

УДК 347.796.2

Т.С. Ківалова

СПІРНІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ НОРМ ЦИВІЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ПРИ ЗАГАЛЬНІЙ ТА ОКРЕМІЙ АВАРІЯХ

Мореплавство належить до тих сфер діяльності людини, яка вже внаслідок своїх природних властивостей пов'язана зі значною небезпекою для тих, хто з нею пов'язаний професійно або з інших підстав є учасником відповідних відносин. Випадки виникнення шкоди внаслідок підвищеного ризику при торговельному мореплаванні є не поодиноким явищем, що зумовлює необхідність ретельного врегулювання відносин, які виникають при цьому, та формування стабільної практики застосування відповідних правових норм.

Практичне значення згаданої проблеми зумовило інтерес до неї науковців. Зокрема, до питань правових наслідків надзвичайних морських подій зверталися К.І. Александрова [1], І.І. Барінова [2], І.С. Жилін [3], Д.В. Мещеряков [4], А.В. Сидоренко [5], В.Ф. Сидорченко [6], Є.О. Харитонов [7], В.Ю. Шемонаєв [8, 9, 10] та ін. Але при цьому лише в працях деяких з них досліджувалися проблеми відшкодування шкоди, завданої на морі. При цьому головним чином йшлося про питання розподілу загальної аварії, а цивільно-правові наслідки окремої (незагальної) аварії залишалися поза увагою дослідників.

Тому звернення до відповідної проблематики видається виправданим з теоретичної та практичної точок зору.

Метою автора цієї статті було встановлення особливостей відшкодування шкоди при загальній та окремій аваріях і визначення можливостей та меж застосування до зазначених відносин норм цивільного законодавства.

Вирішення завдань, які постають у контексті такого дослідження, ускладнюється недостатньо чіткою, як на нашу думку, позицією КТМ України стосовно застосування норм інших галузей законодавства до відносин, що виникають у зв'язку з торговельним мореплаванням. Стаття 4 Кодексу торговельного мореплавання України [11] (Далі – КТМ України), яка називається «Застосування загальних засад законодавства України», передбачає, що «до цивільних, адміністративних, господарських та інших правовідносин, що виникають із торговельного мореплавання і не врегульовані цим Кодексом, відповідно застосовуються правила цивільного, адміністративного, господарського та іншого законодавства України» [12]. Тобто в ній вказані два критерії субсидіарного застосування до відносин, що виникають із торговельного мореплавання, норм інших галузей законодавства України: 1) не врегульованість певних відносин нормами КТМ України; 2) галузева приналежність зазначених відносин (цивільні, адміністративні тощо).

Що стосується першого критерію, то він, на перший погляд, виглядає загалом прийнятним, оскільки встановити «урегульованість» чи «не урегульованість» певних відносин у КТМ України здається досить легко: для цього достатньо ретельно проаналізувати його текст.

Проте такий спрощений підхід був би не зовсім коректним. Обмежуватися врахуванням лише норм КТМ, як на те орієнтує буквальне тлумачення [13] ст. 4 КТМ України, не можна. Адже тоді поза сферою застосування залишаються інші норми законодавства, що діють у цій галузі, і, зокрема, норми міжнародних договорів. Але згідно зі ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України» від 29 червня 2004 р. «чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовуються в порядку, передбаченому для норм національного законодавства. Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору» [14]. Таким чином, має йтися про застосування норм інших галузей законодавства до відносин, пов'язаних із торговельним мореплавством, які не врегульовані не тільки нормами «цього Кодексу» (тобто КТМ України), але й іншими актами спеціального законодавства.

Спираючись на такий висновок, що має фундаментальне значення для подальшого дослідження, можемо проаналізувати ступінь урегульованості загальної та окремої аварій нормами спеціального законодавства, що регламентує відносини торговельного мореплавства.

По-перше, слід відмітити, що зазначені правові категорії з різним ступенем деталізації врегульовані КТМ України: загальній аварії приділено сімнадцять статей (ст.ст. 277-293 КТМ), а окремі (незагальній) аварії – усього дві статті (ст.ст. 294, 295 КТМ). Крім того, загальній аварії присвячені Йорк-Антверпенські правила, що існують у кількох редакціях, кожна з яких може застосовуватися на практиці [15, с. 50-66].

