



В.Ю. Шемонаєв*

ПРАВОВІ АСПЕКТИ СКЛАДАННЯ ТА ВИКОНАННЯ ЗАГАЛЬНОАВАРІЙНОЇ ДИСПАШІ В УКРАЇНІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Реформа законодавства про торговельне мореплавання, пов'язана з прийняттям Кодексу торговельного мореплавання України (далі – КТМ України) 1995 р. і з приєднанням України до ряду міжнародно-правових конвенцій, торкнулася і такого інституту морського права, як загальна аварія. Для розуміння стану, у якому цей інститут знаходиться сьогодні, необхідно порівняти відповідні норми КТМ СРСР 1968 р., положення про Асоціацію диспашерів 1990 р. і КТМ України. При цьому найбільш важливими для нас є питання про те, які особи вправі діяти в якості диспашерів, як регулюється порядок складання диспаші, її оскарження і виконання.

Основна мета статті полягає в тому, щоб змалювати картину правових норм, які діють у сфері складання і виконання диспаш у реальній ситуації, що склалася в останні роки на українському ринку складання диспаш.

У КТМ СРСР складанню і виконанню диспаші були присвячені ст.ст. 246-251. Згідно ст. 246 цього Кодексу, наявність загальної аварії встановлювалася і розрахунок по її розподілу (тобто диспаша) складався за заявою зацікавлених осіб диспашерами, які знаходяться при Всесоюзній торговельній палаті (пізніше – ТПП) і призначаються президією зазначеної палати з осіб, що володіють знаннями і досвідом в області морського права¹. Таким чином, по КТМ СРСР у випадках, коли застосованим було радянське право, складати диспашу могла тільки особа, яка має спеціальний статус – член Асоціації диспашерів при ТПП, призначений на цю посаду президією ТПП. У випадках застосування радянського права диспашером не міг бути член іноземної асоціації або організації диспашерів, а також особа, яка не являється членом якої-небудь з подібних організацій².

Порядок складання диспаші в основному був урегульований Положенням про Асоціацію диспашерів, про яке мова йтиме нижче.

У відповідності зі ст. 249 КТМ СРСР, зацікавлені особи могли оскаржити диспашу в Московському міському суді протягом трьохмісячного терміну з дня одержання диспаші по загальній аварії в малому каботажі і шестимісячного терміну по загальній аварії у великому каботажі або закордонному повідомленні, з обов'язковим повідомленням про це диспашера. Для цього йому відправляли копію позовної заяви.

КТМ СРСР визначав також порядок виконання диспаші. Згідно зі ст. 250 цього Кодексу, якщо диспаша не оскаржувалась у терміни, передбачені ст. 249 КТМ СРСР, або оскаржувалася, але залишалася судом в силі, стягнення по ній могло бути зроблене шляхом здійснення нотаріального напису. Для цього в нотаріальну контору необхідно було пред'явити диспашу і довідку диспашера про те, що диспаша не скасована і не змінена судом³.

Зазначені норми КТМ СРСР були імперативними і застосовувалися у всіх випадках, коли загальна аварія згідно з законом або угодою сторін підлягала розподілу в СРСР. Як видно, КТМ СРСР вибудовував досить чітку схему порядку складання, оскарження і виконання

© Шемонаєв В.Ю., 2005

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

¹ Кодекс торгового мореплавання: Утв. Постановлением ЦИК и СНК СССР 14 июня 1929 г. // Собр. законов СССР. – 1929. – № 41. – С. 365

² Жилин И.С. Общая авария и вопросы морского права. – М.: Мор. транспорт, 1951. – 80 с.

³ Кодекс торгового мореплавання Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.



диспаші.

Ця схема була доповнена Положенням про Асоціацію диспашерів і порядку складання диспаш (далі — “Положення”), затвердженим Президією Торгово-промислової палати СРСР 18 січня 1990 р.⁴.

Положення передбачало більш широке коло вимог до кандидатур диспашерів. Диспашерами могли призначатися особи, що володіють знаннями в області морського права, морського страхування, міжнародного транспорту, валютного регулювання, а також міжнародних порядків торговельного мореплавства.

У Положенні існували вказівки про те, яке право варто застосовувати диспашерам. Вони повинні були керуватися КТМ і самим Положенням. У випадках, коли це було передбачено угодою сторін, а також при неповноті закону, диспашери могли застосовувати Йорк-Антверпенські правила й інші міжнародні порядки. З цього можна зробити висновок про те, що радянський диспашер — член Асоціації диспашерів при розподілі загальної аварії не вправі був застосовувати іноземне право⁵.

