

УДК 347.799.1:347.796.2/3

*О.О. Боярський***ПІДСТАВИ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ОBOB'ЯЗКУ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ
ПРИ НАДЗВИЧАЙНИХ МОРСЬКИХ ПОДІЯХ**

Як впливає зі структури та змісту розділу дев'ятого Кодексу торговельного мореплавства, який називається “Надзвичайні морські події”, такою подією може вважатися практично кожен випадок завдання шкоди під час морських перевезень.

При визначенні правових наслідків виникнення таких збитків передусім має прийматися до уваги та обставина, чи вони є загальною чи незагальною аварією.

Так, згідно зі ст. 277 КТМ України загальною аварією визнаються збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки [1, 77].

Щодо правової природи загальної аварії, можна погодитися з тим, що за своєю сутністю вона є крайньою необхідністю, тобто такою ситуацією, коли особа для того, щоб уникнути небезпеки, завдає інтересам інших осіб, не винних у створенні небезпеки, шкоди, причому меншої, ніж та, що загрозувала.

Із цих міркувань загальну аварію здається доцільним розцінювати як інститут цивільного права.

Існування інституту загальної аварії зумовлено особливостями такого роду людської діяльності, як використання Світового океану та дна, зокрема торговельного мореплавства та пов'язаних з цим морських торговельних підприємств. Нерідко для того, щоб уникнути небезпеки, що загрожує судну чи вантажу, необхідно здійснити витрати (виплатити винагороду рятувальникам, направити судно тимчасово до порту-сховища чи виплатити пов'язані з цим додаткові витрати тощо) або навіть пожертвувати якимось майном (наприклад, викинути частину вантажу для того, щоб судно не сіло на міль, тощо). Зміст таких дій полягає в тому, щоб пожертвувати меншим благом (певною сумою коштів, частиною вантажу, цілісністю корпусу судна тощо), а врятувати більше – основну частину майна, що бере участь у морському перевезенні, тобто судна, вантажу, фрахту, що в сукупності є “морським підприємством”. Звичайно, неможливо фізично “врятувати фрахт” у тому розумінні, в якому говорять про рятування судна чи вантажу. Але оскільки за умов договору перевезення фрахт перебуває на ризику перевізника чи вантажовласника, рятування вантажу тягне й рятування фрахту (або прав на його отримання) для однієї із сторін договору перевезення [2, 140].

Подібні витрати й жертви тягнуть збитки для учасників перевезення, за рахунок яких вони були здійснені (частіше для судновласників, рідше – для вантажовласника). Оскільки ж були зроблені вони заради загальних інтересів рятування усього “морського підприємства”, було б несправедливо повністю покласти всі такі збитки тільки на того, хто їх зазнав. Тому в морському праві встановлено, що збитки, причиною яких стали витрати чи жертви, що здійснені в інте-

ресах загального рятування судна, вантажу чи фрахту, підлягають розподілу між усіма учасниками перевезення пропорційно вартості вказаного майна, що належить кожному з них. Звідси закономірна увага до інституту загальної аварії з боку фахівців морського права.

Водночас поза увагою дослідників залишилися цивілістичні питання загальної аварії. Як правило, лише у загальному розумінні згадується про забезпечення платежів після розподілу загальної аварії, можливості оскарження диспаші в суд та інше.

При цьому має враховуватися й та обставина, що пошук оптимальних рішень тих проблем, що виникають при розподілі загальної аварії, у сучасних умовах має здійснюватися з урахуванням тієї обставини, що останнім часом в Україні посилюється інтерес до інших сучасних правових систем, римського права тощо. Це зумовлене змінами у політичному, соціальному й економічному житті суспільства, модернізацією концепції цивільного права. Це стосується всіх інститутів цивільного права, але особливо важливо при дослідженні тих із них, які пов'язані з торговим мореплавством. Адже саме тут відбувається активна взаємодія національних правових систем, пошук способів вирішення колізій, уніфікація норм міжнародного приватного права тощо [3, 11].

Отже, підставою виникнення “загальноаварійних правовідносин” є здійснення дій, спрямованих на запобігання шкоди, що загрожує судну, фрахту і вантажу, що перевозиться. Але умовами її є – навмисність, розумність дій, наявність витрат і т. д.

Загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості.

Для виникнення права на розподіл витрат, зазначених для запобігання загальній небезпеці, що виникла в процесі морського перевезення (загальної аварії), необхідне існування складного юридичного складу: 1) наявність загальної для судна, фрахту й вантажу небезпеки, що може бути, наприклад, результатом події (шторму, урагану тощо) або правопорушення (неправомірних дій третіх осіб або членів екіпажу судна-перевізника); 2) навмисне здійснення дій із запобігання такої небезпеки, пов'язане з витратами й пожертвуваннями.

