскій судъ всегда рѣшаетъ вопросъ въ смыслѣ общей аваріи, а у Hoechster'a ³⁾ мы даже находимъ ссылку на рѣшеніе суда въ Гаврѣ, 30 Декабря 1867 года, по которому убытки при тушеніи пожара приравнены къ потери товаровъ, выброшенныхъ за бортъ. Въ проектѣ 1869 г. новаго французскаго закона (ст. 403, п. 6) прямо постановлено, что всѣ послѣдствія пожара составляютъ общую аварію ⁴⁾.

Постановленіе обсуждаемаго правила въ Іоркѣ, на почвѣ Англіи, указываетъ, гдѣ мы должны искать причину, побудившую внести аксіому особымъ правиломъ, какъ бы новое установленіе. Дѣйствительно англійскіе юристы ⁵⁾ смотрятъ на дѣло иначе, чѣмъ континентальныя законодатели. Стевенсъ ⁶⁾ пришелъ къ заключенію, что порча товаровъ отъ воды, при тушеніи пожара на суднѣ, ложится убыткомъ на собственника пострадавшаго имущества. Съ его точки зрѣнія страховое отъ огня общество не обязано вознагражденіемъ, такъ какъ ущербъ нанесенъ не непосредственно огнемъ, и къ тому же общество отвѣтственно только при несчастномъ случаѣ, здѣсь же заливаніе водою составляетъ сознательное нанесеніе порчи имуществу. Этотъ убытокъ не можетъ считаться и общею аваріею, по мнѣнію Стевенса, потому что общая опасность угрожала отъ пожара и капитанъ, распоряжаясь тушеніемъ, не опредѣляетъ въ точности, какой именно товаръ долженъ пострадать отъ воды, при заливаніи огня, посему ущербъ той или другой части груза долженъ считаться случайностью, а слѣдовательно не входитъ въ основное понятіе общей аваріи, вознаграждающей лишь убытки, нанесенные

¹⁾ Hoechster, II, p. 984.

²⁾ Courcy, II, p. 270.

³⁾ Hoechster, II, p. 737.

⁴⁾ Lowndes, Appent. R., p. 468.

⁵⁾ Тожѣ p. 149.

⁶⁾ Kalteborn, II, p. 125.

предназначенно. Если такіе софизмы доказываютъ до какой упорности придерживается принципа common safety нѣкоторая часть англичанъ, то этимъ выясняется, почему конгрессъ въ Іоркѣ счелъ необходимымъ внести обсуждаемое правило въ свои резолюціи. Кстати замѣтимъ, что послѣдній фактъ доказываетъ существованіе въ Англіи партіи, съ болѣе современнымъ взглядомъ и достаточно сильной для борьбы съ отжившими принципами общей аваріи.

Лойндесъ предложилъ дополнить іоркское правило постановленіемъ: *«но не подлежитъ вознагражденію порча водою товарныхъ мѣстъ уже поврежденных огнемъ»*. Это разъясненіе должно понимать въ томъ смыслѣ, что за товары, уже загоравшіеся и не сгорѣвшіе только вслѣдствіе обливанія водою, отвѣтственно страховое общество, принявшее на свой страхъ именно это имущество, а потому цѣнность такихъ мѣстъ, возмѣщаемая собственнику изъ посторонняго источника, не можетъ вознаграждаться вторично, по раскладкѣ общей аваріи.

Правило это, съ дополненіемъ Лойндеса, было принято большинствомъ голосовъ секціи.

IV. Удаленіе обломковъ.

Потери или поврежденія, происходящія отъ удаленія обломковъ или остатковъ рангоутнаго лѣса (spars, bois ronds) и другихъ предметовъ, уже поврежденныхъ вслѣдствіе морскихъ случайностей (sea peril), не вознаграждаются въ числѣ общихъ аварій.

Это постановленіе возбудило возраженіе нѣкоторыхъ представителей Германіи, которые, опираясь на точку зрѣнія имперскаго закона ¹⁾ (ст. 708, п. 1, заключеніе), высказали мнѣніе, что бываютъ случаи, когда предметы судоваго снаряженія (мачты, такелажъ, паруса), хотя и поврежденные, но сохранившіе нѣкоторую цѣнность, жертвуются при обстоятельствахъ, соотвѣтствующихъ требованіямъ общей аваріи; въ этихъ случаяхъ несправедливо отказывать собственнику въ вознагражденіи. Ланглуа, присоединяясь къ этому мнѣнію, дополнилъ аргументацію, указавъ на вредъ для всѣхъ грузовладѣльцевъ, если капитанъ, дѣйствуя въ интересахъ судовладельца, будетъ стараться сохранить поврежденные предметы, неоплачиваемые по правиламъ общей аваріи, даже если они препятствуютъ работамъ и тѣмъ увеличиваютъ опасность положенія судна.

Противъ этого мнѣнія говорили Рагузенъ, Гопкинсъ и многіе другіе. Всѣ эти возраженія сводятся къ слѣдующимъ мотивамъ: поврежденные части рангоута не составляютъ необходимости для плаванія судна и потому за ними нельзя признавать какое либо значеніе или цѣнность въ общемъ дѣлѣ. Кромѣ того остатки рангоута препятствуютъ работѣ и тѣмъ самымъ усиливаютъ опасность судна и всего имущества, а по-

¹⁾ Lewis, p. 36 и 40.

тому должны быть удалены, но на вознаграждение по общей аварии не имѣютъ права, такъ какъ они сами были причиною опасности.

При баллотировкѣ обсуждаемое юрское правило было принято безъ измѣненій и значительнымъ большинствомъ голосовъ.