Отже, розглянемо ці інститути в тій послідовності, в якій вони вміщені у КТМ України. Насамперед, слід констатувати набагато більш ретельне врегулювання відносин загальної аварії актами спеціального (галузевого) законодавства. Згадані вище та інші акти законодавства визначають поняття, ознаки та конкретні різновиди загальної аварії, визначають засади та порядок розподілу збитків, що належать до загальної аварії, тощо. Зокрема, згідно зі ст. 277 КТМ України загальною аварією визнаються збитки, яких завдано 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. Загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості. (Під фрахтом тут слід розуміти також плату за перевезення пасажирів та їхнього багажу). Статті 279 та 280 КТМ України визначають, які збитки належать до загальної аварії і які прирівнюються до неї. Наступні статті цієї глави КТМ України регулюють розрахунок збитків та процедуру розподілу загальної аварії.

У кінцевому підсумку можна дійти висновку, що відносини загальної аварії, як специфічного інституту торговельного мореплавства, досить детально врегульовані нормами спеціального законодавства.

Однак це не означає, що може бути проігнорована доцільність оцінки загальної аварії як інституту не лише морського, але й цивільного права, про яку

не раз йшлося в юридичній літературі. Багато хто з науковців, порівнюючи ознаки крайньої необхідності й загальної аварії, зазначав, що між цими правовими інститутами існує багато спільного (наявність небезпеки, завдання шкоди з метою ліквідації загрози, надзвичайність поведінки тощо), що давало їм підстави розглядати ці поняття як взаємопов'язані [16, с. 47; 17, с. 77-78]. Розглядаючи загальну аварію як спеціальний вид зобов'язань, що виникають внаслідок дій у стані крайньої необхідності, деякі правознавці обстоювали думку, що при діях учасника відносин морського перевезення у стані крайньої необхідності, але за наявності спеціальних ознак загальної аварії, мають застосовуватися правила ст. 277 КТМ України. Якщо ж спеціальні ознаки загальної аварії відсутні, то мають застосовуватися правила про наслідки завдання шкоди у стані крайньої необхідності, встановлені ст. 1171 ЦК України [18, с. 178].

Проте така позиція здається недостатньо обґрунтованою, оскільки не відповідає принципам з цього питання, закріпленим у ст. 9 ЦК України, яка встановлює, що положення Цивільного кодексу застосовуються до врегулювання відносин, які виникають у сферах використання природних ресурсів та охорони довкілля, а також до трудових та сімейних відносин, якщо вони не врегульовані іншими актами законодавства. Крім того, згідно з ч. 2 цієї самої статті законом можуть бути передбачені особливості регулювання майнових відносин у сфері господарювання. (За допомогою тлумачення наведених норм можна дійти висновку, що в них маються на увазі й спеціальні відносини, передбачені КТМ України. Наприклад, використання моря як природних ресурсів; майнові відносини у сфері господарювання на морі тощо. Хоча слід зазначити, що більш вдало здається сформульованим аналогічне правило у ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства Російської Федерації [19], яка встановлює, що «имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются настоящим Кодексом в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации. К имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым настоящим Кодексом, применяются правила гражданского законодательства Российской Федерации». У даному разі чітко вказано на субсидіарне застосування цивільного законодавства й умови, за яких це можливо [20, с. 9, 345-347]).

З викладеного вище випливає, що до «загальноаварійних» відносин мають застосовуватися положення КТМ України, оскільки йдеться про специфіку відносин, пов'язаних із судноплаством. Саме таким специфічним інститутом морського торговельного законодавства є загальна аварія, внаслідок чого за наявності умов, передбачених ст. 277 КТМ України, збитки не відшкодовуються потерпілому, а розподіляються відповідно до правил, встановлених главою першою розділу IX «Надзвичайні морські події» (ст. 278) КТМ України. Норми цивільного законодавства можуть застосовуватися субсидіарно лише в разі виявлення прогалин у регулюванні відповідних відносин КТМ України. (Наприклад, у випадку завдання при загальній аварії шкоди життю або здоров'ю членів екіпажу, які вчиняли дії, що підпадають під правила зазначеної глави КТМ України).

Із врахуванням специфіки зазначеного правового інституту та підходу до його регулювання К.І. Александрова сформулювала універсальне правило, що нагадує юридичний афоризм: «Правовые последствия частной аварии вытекают из общих принципов гражданского права, закрепленных в нормах морского права, в то время как порядок распределения общей аварии присущ только морскому праву и является своего рода исключением из этих общих принципов» [21, с. 273].