Узяті окремо, зазначені обставини не породжують правовідносин розподілу загальної аварії, а лише є етапом на шляху до їхнього виникнення. Однак у сукупності вони утворюють юридичний склад, що служить підставою виникнення загальноаварійних цивільних правовідносин.

Разом з тим такий висновок, хоча й дозволяє визначити елементи складного юридичного складу, що є підставою виникнення зобов'язань при розподілі загальної аварії й відшкодування потерпілому учасникові морського підприємства частини зазначених ним збитків, але залишає без відповіді питання, якою є сутність правомірних дій, спрямованих на запобігання загальній небезпеці.

Тим часом це питання становить значний інтерес, оскільки саме від відповіді на нього залежить і встановлення практично важливої обставини: чи варто розглядати загальну аварію як підставу звільнення від відповідальності в договорі морського перевезення або як підставу виникнення нових зобов'язань по відшкодуванню шкоди.

Як випливає з цієї норми, обов'язок відшкодування шкоди ніколи не покладається на особу, яка шкоду завдала. Отже, загальну аварію можна вважати найбільшим загальним для відносин торговельного мореплавства (і разом з тим, специфічним саме для цієї галузі) випадком звільнення особи, яка завдала шкоду, від обов'язку її відшкодування.

Разом із тим ст. 294 КТМ України встановлює, що збитки, які не підпадають під дію статей 277, 279, 290 цього Кодексу, визнаються окремою (незагальною) аварією.

Такі збитки не підлягають розподілу між судном, вантажем і фрахтом. Їх несе той, хто їх зазнав, або той, на кого падає відповідальність за їх спричинення.

Таким чином, якщо при загальній аварії підставою звільнення від обов'язку повного відшкодування шкоди є, власне, сама загальна аварія, то при окремій аварії відшкодування має проводитися на загальних підставах, тобто за правилами, встановленими цивільним законодавством.

Натомість, у відшкодуванні завданої шкоди потерпілому при окремій (незагальній) аварії може бути відмовлено при завданні шкоди:

1) при проханні чи за згодою потерпілого, крім випадків завдання шкоди його життю та здоров'ю.

Від такого прохання (згоди) необхідно відрізнити випадки завдання шкоди внаслідок прийняття на себе ризику, тобто згоди потерпілого на вчинення дій, у результаті яких йому може бути завдана шкода. (Наприклад, таким випадком завдання шкоди внаслідок згоди на вчинення ризикованих дій є домовленість про виконання членом екіпажу небезпечних робіт на підставі трудового договору). Проте, якщо шкоди буде завдано внаслідок невиконання судновласником обов'язку створити безпечні умови та режим праці на судні або невиконання судновласником обов'язку забезпечити охорону здоров'я членів екіпажу тощо, то відповідальність за її спричинення настає на загальних підставах;

2) у разі здійснення особою права на самозахист (необхідну оборону), якщо не були перевищені межі, встановлені законом (ст. 1169 ЦК України).

Згідно зі ст. 617, частиною 2 та 3 ст. 1166 ЦК України однією з універсальних підстав звільнення особи, яка завдала шкоду, від обов'язку її відшкодування є непереборна сила, тобто надзвичайна і невідворотна зовнішня подія, яку особа, що завдала шкоди, не могла відвернути, незважаючи на максимальні обережність і передбачливість, виявлені нею. До непереборної сили належать явища природного та соціального характеру (землетруси, повені, епідемії, епізоотії, військові дії, страйки тощо).

Однак непереборна сила належить до категорії відносних понять, оскільки те, що невідворотне при одному рівні розвитку науки і техніки, повністю відворотне за інших умов. Тому суд, визначаючи можливість віднесення явища до непереборної сили, з'ясовує всі конкретні обставини завдання шкоди в даному разі, зокрема місце, час події тощо.

За загальним правилом, непереборна сила повністю звільняє від відповідальності особу, яка завдала шкоди (наприклад, при зіткненні суден – ст. 298 КТМ України).

Проте, частина 3 ст. 1166 ЦК України передбачає, що шкода, завдана каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю фізичної особи внаслідок непереборної сили, підлягає відшкодуванню у випадках, встановлених законом.

У разі перевищення меж необхідної оборони шкода, заподіяна іншій особі, підлягає відшкодуванню. Перевищення меж необхідної оборони являє собою акумуляцію двох правопорушень – кримінального та цивільного. Підставою для покладення обов'язків на заподіювача шкоди є цивільне правопорушення. Проте розмір відшкодування не може визначатися без урахування того, що шкода виникла внаслідок злочинних дій потерпілого [4, 28].

Разом із тим, частина 4 ст. 1166 ЦК України передбачає можливість відшкодування шкоди, завданої правомірними діями, у випадках, встановлених Цивільним кодексом та іншими законами. Наприклад, у разі завдання шкоди при виконанні обов'язків і здійсненні прав; виконання наказу; у разі крайньої необхідності (ст. 1171 ЦК).