Въ законахъ, дѣйствующихъ въ Европѣ, мы нигдѣ не находимъ постановленій, соотвѣтствующихъ обсуждаемому правилу.

V. Намѣренная постановка судна на мель.

Намѣренное выбрасываніе на берегъ или камни судна, тонущаго или носимаго по волѣ вѣтра и теченія, не признается пожертвованіемъ, и вредъ судну, грузу и фрахту, въ отдѣльности каждому или всѣмъ въ совокупности, происшедшій вслѣдствіе такой постановки судна на мель, не вознаграждается какъ общая аварія.

Главное значеніе этого правила заключается въ несогласіи его съ господствующими взглядами и дѣйствующими законами. Въ нашемъ торговомъ уставѣ нѣтъ соотвѣтствующей статьи, германскій законъ ¹⁾ (ст. 708, п. 3), французскій ²⁾ (ст. 400, п. 8), итальянскій ³⁾ (ст. 509, п. 15), голландскій ⁴⁾ шведскій ⁵⁾, сѣвероамериканскихъ штатовъ ⁶⁾, даже бразильскій ⁷⁾ и чилійскій ⁸⁾, видятъ въ выбрасываніи судна на мель дѣйствіе капитана на спасеніе судна, преднамѣренное и сознательное, т. е. соотвѣтствующее примѣненію правилъ общей аварии. Этотъ взглядъ, по рѣшенію французскаго суда въ Ренѣ, 28 Декабря 1863 г. ⁹⁾, не можетъ измѣниться соображеніемъ, что судно находилось въ безнадѣжномъ состояніи, а слѣдовательно выбрасываніе его на мель не есть пожертвованіе; потому что для примѣненія правилъ общей аварии вполне достаточно вмѣшательство воли капитана и его намѣреннаго дѣйствія, а таковымъ нельзя не признать постановку судна на мель. Американскій юристъ Story ¹⁰⁾ высказывается совершенно тождественно и указываетъ на несправедливость, что при выбрасываніи судна на берегъ теряетъ имущество судовоозяинъ, не получая никакого вознагражденія отъ грузовладельцевъ, собственность которыхъ, частью или вся, спасена дѣйствіемъ капитана.

¹⁾ Lewis, p. 36, объясненіе на p. 41 и 42.

²⁾ Hœchster, II, p. 953—954.

³⁾ Тоже, II, p. 963.

⁴⁾ Тоже, II, p. 970.

⁵⁾ Тоже, II, p. 984.

⁶⁾ Тоже, II, p. 994.

⁷⁾ Тоже, II, p. 998.

⁸⁾ Тоже, II, p. 1002.

⁹⁾ Тоже, II, p. 953.

¹⁰⁾ Тоже, II, p. 994.

Совершенно противоположенъ этому воззрѣнію проектъ 1869 года французскаго закона ¹⁾: здѣсь въ 405 статьѣ выбрасываніе судна на мель не признается общею аваріею.

Взгляды англійскихъ судовъ и юристовъ на обсуждаемый вопросъ не установились ²⁾. Намѣренное выбрасываніе судна на берегъ—общая аварія, но, по мнѣнію нѣкоторыхъ писателей, нельзя признать это дѣйствіе намѣреннымъ, если судно было въ безнадежномъ состояніи и потеря его была неизбежна, подѣ влияніемъ силъ природы. Въ этомъ случаѣ капитанъ, предвидя неминуемое крушеніе, при обстоятельствахъ, устраняющихъ возможность спасти не только судно и грузъ, но даже экипажъ выбираетъ только менѣе опасное мѣсто для выбрасыванія и тѣмъ исполняетъ лишь свой долгъ. Съ другой стороны Abbot полагаетъ, что англійскій судъ рѣшитъ вопросъ въ разныхъ случаяхъ разнo, руководствуясь побужденіемъ капитана. Если будетъ доказано, что капитанъ поставилъ судно на мель съ намѣренною цѣлью спасти грузъ, то судъ признаетъ убытки общею аваріею, если же дѣйствія капитана не имѣли исключительно такого мотива, то аварія будетъ признана частною.

Члены секціи конгресса приняли одну лишь практическую точку зрѣнія. Почти безъ исключеній во всѣхъ случаяхъ выбрасыванія судна на мель, диспашеръ, за неимѣніемъ точныхъ данныхъ, не можетъ рѣшить вопросъ, совершенно ли это дѣйствіе въ видахъ общаго интереса судна, груза и фрахта, другими словами—соотвѣтствуетъ ли эта мѣра требованіямъ общей аваріи. Напротивъ, во всѣхъ почти случаяхъ капитану не остается выбора между полною гибелью и выбрасываніемъ на берегъ, а потому соображенія объ общей пользѣ всего имущества, не имѣетъ никакого вліянія на образъ дѣйствія его, даже болѣе, онъ обыкновенно предвидитъ разрушеніе судна и гибель всего имущества.

Кромѣ того выбрасываніе на берегъ судна, которое настолько повреждено, что не можетъ долѣе держаться въ морѣ или достигнуть ближайшей гавани, нельзя признать пожертвованіемъ, такъ какъ имущество уже потеряло всякую цѣну, вслѣдствіе своего безвыходнаго положенія, между тѣмъ, намѣренное пожертвованіе составляетъ самый существенный элементъ общей аваріи.

Вслѣдствіе такихъ мотивовъ и во избѣжаніе произвольныхъ рѣшеній диспашера, секція конгресса приняла іоркское правило безъ измѣненій и почти единогласно.

¹⁾ Lowndes. App. R, p. 468.

²⁾ Kalteborn. II p. 99 и Hoechstler II p. 980 и 994.