Погоджуючись з першим положенням (стосовно того, що правові наслідки окремої аварії впливають із загальних принципів цивільного права), разом із тим вважаємо за необхідне зазначити, що хоча загальна аварія є специфічним інститутом морського права, але її розподіл (хоча і врегульований галузевим законодавчим актом – КТМ України) також ґрунтується на загальних засадах цивільного законодавства, зокрема на засадах справедливості, добросовісності та розумності, які закріплені в п. 6 ч. 1 ст. 3 ЦК України.

Що ж стосується окремої (незагальної) аварії, то стосовно розподілу таких збитків КТМ України не містить спеціальної вказівки, обмежуючись згадкою про те, що збитки несе той, хто їх зазнав, або той, на кого падає відповідальність за їх спричинення (ст. 294 КТМ).

Поняття та правові наслідки окремої аварії визначаються ст. 294 КТМ України. Згідно з цією нормою окремою (незагальною) аварією визнаються збитки, що не підпадають під дію ст.ст. 277, 279, 280 КТМ України (тобто ті збитки, котрі не підпадають під ознаки загальної аварії – ст. 277 КТМ, а також ті збитки, котрі не вказані як такі, що належать до загальної аварії – ст. 279 КТМ, чи як такі, що прирівняні до загальної аварії – ст. 280 КТМ України). Такі збитки несе той, хто їх зазнав, або той, на кого падає відповідальність за їх спричинення.

Оскільки зазначені вище норми КТМ України фактично містять лише визначення поняття окремої (незагальної) аварії та загальні вказівки на правові наслідки, виникає запитання: чи можуть (і якщо можуть, то якою мірою) застосовуватися до вказаних відносин положення цивільного законодавства про відшкодування недоговірних збитків (зокрема, норми глави 82 ЦК України)?

На нашу думку, збитки, які не підпадають під дію ст.ст. 277, 279, 280 КТМ України, тобто є окремою (незагальною) аварією, відшкодовуються на загальних засадах відшкодування шкоди, визначених нормами глави 82 ЦК України. Зокрема, ст. 1166 ЦК України передбачає, що «майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала», та визначає умови такого відшкодування. Оскільки йдеться про загальні засади відшкодування шкоди, то звідси випливає, що зазначені правила мають застосовуватися до всіх випадків завдання позадоговірної шкоди учасникам цивільних відносин.

При цьому варто звернути увагу на те, що ст. 1166 ЦК України називається «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду». Стосовно відшкодування збитків окремої (незагальної) аварії це, уявляється, означає, що за наявності вказаних у цій нормі умов відповідальність за окрему аварію несе той, хто завдав шкоду. Якщо ж обставини, вказані ст. 1166 ЦК України, відсутні,

то збитки окремої (незагальної) аварії, відповідно до вказівки ст. 294 КТМ України, залишаються на тому, хто їх зазнав

Звідси, на нашу думку, випливає той висновок, що згідно з положеннями ст. 1166 ЦК України, ст. 294 КТМ України норми глави 82 ЦК України можуть бути використані тільки для покладення відповідальності за завдану при окремій (незагальній) аварії майнову шкоду.

Разом із тим правила зазначеної глави ЦК України про відшкодування шкоди не можуть застосовуватися в разі відсутності неправомірності дій, якими завдана шкода, відсутності вини особи, яка завдала шкоду, тощо. Наприклад, загальна аварія є результатом цілеспрямованого завдання шкоди. Однак такі збитки, як зазначалося, не можуть відшкодуватися за правилами глави 82 ЦК України, а розподіляються на засадах і в порядку, встановлених ст.ст. 277-293 КТМ України.

Оскільки при визначенні правових наслідків загальної та окремої (незагальної) аварії існує певна колізія норм загального цивільного та спеціального (морського торговельного) законодавства, бажаними були б уточнення в розділі IX КТМ України стосовно можливості субсидіарного застосування до цих відносин у відповідних випадках норм цивільного законодавства, зокрема ЦК України.

