**АНОТАЦІЯ**

*Шишикін С. М.* Відповідальність за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» (08 – Право). – Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України; Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, Київ, 2021.

Дисертація присвячена комплексному дослідженню інституту відповідальності за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві, визначенню розвитку інституту аварії на морі у міжнародно-правових відносин приватного характеру, виходячи з історичних етапів торговельної діяльності їх учасників в античний, середньовічний та сучасний періоди, починаючи з Вестфальського договору 1648 року, з’ясуванню специфіки правової природи та видів аварії на морі, дослідженню проблем міжнародно-правової відповідальності за наслідки аварії на морі, що зумовлюють необхідність аналізу внутрішньодержавних норм і положень міжнародних угод про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності судновласника, перевізника і вантажовідправника, підвищенню ефективності відповідальності з боку учасників морського підприємства,аналізу практики застосування арбітражних та судових установ різних країн у результаті виникнення спору щодо відповідальності за наслідки аварії на морі, розгляду проблем застосування принципів та норм міжнародного приватного морського права в арбітражних рішеннях.

Здійснено дослідження історичного процесу виникнення перших морських звичаїв щодо аварії на морі. Інститут аварії у міжнародному приватному морському праві своїм корінням сягає стародавніх часів. У його розвитку можна виділити такі етапи: античний, середньовіччя та сучасний. Звичаєве морське право, що виникло в античні часи, було інкорпороване до законодавства різних країн, зокрема Римської, Візантійської імперій та Стародавньої Греції. Морський звичай був закріплений у Родоському законі про викидання вантажу за борт і застосовується й сьогодні. Повчання з шумерського права, Закони Ману, Кодекс Хаммурапі, Родоські морські закони, Дигести Юстиніана відіграють важливу роль у правовому регулюванні інституту аварії на морі в античний період.

Середньовічний етап розвитку інституту аварії можна характеризувати тим, що саме на цьому етапі розвитку держави намагаються кодифікувати морські звичаї, що слугують однією з причин активного розвитку торговельного мореплавства. У цей період держави для урегулювання питань щодо розкрадання майна, яке у результаті аварії на морі потрапило на берег, почали укладати двосторонні договори, наприклад, договір між Пізою та Тунісом 1264 року, договір між англійським королем Едуардом IV і австрійським герцогом Максиміліаном 1948 року та інші. Морські звичаї набули закріплення у вигляді збірників «Фламандського права», «Амстердамського морського права», «Закони Вісбі», «Consolato del Mare», «Олеронські сувої», «Збірник Англійських законів – Чорна книга адміралтейства» і були створені під впливом законів Стародавнього Риму.

Значну роль у становленні інституту аварії на морі на початку сучасного етапу відіграла Конференція 1860 року у м. Глазго (Велика Британія), на якій була зроблена перша спроба щодо уніфікації правил про загальну аварію. Уніфікацію норм щодо загальної аварії здійснено в так званих Йорк-Антверпенських правилах 1994, 2004, 2016 років. Це стало поштовхом до формування інститутів загальної аварії та окремої аварії. Поняття загальної аварії з часом змінювалося відповідно до потреб учасників морського підприємства на історичному відтинку часу. Від самого початку основні збитки на загальну аварію припадали на збитки на морі, з часом, у міру зменшення випадків втрати вантажу, почали формуватися додаткові елементи правил страхування вантажу в дорозі, надалі й додаткові витрати з досягненням кінцевого пункту призначення. Інститут аварії на морі пройшов шлях еволюції під впливом науково-технічного прогресу.

У дисертації надана загальна характеристика складових елементів інституту аварії на морі, який є одним із найдавніших інститутів морського права. Загальна аварія має специфічний характер, тому що класифікація типових випадків загальної аварії закріплена у Йорк-Антверпенських правилах та у національному законодавстві про загальну аварію та не надають їх вичерпного переліку. Для того, щоб вирішити питання про те, чи існує загальна аварія в конкретній ситуації, необхідно звернутися до правила «визначення та умови загальної аварії» відповідно до Йорк-Антверпенських правил. Однак така класифікація використовує терміни, які не повною мірою характеризують поняття «загальна аварія», оскільки розглядає його як абстрактне юридичне визначення загальної аварії та умови виникнення загальної аварії. Порівняння конкретних життєвих обставин з таким абстрактним визначенням потребує більш чіткого розуміння сутності загальної аварії.