VI. Форсированіе парусами.

Поврежденіе судна или груза, составляющее послѣдствіе форсированія парусами, т. е. несоотвѣтствія величины ихъ силѣ вѣтра, не вознаграждается при разсчетѣ общей аваріи.

Подъ поврежденіемъ подразумѣвается здѣсь разрывъ или потеря парусовъ, поломка рангоута, усиленіе течи судна и другія послѣдствія силы вѣтра при чрезмѣрной парусности.

Правило это принято секціею конгресса единогласно, безъ преній и измѣненій.

78657
Русскій торговый уставъ не упоминаетъ обсуждаемыя поврежденія, законы нѣкоторыхъ европейскихъ державъ совершенно согласны съ іоркскимъ правиломъ, какъ, напримѣръ, германскій ¹⁾ (ст. 709, п. 3) и шведскій ²⁾. Англичане ³⁾ считаютъ форсированіе парусами, въ минуту опасности и для ея избѣжанія, прямою обязанностью капитана и всѣ поврежденія при томъ происходящія, не признаютъ общею аваріею. Законы и судебная практика во Франціи ⁴⁾ различаютъ два случая: если капитанъ форсировалъ парусами для избѣжанія опасности, угрожавшей судну и грузу, то поврежденія составляютъ общую аварію; если же усиленіе парусовъ имѣло цѣлью скорѣйшее прибытіе въ портъ назначенія, или же не доказано, что эта мѣра принята въ минуту опасности, которую нельзя было избѣжать инымъ способомъ, то всѣ послѣдовавшія поврежденія не входятъ въ разсчетъ общей аваріи. Совершенно иной взглядъ приведенъ въ проектѣ французскаго закона 1869 года ⁵⁾; статья 406 гласитъ: «ущербъ отъ форсированія парусами или паромъ не считается общею аваріею». Курси ⁶⁾ разъясняетъ намъ это измѣненіе во взглядахъ. Онъ видитъ въ поврежденіяхъ случайность или плохія снаряженіе и конструкцію судна и отрицаетъ въ этомъ дѣйствіи капитана, хотя бы оно было совершено во избѣжаніе опасности, намѣренное пожертвованіе частью рангоута или груза, а потому не находитъ основаній отнести ущербъ къ общей аваріи. На этомъ основаніи Курси совершенно присоединяется къ іоркскому правилу, но требуетъ его дополненія, согласно приведенной статьи проекта, т. е. на паровыхъ судахъ не считать за общую аварію поврежденія вслѣдствіе чрезмѣрнаго давленія паровъ.

¹⁾ Lewis, II, p. 49.

²⁾ Hoeschster, II, p. 987.

³⁾ Тоже, II, p. 981.

⁴⁾ Courcy, II, p. 258 и 272.

⁵⁾ Lowndes, App. R, p. 468.

⁶⁾ Courcy, II, p. 272.

VII. Расходы въ гавани убѣжища.

Если судно вошло въ портъ убѣжища при такихъ обстоятельствахъ, что расходы входа составляютъ общую аварію, то расходы выхода изъ гавани признаются также общею аваріею, независимо отъ того оставитъ ли судно портъ съ полнымъ,—или только съ частью первоначальнаго груза.

Если расходы на выгрузку судна въ названномъ портѣ составляютъ общую аварію, то и расходы на обратную нагрузку и укладку груза въ трюмъ, а также всѣ расходы на храненіе товаровъ въ складахъ, составляютъ общую аварію.

Въ расчетѣ общей аваріи исключается та часть груза, которая была оставлена въ портѣ убѣжища по неспособности вынести дальнѣйшую перевозку, или по неспособности судна доставить эти товары далѣе.

Одновременно и въ связи съ этимъ правиломъ, разсматривалось и слѣдующее.

VIII. Жалованье и содержаніе экипажа въ гавани убѣжища.

Если судно вошло въ гавань убѣжища при обстоятельствахъ указанныхъ въ VII правилѣ, то жалованье и издержки на продовольствіе капитана и экипажа, со времени входа въ этотъ портъ до приведенія судна въ полную готовность къ продолженію плаванія, признаются общею аваріею.

Въ расчетѣ общей аваріи исключается та часть груза, которая была оставлена въ портѣ убѣжища по неспособности вынести дальнѣйшую перевозку или по неспособности судна доставить далѣе эти товары.

Эти два правила составляютъ центръ тяжести борьбы между сторонниками *common benefit* и *common safety*. Мы не будемъ излагать пренія и мотивы той и другой партіи, потому что намъ пришлось бы повторить уже сказанное въ вступленіи и въ протестѣ лондонскаго лойда. Интересна лишь попытка г. Шнейдера примирить оба взгляда въ слѣдующемъ предложеніи: «въ случаѣ, если судно войдетъ въ портъ убѣжища для исправленія общей и частной аваріи, то расходы должны быть распределены пропорціонально важности каждой изъ названныхъ аварій, между участниками, какъ это дѣлалось прежде». Неясность предложенія, трудность опредѣленія преобладающей важности той и другой аваріи и возникающая отсюда неясность расчета, не удовлетворили ни ту, ни другую партію и предложеніе было отклонено.

При баллотировкѣ обсуждаемыхъ іоркскихъ правилъ были приняты, значительнымъ большинствомъ голосовъ, первые два пункта VII и начало VIII правила, безъ измѣненій.