Відповідно до Положення, диспашер приступав до своєї діяльності за заявою власників або страховиків майна. Провадження по складанню диспаші починалося винесенням мотивованої постанови диспашера про визнання або невизнання наявності загальної аварії. Постанова про визнання наявності загальної аварії і про початок складання диспаші розсилалася судовласникові, вантажовласникам, страховикам і іншим зацікавленим особам із вказівкою документів та інформації, яку ці особи повинні були представити диспашеру. Диспашер встановлював термін на представлення цих документів, який, відповідно до Положення, не міг бути меншим місяця.

При складанні диспаші диспашер був вправі призначити експертизу, самостійно вибравши експерта. При цьому думка експерта не була обов'язковою для диспашера, він міг її і відхилити, мотивувавши свою незгоду.

Термін складання диспаші законом не встановлювався. Положенням було передбачено, що при розподілі заяв між диспашерами голова Асоціації повинний був встановлювати термін складання диспаш, але цей термін відносився скоріше до відносин голови і диспашера в рамках Асоціації. Ніяких санкцій за його недотримання не встановлювалось.

Положення містило таблицю визначення суми збору за складання диспаші. Цей збір, відповідно до норм Положення, включався в суму загальної аварії і розподілявся між сторонами.

Диспаша складалася в кількості екземплярів по числу зацікавлених сторін, плюс один екземпляр залишався в архівах Асоціації. Підписана диспашером диспаша скріплювалася печаткою Асоціації, заносилася до реєстру і розсилалася сторонам.

Якщо в диспаші виявлялися помилки математичного характеру, диспашер, зі своєї ініціативи або за заявою сторін, міг внести виправлення у формі аддендума до диспаші.

У випадку, якщо диспаша оскаржувалася, диспашер зобов'язаний був вступити в справу в порядку ст. 42 ЦПК РСФСР і дати пояснення в суді. Якщо сам диспашер не міг це зробити, пояснення в суді давав за нього голова Асоціації або уповноважена ним особа⁶.

Відповідно до Положення, диспашер видавав зацікавленій стороні довідку про те, що диспаша не скасована або не змінена. Така довідка видавалася для представлення в нотаріальну контору на предмет здійснення виконавчого напису на диспаші згідно ст. 250 КТМ СРСР.

Новий КТМ України 1995 р. також містить ряд положень про статус диспашера, складання і заперечуванні диспаші (глава 1 “Загальна аварія” розділу IX “Надзвичайні морські події”)⁷.

⁴ Кодекс торгового мореплавания Украины. Неофициальное издание. – Одесса: ИнтерБио, 1996. – 92 с.

⁵ Там само.

⁶ Там само.



У відповідності зі ст. 288 КТМ України, за заявою зацікавлених осіб наявність загальної аварії встановлюється і розрахунок по її розподілу (диспаша) складається особами, які володіють знаннями і досвідом в області морського права (диспашерами).

Особа, інтереси якої можуть бути порушені складанням диспаші, подає диспашеру письмову заяву про втрати і витрати, відшкодування яких вона вимагає, протягом 12 місяців із дня закінчення загального морського підприємства. У випадку, якщо така заява не подана або протягом 12 місяців після запиту про таку заяву особа не представить доказу з метою обґрунтування заявленої вимоги або дані про вартість майна, диспашер вправі скласти диспашу на основі наявної в нього інформації. При цьому диспаша може оскаржуватися тільки на тій підставі, що вона є явно неправильною.

Диспашер вправі призначити експерта, чий висновок оцінюється диспашером нарівні з іншими доказами.

Матеріали, на підставі яких складається диспаша, повинні бути відкриті для ознайомлення, і диспашер, за вимогою зацікавлених осіб, зобов'язаний за їхній рахунок видавати їм засвідчені копії даних матеріалів.

За складання диспаші стягується збір, який включається в диспашу і розподіляється між усіма зацікавленими особами пропорційно часткам їхньої участі в загальній аварії. Стосовно до Асоціації диспашерів розмір збору встановлений Положенням про збори. Збір підлягає сплаті особою, на яку його сплата віднесена диспашером, протягом місяця з дня складання і реєстрації диспаші, якщо інший термін не встановлений диспашою. Диспашер може запропонувати особі, яка звернулася за розподілом загальної аварії, внести аванс збору⁸.