Проаналізовано дефініції аварії у міжнародному приватному морському праві. Автором було запропоновано понятійний апарат загальної та окремої аварії, а саме: «загальна аварія» – збитки та витрати, які виникають внаслідок надзвичайних та розумних пожертвувань, які були здійснені з метою збереження судна, вантажу та фрахту, і компенсуються пропорційно учасниками морського підприємства; «окрема аварія» – збитки та витрати, які спричинені несподіваними, конкретними обставинами учаснику морського підприємства та не підлягають розподілу між судном, вантажем та фрахтом.

До видів загальної аварії слід віднести: викидання вантажу за борт; гасіння пожежі на кораблі; навмисна посадка судна на мілину; винагорода за порятунок; пошкодження машин і котлів; витрати у порту-притулку.

Набули подальшого розвитку співвідношення понять «загальна аварія» та «окрема аварія». Складність розмежування загальної та окремої аварії полягає в тому, що в практичних надзвичайних ситуаціях на морі не завжди можна з певністю розмежувати навмисні й ненавмисні збитки. Загальна аварія, звертаючись до приватноправового змісту даного терміна, що розуміється як збитки, підлягає розподілу між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості в місці закінчення загального морського підприємства.

Здійснено дослідження класифікації джерел міжнародного приватного права, що регламентують питання аварії на морі. Проаналізована регламентація щодо загальної аварії в національному морському законодавстві різних країн. Зроблено порівняння змін у законодавстві різних країн щодо аварії та проаналізовано передумови до цих змін. Міжнародні договори у цій класифікації посідають особливе місце, оскільки історично вони є одними з основних способів регулювання приватноправових відносин, ускладнених іноземним елементом. Міжнародними договорами забезпечується уніфікація норм матеріального права та вироблення однакових підходів до вирішення колізійних питань.

Зроблено аналіз Йорк-Антверпенських правил 2016 року та їх особливостей. За результатами аналізу нової редакції Йорк-Антверпенських правил 2016 року можна зробити висновок про значне збільшення повноважень диспаші, що, безсумнівно, відіб’ється на інтересах вантажовласників. Переважна більшість внесених змін спрямовані на уточнення неврегульованих ситуацій і будуть корисні учасникам морського підприємства. Особливістю цих правил є те, що вони не є обов’язковими до їх виконання, а крім того, кожна нова редакція правил не відміняє дію попередніх. Саме добровільне виконання цих правил і зумовило можливість узагальнення інституту загальної аварії в міжнародному приватному морському праві. Відтак завдяки популярності правил їх норми набули відображення у законодавстві багатьох країн.

Сформульовано висновки щодо необхідності прийняття положення про асоціацію диспаші та порядку складання диспаші при Торгово-промисловій палаті України. Ця асоціація є важливим складовим механізмом захисту прав та інтересів учасників морського підприємства.

Досліджено поняття, види та принципи відповідальності за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві. Сторони, які безпосередньо беруть участь у морському перевезенні, матимуть договірні відносини, в яких найчастіше передбачена компенсація збитків в результаті аварії.

Сформульовано важливі висновки щодо відповідальності за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві, які найбільш повно показують проблематику «конфлікту кваліфікації». Це зумовлено розвитком застосування великої кількості колізійних норм під час морських перевезень, страхування, аварій, рятування, буксирування тощо.

Окрему увагу приділено питанню спрямованої відповідальності. Виявлено, що в міжнародному приватному морському праві виявлено специфічний різновид відповідальності, а саме «спрямована відповідальність», яка широко застосовується при певних видах аварійних подій. Дослідження інституту відповідальності за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві відіграє важливу роль для дослідження як позитивних, так і негативних особливостей міжнародного приватного морського права.

Інститут відповідальності за морські аварії в міжнародному приватному морському праві має значну кількість особливостей, що зумовлюють необхідність аналізу внутрішньодержавних норм і положень міжнародних договорів про уніфікацію відповідальності учасників морського підприємства. Досить важко оцінити вартість інтересів даних учасників, вона залежить від вартості відвантаження, вартості судна та його вантажу.

Водночас аварії на морі мають особливість, відповідно до якої, аварія може мати наслідки, що виходять за межі інтересів сторін відповідно до договору перевезення.

Інститут відповідальності включає в себе два різних за своєю юридичною природою та правовими наслідками інститути, зокрема: відповідальність суб’єктів міжнародного приватного морського права за правопорушення щодо забруднення морського середовища; відповідальність за збиток, спричинений у результаті аварії.