Что касается заключеній обоихъ правилъ, совершенно тождественныхъ между собою и касающихся исключенія изъ раскладки общей ава-

ріи товаровъ, оставленныхъ въ портѣ убѣжища, то бременскій подготовительный комитетъ предложилъ ихъ исключить, руководствуясь слѣдующими мотивами. Если пребываніе въ портѣ убѣжища вызвано общею аварією, то товары, впослѣдствіи тамъ оставленные, входятъ въ составъ имущества отвѣтственнаго за аварію, такъ какъ въ моментъ опасности они составляли одно цѣлое съ остальнымъ грузомъ, а посему обязательно участвуютъ въ расходахъ на общее спасеніе. Если ихъ выдѣлить изъ раскладки вознагражденія только потому, что они не продолжали путь въ гавань назначенія, то этимъ отдѣляется аварія отъ ея послѣдствій, иными словами, признается принципъ *common safety*. Если товары остаются въ гавани убѣжища потому, что они неспособны выдержать дальнѣйшее плаваніе, то принятая мѣра служитъ имъ въ пользу и потому было бы явною несправедливостью увеличивать платежъ остального имущества за общую аварію, раскладывая на него и ту часть общихъ расходовъ, которая должна лечь на оставленный товаръ. Если часть груза остается въ портѣ убѣжища, вслѣдствіе неспособности судна принять весь грузъ, то очевидно эта неисправность корабля произошла вслѣдствіе общей аваріи и потому потеря фрахта за оставленный товаръ должна войти въ расчетъ потерь по общей аваріи.

Большинство членовъ секціи приняло эти доказательства и рѣшило исключить заключительные пункты VII и VIII правилъ.

Нашъ торговый уставъ ничего не упоминаетъ о расходахъ въ портѣ убѣжища, только статья 1083 разрѣшаетъ включать въ общую аварію наемъ лихтера (прама) для отгрузки судна, при входѣ въ гавань убѣжища. Законы германскій ¹⁾ (ст. 708, п. 4) голландскій ²⁾, итальянскій ³⁾, шведскій ⁴⁾, сѣверо-американскихъ штатовъ ⁵⁾, почти буквально, подтверждаютъ резолюцію антверпенскаго засѣданія. Французскій законъ ⁶⁾ не упоминаетъ о расходахъ въ портѣ убѣжища, но ст. 403, п. 4 устанавливаетъ, что содержаніе команды, во время исправленія судна, если оно зафрахтовано на опредѣленный рейсъ, есть частная аварія, и какъ чрезвычайно рѣдко условія на фрахтъ заключаются на извѣстное время, то, очевидно, эта статья расхода почти никогда не признается общею аварією. Тоже самое, по статьѣ 403, п. 3, можно сказать о всѣхъ остальныхъ расходахъ въ портѣ убѣжища, но въ этомъ случаѣ общее присутствіе кассационнаго суда, придерживаясь принципа *common benefit* и пользуясь неопредѣленностью закона въ опредѣленіи предметовъ расхода, примѣняетъ статью 400, которая даетъ возможность, съ нѣкоторою на-

¹⁾ Lewis, II, p. 37.

²⁾ Hoechster, II, p. 969.

³⁾ Тоже, II, p. 963.

⁴⁾ Тоже, II, p. 934.

⁵⁾ Тоже, II, p. 950 и 995 и Ahlers p. 24.

⁶⁾ Courcy, II, p. 274 и 275 и Hoechster, II, p. 958.

тяжкою, признать эти издержки общою аварією. Это разногласіе между практикою суда и закономъ изглажено въ проектѣ закона 1869 года ¹⁾, здѣсь статья 403, пункты 4, 7 и 8, опредѣляетъ общою аварією расходы на разысканіе порта убѣжища, разгрузку въ немъ и на содержаніе экипажа въ теченіи пребыванія судна въ этой гавани. Англійская судебная практика ²⁾, какъ уже сказано въ вступленіи, признаетъ общою аварією лишь расходы до отдачи якоря въ портѣ убѣжища и съ этого момента считаетъ опасность устраненною, а потому всѣ послѣдующія уплаты причисляетъ къ частной аваріи.

IX. Ущербъ груза при перегрузкѣ.

Ущербъ груза при перегрузкѣ въ портѣ убѣжища не признается общою аварією, если выгрузка совершена на мѣстѣ и способомъ обычнымъ въ этомъ портѣ для судовъ не бѣдствующихъ.

Другими словами, общою аварією считается только тотъ ущербъ груза, который вызванъ неправильною и поспѣшною выгрузкою, вслѣдствіе ненормального состоянія судна, угрожающаго гибелью имуществу, при промедленіи выгрузки.

Постановленіе имѣетъ особенное значеніе для сыпучихъ товаровъ, какъ зерно, селитра и другіе, которые при каждой перегрузкѣ, но особенно при поспѣшной и ненормальной, несутъ большія потери.

Ни въ одномъ изъ дѣйствующихъ законовъ мы не находимъ соотвѣтственнаго постановленія, между тѣмъ практика диспашеровъ въ Германіи, и особенно въ Англіи, давно уже признаетъ этотъ ущербъ за общую аварію. Это послѣднее обстоятельство и очевидная справедливость побудили членовъ секціи принять іоркское правило безъ измѣненій.

X. Имущество, участвующее въ разверсткѣ общей аваріи.

Вознагражденіе за общую аварію разверстывается между имуществами по дѣйствительной ихъ стоимости при окончаніи предпріятія, привлекая къ разверсткѣ и пожертвованное имущество въ суммѣ, въ которой оно вознаграждается по общей аваріи.

При этомъ суммы фрахта и пассажирской платы, остающіяся на отвѣтственности судовозяина, уменьшаются на 40%, въ возмѣщеніе жалованья команды, портовыхъ и всѣхъ другихъ расходовъ.

Также вычитаются изъ оцѣнки имущества всѣ расходы на предъявленіе иска по общей аваріи.

¹⁾ Lowndes. App. R., p. 468.