Помилки в розрахунках, виявлені після реєстрації диспаші в реєстрі диспаш, можуть бути виправлені диспашером зі своєї ініціативи або за заявою зацікавлених осіб за допомогою складання аддендума.

Оскарженню диспаші присвячена ст. 291 КТМ України. Особи, між якими розподілена загальна аварія, можуть оскаржити диспашу в суді протягом шести місяців із дня одержання диспаші або аддендума до неї з обов'язковим повідомленням про це диспашера. Для цього йому направляють копію позовної заяви. Диспашер вправі або, якщо буде потрібно, зобов'язаний взяти участь у розгляді суперечки про диспашу в суді і дати пояснення по суті справи. Суд, який розглядає суперечку про диспашу, може залишити диспашу в силі, внести до неї зміни або скасувати її і доручити диспашеру скласти нову диспашу відповідно до рішення суду⁹.

КТМ України, на відміну від КТМ СРСР, не вказує, у якому суді оскаржується диспаша. Очевидно, відповідачем у позові про оскарження диспаші є диспашер. Якщо диспашер є членом Асоціації диспашерів, можливе пред'явлення позову в суд за місцем перебування Асоціації.

Ст. 291 КТМ України передбачає, що у випадку, коли диспаша не оскаржена в передбачений термін, або оскаржена, але залишена судом у силі, стягнення по ній може бути зроблене в порядку, установленому законодавством України. Який цей порядок?

Якщо диспаша не оскаржена протягом шестимісячного терміну, установленого КТМ України, або залишена судом у силі, диспашер видає про це довідку. Оригінал диспаші і довідки диспашера пред'являються нотаріусові для здійснення виконавчого напису. Потім диспаша з виконавчим написом нотаріуса передається судовому виконавцеві для порушення виконавчого виробництва¹⁰.

Такий порядок може нормально працювати, якщо всі зацікавлені особи знаходяться на

⁷ Положение об ассоциации диспашеров и порядке составления диспаш: Утв. Решением Президиума ТПП СССР 18 января 1990 г. – М.: Внешэкономсервис ТПП СССР, 1990. – 83 с.

⁸ Кодекс торгового мореплавания Украины. Неофициальное издание. – Одесса: ИнтерБио, 1996. – 92 с.

⁹ Положение об ассоциации диспашеров и порядке составления диспаш: Утв. Решением Президиума ТПП СССР 18 января 1990 г. – М.: Внешэкономсервис ТПП СССР, 1990. – 83 с.

¹⁰ Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Под ред. А.Л. Маковского. – М.: Транспорт, 1973. – 400 с.



території України. Якщо ж яка-небудь зі сторін знаходиться за кордоном, ситуація ускладнюється. Виконавчий напис українського нотаріуса не визнається в іноземних державах. Тому питання про порядок виконання Української диспаші за кордоном залежить від статусу диспаші в конкретній країні, де потрібне виконання.

Змалювавши картину правових норм, які діють у сфері складання і виконання диспаш, має сенс звернутися до реальної ситуації, що склалася в останні роки на українському ринку складання диспаш. На жаль, назвати задовільною її не можна. Асоціація диспашерів, як така, не існує. Така незадовільна ситуація викликана декількома факторами. По-перше, низькою інформованістю судновласників (капітанів та інших осіб, які приймають рішення) про наявність інституту загальної аварії, покликаною захищати інтереси судновласників. По-друге, відсутністю форми аварійної підписки, а також недостатнім контролем за обмовками в коносаментах і чартерах щодо загальної аварії. По-третє, відсутністю типових застережень про те, що загальна аварія розподіляється в Україні і по українському законодавству. Можливо, свою роль грає і незнання законодавства про порядок виконання диспаш і деяка запутаність цього законодавства.

Представляється, що виходом із ситуації, яка склалася, є “пропаганда” загальної аварії серед судновласників. Необхідно, щоб судновласники чітко уявляли, що цей інститут існує для захисту їхніх інтересів. Рекомендується звертати більше уваги на відповідні застереження в коносаментах і чартерах. Капітани й інші особи, які приймають рішення в складних ситуаціях, повинні мати інструкції про те, які дії їм варто приймати. Необхідно також розробити типові застереження про розподіл загальної аварії в Україні — у портових містах або в Одесі. Виходом із ситуації могло б стати створення Асоціації диспашерів в Одесі, яка б займалася розподілом загальної аварії.

*Стаття рекомендована до друку кафедрою цивільно-правових дисциплін
Хмельницького університету управління та права
(протокол № 7 від 24 лютого 2005 року)*