Водночас проаналізовано питання відповідальності службовців і морських агентів за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві. Так, до проблематики цього аспекту відповідальності службовців і морських агентів слід віднести питання щодо визнання службовцями та агентами перевізника будь-яких осіб, які надають послуги перевізнику для виконання договору перевезення, прикладом таких відносин може бути діяльність оператора терміналу, якому перевізник доручає зберігати вантаж та діяльність стивідора, якому перевізник доручив вивантажити вантаж.

У результаті аналізу питання відповідальності перевізника та вантажовласника у різних міжнародних конвенціях щодо перевезення вантажу було виявлено, що положення цих конвенцій спричиняють виникнення колізії не тільки між собою, а й з національним морським законодавством країн-учасниць.

У дисертації визначено роль спеціалізованих арбітражів у сфері торговельного мореплавства, яка залежить від ефективного та своєчасного розгляду спору. Характерними особливостями його є те, що сторони добровільно укладають угоду з тим, щоб передати спір на розгляд арбітражу, або шляхом укладання арбітражного застереження в коносаменті. Однак на практиці, існують деякі особливості застосування арбітражних застережень, як приклад – рішення Англійського апеляційного суду за позовом W&R. Fletcher (New Zealand) до Sigurd Haavik Aksjeselskap.

Широкого визнання набула англійська практика реалізації норм міжнародного приватного морського права. Її характеристика пов’язана із застосуванням судового процесу «проти судна» (принцип in rem) і судового процесу «проти судновласника» (принцип in personam). До принципів міжнародного приватного морського права, які діють у сфері відповідальності за наслідки аварії, можна віднести: принцип автономії волі (Lex voluntatis), закон місця знаходження речі (Lex rei sitae), закон місця скоєння юридичного акта (Lex loci actus), закон країни суду (Lex fori). Ці принципи, в тому чи іншому вигляді, набули закріплення у внутрішньому законодавстві України, зокрема в Кодексі торговельного мореплавства України 1994 року та Законі України про «Міжнародне приватне право» 2005 року.

Питання юрисдикційного характеру вирішується на основі процесуальних норм тієї держави, на території якої розглядається справа. Як приклад, у цьому дослідженні аналізується справа за позовом Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» до MISTER DRAKE PC (Англія) щодо аварії судна «Delfi».

***Ключові слова:*** аварія, морське підприємство, загальна аварія, окрема аварія, відповідальність за наслідки аварії, морська арбітражна комісія при Торговельній палаті України, морегосподарська діяльність, спрямована відповідальність, морський протест, мультимодальні перевезення.

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

***Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:***

1. Шишикін С. М. Правова характеристика окремої аварії. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадского*, 2021 Том 32 (71) Вип. 4. С. 130–133.
2. Шишикін С.М. Історичний аналіз Йорк-Антверпенських правил. *Наше право.* Харків, 2021. Вип. 3. С. 151-156.
3. Шишикін С.М. Характеристика інституту обмеженої відповідальності судновласника у міжнародному приватному морському праві. *Часопис Київського університету права*. 2021. № 2. С. 343-347.
4. Шишикін С.М. Регламентація інституту загальної аварії у міжнародному приватному морському праві. *Evropský politický a právní diskurz*, 2021. № 8. S. 66-70.
5. Переверзєва О. С., Шишикін С. М. Відповідальність за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві. *Науково-практичний юридичний журнал «Альманах права».* 2018. Вип. 9. С. 443-447.

***Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:***

1. Шишикін С.М. Історичні аспекти аварії у міжнародному приватному морському праві. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XІІ Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 2018 р.; матеріали опубліковано) / за заг. ред. Міюсов М. В. Одеса: Національний університет «Одеська морська академія», 2018. С. 60–63.
2. Шишикін С.М. Історія створення та становлення міжнародної конвенції щодо запобіганню забрудненню з суден 1973/1978 рр. (MARPOL-73/78). *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XІV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 2020 р.; матеріали опубліковано) / за заг. ред. Міюсов М. В. Одеса: Національний університет «Одеська морська академія», 2020. С. 100-104.
3. Шишикін С.М. Види загальної аварії в міжнародному приватному морському праві. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 2021 р.; матеріали опубліковано) / за заг. ред. Міюсов М. В. Одеса: Національний університет «Одеська морська академія», 2021. С. 108-110.