²⁾ Ahlers, p. 10 и 11, Lowndes, p. 98, 99, 103 и 129.

Бременскій подготовительный комитетъ нашелъ полезнымъ болѣе подробное опредѣленіе стоимости каждой категоріи имущества и предложилъ, чрезъ своего представителя г. Гаша, слѣдующую редакцію ¹⁾.

«Грузъ участвуетъ въ вознагражденіи общей аваріи, по своей дѣйствительной стоимости, при окончаніи плаванія, за вычетомъ расходовъ, произведенныхъ за его счетъ, послѣ несчастія».

«Судно участвуетъ въ вознагражденіи общей аваріи, по своей дѣйствительной стоимости, при окончаніи плаванія, за вычетомъ сдѣланныхъ исправленій и приобрѣтеній, въ томъ ихъ состояніи, въ какомъ они оказались по окончаніи плаванія».

«Фрахтъ участвуетъ въ $\frac{2}{3}$ валовой прибыли (допускается уступка, а именно привлеченіе лишь $\frac{3}{5}$ или даже $\frac{1}{2}$ валовой прибыли)».

«Къ этимъ имуществамъ, участвующимъ въ вознагражденіи общей аваріи, присоединяются и пожертвованные предметы, въ суммѣ, какою они вознаграждаются по разверсткѣ общей аваріи».

Изъ преній по этому предложенію выяснилась вся трудность правильной оцѣнки судна. Въ дѣйствительности надо было бы опредѣлить стоимость судна по доходности его работы, но это невозможно при неопредѣленности прибыли. Рыночная стоимость судна дастъ точную цифру только въ портѣ, гдѣ много продажныхъ кораблей одинаковой конструкціи и вовсе непримѣнима въ тѣхъ случаяхъ, когда на суднѣ сдѣланы приспособленія для какой либо спеціальной цѣли, дѣлающія невыгодно обыкновенную судовую работу. Цѣнность корабля падаетъ также вслѣдствіе усовершенствованій въ судостроеніи. Поэтому остается только принять стоимость, объявленную хозяиномъ, или же показанія оцѣнщиковъ по совѣсти.

Эти соображенія и излишняя, по мнѣнію большинства, сложность редакціи, предложенной г. Гашемъ, побудили секцію конгресса утвердить первый пунктъ іоркскаго правила, предоставивъ каждый отдѣльный случай на рѣшеніе мѣстнымъ законамъ и обычаямъ гавани расчета.

Что касается размѣра участія фрахта въ вознагражденіи общей аваріи, то большинство не согласилось съ обсуждаемымъ правиломъ и приняло слѣдующую резолюцію, предложенную Лойндесомъ: «изъ фрахта и пассажирской платы, остающихся на отвѣтственности судовладельца, вычитаются портовые и на жалованье экипажу расходы, которые не вошли въ счетъ, еслибы судно и грузъ совершенно погибли въ моментъ общей аваріи, или намѣреннаго выбрасыванія имущества за бортъ. Этимъ постановленіемъ возлагается на диспашера точный расчетъ чистой прибыли фрахта въ моментъ общей аваріи».

Противъ такого заключенія, меньшинство поддерживало первоначальную редакцію, т. е. опредѣленіе подлежащихъ исключенію изъ валовой цѣнности фрахта накладныхъ расходовъ плаванія, разъ навсегда уста-

¹⁾ Ahlers, p. 26 и 60.

новленную частью фрахта и пассажирской платы, которая исключается изъ суммы, отвѣтственной за общую аварію. Меньшинство признало, что предложеніе Лойндеса въ принципѣ вѣрно и справедливо, но что при практическомъ примѣненіи оно представляетъ неисполнимыя трудности и поведетъ къ произволу диспашера. Установленіе отвѣтственности фрахта и пассажирной платы за общую аварію въ опредѣленныхъ процентахъ устранить споры и можетъ быть выражено въ размѣрѣ, справедливомъ въ большинствѣ случаевъ. Затѣмъ меньшинство ссылалось на ст. 723 германскаго закона ¹⁾, установившую отвѣтственную часть фрахта въ $\frac{2}{3}$ и даже $\frac{1}{2}$ его, смотря по мѣстному закону, въ гавани расчета.

Послѣдній пунктъ іоркскаго правила утвержденъ безъ преній, т. е. большинство признало, что всѣ расходы по предъявленію иска по общей аваріи должны подлежать исключенію изъ стоимости имущества, обязательно участвующаго въ вознагражденіи общей аваріи и принадлежащаго уплатившему эти расходы.

Торговый нашъ уставъ говоритъ объ имуществѣ, обязанномъ вознаграждать общую аварію только въ ст. 1075 и по смыслу приложенія къ ней судно, грузъ, фрахтъ и самый убытокъ участвуютъ въ разверсткѣ вознагражденія пропорціонально полной ихъ стоимости, безъ всякихъ вычетовъ и сокращеній. Германскій законъ ²⁾ привлекаетъ къ уплатѣ: судно (ст. 719), грузъ (ст. 720) и фрахтъ (ст. 723) согласно предложенію Гаша, приведенному выше. Во Франціи судно и фрахтъ платятъ вознагражденіе изъ половины ихъ стоимости (code d. com. 417) ³⁾ въ гавани разгрузки ⁴⁾. (рѣшеніе суда въ Бордо, 29 Декабря 1865 г.), что замѣняетъ всѣ вычеты, установленные другими законами. Совершенно иначе относится къ вопросу проектъ 1869 г. новаго закона во Франціи ⁵⁾, здѣсь въ статьяхъ 408 и 409 установлено вознагражденіе за общую аварію, во всемъ согласное съ резолюціею секціи конгресса въ Антверпенѣ. Въ Англіи ⁶⁾ стоимость наличныхъ и пожертвованныхъ товаровъ опредѣляется по рыночнымъ цѣнамъ въ портѣ расчета, изъ стоимости судна вычитаются проценты на погашеніе, расходы на содержаніе судна во все время пути и ущербы отъ частныхъ аварій, происшедшихъ до момента общей аваріи; фрахтъ отвѣчаетъ полною суммою, причитающеюся за всѣ товары, находившіеся на суднѣ во время общей аварій.