Отже, як правило, не підлягає відшкодуванню шкода, завдана правомірними діями. Слід підкреслити, що тут не йдеться про загальну аварію, яка є результатом правомірних дій, але складає окрему групу правовідносин, що виникають внаслідок завдання шкоди.

Правомірними діями в цивільному праві визначаються дії або бездіяльність осіб, що відповідають вимогам цивільного законодавства, а також поведінка, хоч прямо і не врегульована законом, але внаслідок загальних основ і змісту цивільного законодавства породжує, змінює або припиняє цивільні правовідносини.

Протиправно заподіяна шкода повинна відшкодовуватися у всіх випадках, а шкода, заподіяна правомірними діями, – тільки у випадках, передбачених законом [5, 64].

На відміну від деліктних зобов'язань, обов'язок щодо відшкодування шкоди, заподіяної правомірними діями, не передбачається, правомірність її завжди має бути доведена, а обов'язок її відшкодування обґрунтований посиленням на конкретний закон.

За загальним правилом, шкода, заподіяна правомірною дією, відшкодуванню не підлягає. Відповідальність за таку шкоду настає лише у випадках, прямо зазначених у законі. Наприклад, стан крайньої необхідності, коли заподіяння шкоди відбувається під час усунення небезпеки, що загрожує особистості і правам даної особи або інших осіб, інтересам суспільства або держави, якщо ця небезпека за даних обставин не могла бути усунута іншими засобами і якщо заподіяна шкода менш значна, ніж відведена. Оскільки тут мають місце несприятливі майнові наслідки, то важливо визначити, на кого ці наслідки варто покласти, бо потерпілий не робить протиправних дій, а виявляється жертвою збігу обставин, що носять випадковий характер [6, 68].

Таким чином, можна дійти висновку, що підстави звільнення особи, яка завдала шкоди при морських перевезеннях, визначаються нормами як спеціального (КТМ України), так і загального (цивільного) законодавства. Причому останнє в даному разі застосовується субсидіарно.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс торговельного мореплавства України: Текст відповідає офіц. – К.: Вища шк., 2003. – 112 с.
2. Шемонаєв В. Ю. Цивільно – правові наслідки загальної аварії // Правові проблеми становлення та розвитку сучасної Української держави: Зб. наук. праць. – Одеса, 2001. – Вип. 11. – С. 140.
3. Шемонаєв В. Ю. Загальна аварія (цивільістичні аспекти): Автореф. дис... канд. юрид. наук.: – К., 2003.
4. Островська К. Необхідна оборона та умови її правомірності // Юридичний вісник України. – 1999. – № 2 – С. 28.
5. Русу С. Д. Делікти в цивільному праві України: Навчальний посібник. – Хмельницький: Вид-во НАПВУ, 2001. – С. 64.
6. Теорія держави і права: Навч. посіб. / За заг. ред. С. Н. Лисенкова, В. В. Копейчикова. – К.: Юрінком Інтер, 2002.

УДК 347.791.6

О.А. Брильов**АРЕШТ СУДНА – ЕФЕКТИВНИЙ ЗАХИСТ ПОРУШЕНИХ
НА МОРІ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ**

У підприємницькій діяльності широко застосовується інститут забезпечення зобов'язань, який певним чином дає додаткові правові гарантії їх належного виконання. Але в торговельному мореплавстві застосовується інший інститут – інститут забезпечення морських вимог, що виникли до судна, вантажу або фрахту способом арешту судна чи вантажу. На відміну від правил забезпечення зобов'язань порядок отримання забезпечення морських вимог включає до себе право кредитора примусити боржника надати забезпечення. Якщо ж боржник ухиляється від укладення відповідного договору, то кредитор має право способом звернення до суду із заявою про арешт належного боржнику судна (суден) з метою надання останнім забезпечення морських вимог кредитора. У тому разі, якщо боржник не надасть відповідного забезпечення, суд, що розглядає заяву, приймає рішення про примусовий продаж арештованого судна, а кошти, отримані в результаті такого продажу, є забезпеченням морських вимог кредитора. Характерною особливістю такої судової процедури є те, що кредитором позов подається до судна-правопорушника, а забезпечення морських вимог надається особою, яка має найбільший інтерес в судні, причому такою особою може бути і не власник судна.

Накладення арешту на судно чи інше майно (*res*) стає підставою для встановлення юрисдикції над судном та вирішення спору по суті. Така юрисдикція характеризується двома сутнісними чинниками: перший – судно протиставлене самому власнику; другий – судно, вантаж, бункер чи фрахт (*cargo, buncers and freight*) за позовом *in rem* є відповідачем поряд із його судновласником, а якщо заінтересована особа не з'явилася в суді – і без неї.

Не можна не зазначити, що більшість питань арешту суден багато років залишаються вченими не вивченими, навіть сутність самої процедури арешту суден