Література

1. Александрова К.И. Общая авария и порядок ее оформления. – М.: Морской транспорт, 1967. – 44 с.
2. Баринов И.И. Определение размера вознаграждения за спасение на море (обобщение практики Морской арбитражной комиссии по делам о спасании судов и грузов за период 1945–1969 гг.). – М.: СоюзморНИИпроект, 1971. – 90 с.
3. Жилин И.С. Общая авария и вопросы морского права. – М.; Л.: Морской транспорт, 1951. – 80 с.
4. Мещеряков Д.В. Институт общей аварии в современном морском праве // Журн. Российского права. – 2001. – № 6. – С. 122-127.
5. Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия (правовые аспекты). – О.: Латстар, 2001. – 400 с.
6. Сидорченко В.Ф. Правовые проблемы охраны человеческой жизни и имущества на море. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1983. – 129 с.
7. Харитонов Е.О. К вопросу о юридической природе общей аварии // Проблемы правоведения: Межвед. науч. сб. – 1976. – Вып. 34. – С. 72-78.
8. Шемонаев В.Ю. Загальна аварія як підстава виникнення цивільних правовідносин // Часопис Київ. ун-ту права. – 2002. – № 4. – С. 59-73.
9. Шемонаев В.Ю. Загальна аварія (цивілістичні аспекти): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 2003. – 19 с.
10. Шемонаев В.Ю. Место обязательств, возникающих при распределении общей аварии, среди других гражданско-правовых обязательств // Актуальні проблеми держави і права. Зб. наук. пр. – О.: Юрид. літ., 2004. – Вип. 23. – С. 145-150.
11. Закон України від 23 травня 1995 р. (з наст. змін. і доп.) // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
12. Додин Е.В., Серафимов В.В. Санкционированное вмешательство в сфере торгового мореплавания: Учеб. пособие. – О.: Юрид. лит., 2001. – С. 18.
13. Про характер і способи тлумачення див.: Власов Ю.Л. Проблеми тлумачення норм права: Монографія. – К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2001. – 180 с.; Карабань В.Я. Тлумачення актів цивільного законодавства України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – О., 2007. – 20 с.
14. Закон України від 29 червня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 50. – Ст. 540.

15. Шемонаєв В.Ю. Загальна аварія (цивільні аспекти): Дис. ... канд. юрид. наук. – К., 2003.
16. Ажимов Р.И. О юридической природе общей аварии // Правоведение. – 1972. – № 1.
17. Харитонов Е.О. К вопросу о юридической природе общей аварии // Проблемы правоведения: Межвед. науч. сб. – 1976. – Вып. 34. – С. 77-78.
18. Волков О.А. Ознаки крайньої необхідності за цивільним законодавством України // Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. пр. — 2006. – Вып. 28.
19. СЗ РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.
20. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – Спарк, 2000.
21. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Кол. авт. – М.: Транспорт, 1973. – С. 273.

УДК 349.6:504.42(262.5)(26.04):347.513

Т.Р. Короткий

ЕКОЛОГО-ПРАВОВІ НАСЛІДКИ РОЗЛИВУ НАФТИ В КЕРЧЕНСЬКІЙ ПРОТОЦІ: ПИТАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ ВІД ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Перевезення нафтопродуктів і небезпечних вантажів завжди містять у собі певний ризик аварій з катастрофічними для навколишнього середовища наслідками. При перевезенні нафти і нафтопродуктів морським транспортом випадки аварійних розливів призводять до тривалого й істотного забруднення морського середовища, матеріальним проявом якого є велика шкода, що обчислюється в сотнях мільйонів доларів. Чорне море є тим транспортним коридором, через який здійснюється перевезення переважно російської нафти. Тривалий час аварійні розливи в Чорному морі носили переважно локальний характер. Ситуація, яка склалася щодо визначення правового режиму і делімітації Азовського моря і Керченської протоки, негативно вплила на рівень безпеки судноплавства в цих просторах і в кінцевому підсумку не могла не призвести до катастрофи.

11 листопада 2007 р. у результаті штормового вітру і хвилювання моря в Керченській протоці й акваторії Чорного моря зазнали аварії 12 суден, з них вісім російських. Затонули чотири судна, зокрема три російських суховантажі – «Вольногорськ», «Нахичевань», «Ковель», були зірвані з якорів і сіли на мілину шість суден, зазнали пошкоджень два російських танкери «Волгонафта-123» і «Волгонафта-139». На борту танкера «Волгонафта-139» знаходились 4077 тонн мазуту, близько 1200 тонн нафтопродуктів вилилось у море.

Не удаючись у причини цих аварій [1], зупинимось на проблемі цивільної відповідальності за шкоду, завдану в результаті забруднення нафтою із суден. Міжнародна система компенсації шкоди, завданої забрудненням із суден, базується на двох основних Конвенціях, прийнятих під егідою ІМО, – Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. із Протоколами 1976, 1984 і 1992 рр. (Конвенція про відповідальність 1992 р.) і Міжнародній конвенції про створення міжнародного фонду для