¹⁾ Lewis, II, p. 64.

²⁾ Lewis, II, p. 59, 61 и 64.

³⁾ Goujet et Merger. Diction. de droit commercial. Paris. 1878, II, p. 43.

⁴⁾ Hoechster, II, p. 1018.

⁵⁾ Lowndes, App. R., p. 468.

⁶⁾ Hoechster, II, p. 1057 и 1058.

XI. Потеря фрахта.

Во всѣхъ случаяхъ, когда пожертвованіе грузомъ признано общею аваріею, ущербъ фрахта вслѣдствіе такой потери груза также составляетъ общую аварію.

Это правило принято секціею конгресса безъ преній и измѣненій.

Нашъ торговый уставъ не упоминаетъ въ ст. 1074 о потерѣ фрахта, но ст. 1075 даетъ право на вознагражденіе вообще всѣхъ убытковъ, по сему резолюція не противорѣчитъ уставу. Германскій законъ ¹⁾ (ст. 717), французскій ²⁾ и шведскій ³⁾, совершенно подтверждаютъ постановленіе секціи.

По окончаніи обсужденія іоркскихъ правилъ, было предложено нѣсколько дополненій, изъ которыхъ только одно было подвергнуто преніямъ и принято, а именно: *размѣръ вознагражденія за товары.*

Г. Гашъ предложилъ принять ст. 713 германскаго закона ⁴⁾, въ полномъ ея объемѣ:

«Вознагражденіе за пожертвованные товары опредѣляется рыночною цѣною, какую имѣютъ товары одинаковаго сорта и качества въ портѣ назначенія, во время начала выгрузки».

«Если неизвѣстна рыночная цѣна, или если существуютъ сомнѣнія въ цѣнности, или въ примѣнимости товаровъ, вслѣдствіе ихъ качествъ, то цѣна опредѣляется экспертами».

«Изъ этой цѣны вычитается экономія во фрахтѣ, пошлинахъ и расходахъ, происшедшая вслѣдствіе пожертвованія товаровъ».

«Къ пожертвованнымъ товарамъ причисляются и тѣ, которые были проданы для уплаты расходовъ, вслѣдствіе общей аваріи (см. ст. 708 § 7)».

Г. Били (Baily), депутатъ изъ Ливерпуля, соглашаясь съ сущностью, нашелъ редакцію закона сложною и предложилъ изложить правило: «Вознагражденіе за пожертвованные (выброшенные за бортъ) товары, устанавливается въ той ихъ стоимости, какую получилъ бы собственникъ, еслибы эти товары не были пожертвованы.

Въ этой формѣ предложеніе было принято секціею конгресса и присоединено къ резолюціямъ 12 правиломъ.

Совершенно согласны съ такимъ постановленіемъ: русскій торговый уставъ (ст. 1093) и законы германскій (ст. 713), французскій (ст. 415), испанскій, португальскій, голландскій ⁵⁾ и другіе.

Изъ предложенныхъ дополненій правилъ, самое важное исходило отъ

¹⁾ Lewis, II, p. 58.

²⁾ Courcy, II, p. 278.

³⁾ Hoechst, II, p. 985.

⁴⁾ Lewis, II, p. 55.

⁵⁾ Hoechst, II, p. 1017, 1036, 1038 и 1041.

бременскаго подготовительнаго комитета, который хотѣлъ ввести принципиальное опредѣленіе общей аваріи, согласно контрольнымъ законодательствамъ, преимущественно же германскому, кромѣ того комитетъ предложилъ всѣ резолюціи привести въ послѣдовательность и должную полноту. Такому заявленію всего болѣе воспротивились англійскіе представители и причиною тому, по мнѣнію присутствовавшего въ секціи Алерса, была боязнь, что слишкомъ большія требованія въ пользу common benefit испугаютъ нѣкоторыхъ англичанъ, вновь обращенныхъ къ современнымъ взглядамъ, и вслѣдствіе того не только не будутъ приняты эти дополненія, но и уже добытые результаты въ борьбѣ съ common safety потеряютъ много приверженцевъ. Этотъ мотивъ побудилъ большинство отклонить всѣ остальные предложенія, направленные къ той же цѣли.

Въ виду единства въ направленіи и небольшого различія между резолюціями на конгресахъ въ Іоркѣ и Антверпенѣ, было рѣшено выработанныя постановленія озаглавить: *Іоркскія и антверпенскія правила общей аваріи*.

Работы секціи конгресса закончены принятіемъ слѣдующей заключительной резолюціи, предложенной Мейеромъ, предсѣдателемъ сѣверогерманскаго лойда: «приглашаются мѣстные комитеты общества (международнаго права) принять немедленно мѣры, какія они признаютъ полезными, для представленія на благосклонное вниманіе ихъ правительствъ, вопроса о включеніи выработанныхъ правилъ въ законъ. Результатъ ходатайствъ долженъ быть сообщенъ совѣту общества».

Резолюціи по обсуждаемому вопросу были представлены въ общее засѣданіе конгресса по международному праву 3-го Сентября 1877 года, при докладѣ предсѣдателя секціи Твиса, въ которомъ онъ, перечисливъ участниковъ въ обсужденіяхъ, изложилъ измѣненія іоркскихъ правилъ, принятыхъ секціею, и обратилъ особенное вниманіе конгресса на заключительную резолюцію. Конгрессъ принялъ заключенія секціи безъ преній, единогласно.

Іоркскія и антверпенскія правила произвели въ Англіи полный расколъ. Во главѣ консерваторовъ остался по прежнему лондонскій лойдъ, во главѣ прогрессивной партіи, т. е. признающей common benefit и основанныя на немъ новыя правила общей аваріи, стали торговые палаты Ливерпуля и другихъ городовъ.

Согласно заключительной резолюціи, въ Лондонѣ, Ливерпулѣ и другихъ коммерческихъ центрахъ образовались комитеты, составленные изъ представителей торговыхъ палатъ, обществъ страховыхъ и другихъ прикосновенныхъ къ мореходству, а также частныхъ арматоровъ, диспансеровъ и пр. Центральнымъ комитетомъ избранъ лондонскій. Для дѣятельности этихъ комитетовъ представлялось два пути, или добиваться парламентскаго билля, утверждающаго новыя правила общей аваріи, или же

прямо ввести ихъ въ торговую практику. По общему согласію всѣхъ комитетовъ, было рѣшено немедля приступить ко второму способу и привлеченіемъ къ новому воззрѣнію большинства судовладельцевъ и торговыхъ обществъ расположить въ пользу своего дѣла общественное мнѣніе и, подготовивъ такимъ образомъ почву для парламентской борьбы съ отжившимъ принципомъ, потребовать внесенія новыхъ правилъ общей аваріи въ законъ.

Для этой цѣли комитеты составили декларацію въ 1878 году ¹⁾, и пригласили всѣ торговые учрежденія подписать ее, обязываясь этимъ исполнить слѣдующія условія. Во всѣхъ коносаментахъ и чертепартіяхъ, выдаваемыхъ съ 1 Января 1879 года, должно вноситься слѣдующее обязательство: «общая аварія, если таковая послѣдуетъ, уплачивается согласно іоркскимъ и антверпенскимъ правиламъ». (General Average if any payable according to Iork and Andwerps Rules). Въ страховые полисы вносится слѣдующая формула: общая аварія уплачивается согласно иностраннымъ обычаямъ, или по іоркскимъ и антверпенскимъ правиламъ, если такъ установлено въ контрактѣ на зафрахтованіе судна. (General Average payable as per foreign custom, or per Iork and Andwerps Rules, if in accordance with the contract of offreightment).

Результаты превзошли ожиданія. Въ короткое время декларація эта была подписана 783 представителями страховыхъ обществъ и крупныхъ торговыхъ фирмъ, которыя, по вычисленію лондонскаго центральнаго комитета, владѣютъ въ общей сложности судами, вмѣстимостью 2,286,448 тоннъ, или 43% тонажа всего англійскаго торговаго флота, имѣвшаго въ 1878 году 5.342,351 тону.

Одновременно съ этимъ движеніемъ, лондонскій лойдъ счелъ необходимымъ созвать своихъ сторонниковъ въ Лондонъ, на митингъ 10 Іюля 1878 г. Совѣщаніе это привело къ резолюціи, подтверждающей какъ протестъ, внесенный лойдомъ въ засѣданіе антверпенскаго конгресса, такъ и полное нежеланіе примкнуть къ іоркскимъ и антверпенскимъ правиламъ.

Въ Сѣверо-американскихъ штатахъ новое направленіе получило широкое распространеніе, и весьма значительное число страховыхъ обществъ и арматоровъ подписало декларацію, составленную почти тождественно съ лондонскою деклараціею.

Подобное же направленіе приняло дѣло въ Бельгіи. Антверпенское общество международнаго права, страховыя компаніи, а также общество торговли, промышленности и мореходства въ Антверпенѣ, признали цѣлесообразность мѣры, принятой въ Англіи, и предложили вносить англійскія формулы въ коносаменты, чертепартіи и страховые полисы. Вмѣстѣ съ тѣмъ послѣднее изъ названныхъ обществъ, представило іоркскія и антверпенскія правила правительству, ходатайствуя о внесеніи ихъ въ

¹⁾ Брошюра: Société commerciale, industrielle et maritime d'Anvers. Regles d'Iork et d'Anvers. - Anvers. 1879.

законъ. Министерство отклонило петицію, находя ее несвоевременною для международнаго соглашенія по объединенію морскихъ законовъ. Министръ Бара, въ своемъ отвѣтѣ обществу, указываетъ, что іоркскія и антверпенскія правила могутъ получить на практикѣ законную силу, если въ торговые документы будутъ включены соотвѣтственные условія.

Примѣненіе обсуждаемыхъ правилъ въ Германіи не встрѣчаетъ никакихъ препятствій, такъ какъ имперскій законъ согласенъ съ главными основаніями новыхъ правилъ.

Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ данныхъ о положеніи вопроса въ другихъ государствахъ.

Что касается русскаго торговаго устава, то неполнота постановленій по общей аваріи, какъ и остальныхъ его главъ, очевидна и необходимость пересмотра и дополненія всего устава, согласно новѣйшимъ требованіямъ торговаго мореходства, сознается всѣми. Мы позволимъ себѣ выразить надежду, что въ предстоящей законодательной работѣ будетъ обращено полное вниманіе на іоркскія и антверпенскія правила, значеніе которыхъ выяснилось такъ блистательно. Не напрасно же коммисія общества торговли, промышленности и мореходства въ Антверпенѣ дала этимъ правиламъ слѣдующую краснорѣчивую оцѣнку: ¹⁾ «Эти постановленія были вдохновлены духомъ справедливости и примиренія. Если слѣдуетъ признать, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ іоркскія и антверпенскія правила покровительствуютъ арматорамъ въ ущербъ грузовладельцамъ, то должно допустить также, что, въ силу самаго существа дѣла, равновѣсіе между сторонами установится измѣненіемъ цѣнъ на фрахтъ. Единодушіе на практикѣ приведетъ, рано или поздно, къ объединенію законовъ, что составляетъ главную цѣль нашего общества».

Θ. Буссе.

¹⁾ Тамъ же, р. 6.

Йоркскія и Антверпенскія правила общей аварии.

(The Iork and Antwerp Rules).

I. Выбрасываніе за бортъ палубнаго груза.

Всякое выбрасываніе за бортъ товаровъ, погруженныхъ на верхней палубѣ, не признается общею аваріею.

Въ понятіе о палубѣ входятъ всѣ надстройки, не связанные неразрывно съ основными частями корпуса судна.

II. Убытки, причиняемые выбрасываніемъ за бортъ.

Ущербъ, причиненный имуществу или товарамъ водою, неизбежно проникающей въ трюмъ, черезъ люки, открытые для выбрасыванія за бортъ и другія отверстія, сдѣланныя съ тою же цѣлью, вознаграждаются какъ общая аварія подъ условіемъ, что самая потеря имущества отъ выбрасыванія, будетъ признана общею аваріею.

Поврежденія отъ поломки, тренія и другихъ послѣдствій передвиженія груза, вызваннаго выбрасываніемъ за бортъ, вознаграждаются какъ общая аварія подъ условіемъ, что самая потеря имущества отъ выбрасыванія будетъ признана общею аваріею.

III. Тушеніе пожара на суднѣ.

Убытокъ, причиненный при тушеніи пожара на суднѣ, судну или грузу, тому и другому вмѣстѣ или каждому отдѣльно, водою или инымъ образомъ, признается общею аваріею, но не подлежитъ вознагражденію порча водою товарныхъ мѣстъ, уже поврежденныхъ огнемъ.

IV. Удаленіе обломковъ.

Потери или поврежденія, происшедшія отъ удаленія обломковъ или остатковъ рангоутнаго лѣса (spars, bois ronds) и другихъ предметовъ, поврежденныхъ вслѣдствіе морскихъ случайностей (sea peril), не вознаграждаются въ числѣ общей аваріи.

V. Намѣренная постановка судна на мель.

Намѣренное выбрасываніе на берегъ или камни судна тонущаго, или носимаго по волѣ вѣтра и теченія (driving, en derive), не признается пожертвованіемъ, и вредъ судну, грузу и фрахту, въ отдѣльности каждому или всѣмъ въ совокупности, происшедшій вслѣдствіе такой постановки на мель, не вознаграждается въ качествѣ общей аваріи.

VI. Чрезмѣрная постановка парусовъ (форсированіе парусами).

Поврежденіе судна или груза, составляющее послѣдствіе чрезмѣрной постановки парусовъ, не вознаграждается при расчетѣ общей аваріи.

VII. Расходы въ гавани убѣжища.

Если судно вошло въ гавань убѣжища при такихъ обстоятельствахъ, что расходы входа составляютъ общую аварію, то расходъ выхода изъ гавани признается также общею аваріею, независимо отъ того оставить ли судно портъ съ полнымъ, или только съ частью первоначальнаго груза.

Если расходы на выгрузку судна въ названномъ портѣ составляютъ общую аварію, то и расходы на обратную нагрузку и укладку груза въ трюмъ, а также всѣ расходы на храненіе товаровъ въ складахъ, — составляютъ общую аварію.

VIII. Жалованіе и содержаніе экипажа въ гавани убѣжища.

Если судно вошло въ гавань убѣжища при обстоятельствахъ, указанныхъ въ VII правилѣ, то жалованье и издержки на продовольствіе капитана и экипажа, со времени входа въ этотъ портъ, до времени приведенія судна въ полную готовность къ продолженію плаванія, признаются общею аваріею.

IX. Ущербъ груза при перегрузкѣ.

Ущербъ груза при перегрузкѣ въ портѣ убѣжища, не признается общею аваріею, если выгрузка совершена на мѣстѣ и способомъ, обычнымъ въ этомъ портѣ для судовъ не бѣдствующихъ.

X. Имущество, участвующее въ разверсткѣ общей аваріи.

Вознагражденіе за общую аварію разверстывается между имуществами, по дѣйствительной ихъ стоимости при окончаніи предпріятія, привлекая къ разверсткѣ и пожертвованное имущество въ суммѣ, въ которой оно вознаграждается по общей аваріи.

Изъ фрахта и пассажирской платы, остающейся на отвѣтственности судовладельца, вычитаются портовые и на жалованье экипажу расходы, которые не вошли бы въ счетъ, еслибы судно и грузъ совершенно по-

гибли въ моментъ общей аваріи, или намѣреннаго выбрасыванія имущества за бортъ.

Вычитаются также изъ стоимости имущества всѣ расходы, произведенные послѣ событія общей аваріи, на предъявленія иска (claim) по общей аваріи.

XI. Потеря фрахта.

Во всѣхъ случаяхъ, когда пожертвованіе грузомъ признано общею аваріею, ущербъ фрахта вслѣдствіе такой потери груза составляетъ также общую аварію.

XII. Размѣры вознагражденія за товары.

Вознагражденіе за пожертвованные (выброшенные за бортъ) товары устанавливается въ той ихъ стоимости, какую получилъ бы собственникъ, если эти товары не были бы пожертвованы.





