

ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ІМ. В.М. КОРЕЦЬКОГО
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ІМ. В.М. КОРЕЦЬКОГО
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ШИШИКІН СЕРГІЙ МИКОЛАЙОВИЧ

УДК 347.796

ДИСЕРТАЦІЯ
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НАСЛІДКИ АВАРІЇ У
МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

081 – Право

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ **С. М. Шишикін**

Науковий керівник: **ПЕРЕВЕРЗЄВА Ольга Сергіївна,**

кандидат юридичних наук, старший науковий
співробітник

Київ – 2021

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 1498 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 приватно-правового 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 відмінює 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.

ANNOTATION

Shyshykin S. M. Liability for results of an accident in international private maritime law. – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

The dissertation on competition of a scientific degree of the doctor of philosophy on a specialty 081 - the Law. – V. M. Koretsky Institute of State and Law of the National Academy of Sciences of Ukraine; V. M. Koretsky Institute of State and Law of the National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv, 2020.

The dissertation is devoted to the complex research of the institute of responsibility for the consequences of accident in international private maritime law, to determine the development of the institute of accident at sea in international legal relations of private nature, based on historical stages of trade activity of their participants in ancient, medieval and modern periods. year, clarifying the specifics of the legal nature and types of accidents at sea, the study of international liability for the consequences of accidents at sea, necessitating the analysis of domestic norms and provisions of international agreements on unification of certain rules on

liability of shipowners, carriers and shippers, improving efficiency liability of the participants of the maritime enterprise, analysis of the practice of arbitration and judicial institutions of different countries as a result of a dispute over liability for the consequences of an accident at sea, consideration of problems of application in principles and norms of private international maritime law in arbitration awards.

A study of the historical process of the emergence of the first maritime customs of the accident at sea. The institute of accident in private international maritime law has its roots in ancient times. The following stages can be distinguished in its development: ancient, medieval and modern. Customary maritime law, which originated in ancient times, was incorporated into the legislation of various countries, including the Roman, Byzantine Empires and Ancient Greece. The maritime custom was enshrined in the Rhodes law on the dumping of cargo overboard and is still used today. The teachings of Sumerian law, the Laws of Manu, the Code of Hammurabi, the Laws of Rhodes, the Digests of Justinian played an important role in the legal regulation of the institution of accidents at sea in ancient times.

The medieval stage of development of the institute of accident can be characterized by the fact that at this stage of development the state tries to codify maritime customs, which are one of the reasons for the active development of merchant shipping. During this period, states began to conclude bilateral treaties, such as the Treaty of Pisa and Tunisia in 1264, the Treaty of English King Edward IV and the Austrian Duke Maximilian of 1488, and others, to settle the theft of property as a result of an accident at sea. Maritime customs were consolidated in the form of collections of "Flemish Law", "Amsterdam Maritime Law", "Visby Laws", "Consolato del Mare", "Oleron Scrolls", "Collection of English Laws - Black Book of the Admiralty" and were created under the influence of ancient laws Rome.

A significant role in the formation of the institute of accidents at sea at the beginning of the present stage was played by the Conference of 1860 in Glasgow (Great Britain), where the first attempt was made to unify the rules of general accident. Unification of the norms for general accidents was carried out in the so-

called York-Antwerp Rules of 1994, 2004, 2016. This was the impetus for the formation of institutions of general accident and individual accident. The concept of a general accident has changed over time according to the needs of the participants of the maritime enterprise in the historical period. From the very beginning, the main losses in the general accident were losses at sea, over time, as the loss of cargo decreased, additional elements of the rules of cargo insurance on the road began to form, and then additional costs to reach the final destination. The institute of accidents at sea has undergone a path of evolution under the influence of scientific and technological progress.

The dissertation provides a general description of the constituent elements of the institute of maritime accident, which is one of the oldest institutes of maritime law. A general accident is specific because the classification of typical cases of a general accident is enshrined in the York-Antwerp Rules and in the national legislation on general accidents and does not provide an exhaustive list. In order to decide whether there is a general accident in a particular situation, it is necessary to refer to the rule "definition and conditions of a general accident" in accordance with the York-Antwerp Rules. However, this classification uses terms that do not fully describe the concept of "general average", as it considers it as an abstract legal definition of a general average and the conditions of a general average. Comparing specific life circumstances with such an abstract definition requires a clearer understanding of the nature of the general average.

Definitions of accidents in private international maritime law are analyzed. The author proposed the conceptual apparatus of general and individual accidents, namely: "general accident" - losses and expenses arising from extraordinary and reasonable donations made to preserve the ship, cargo and freight, and compensated in proportion to the participants of the maritime enterprise; "Separate accident" - losses and expenses caused by unexpected, specific circumstances to a participant in a maritime enterprise and not subject to distribution between the ship, cargo and freight.

Types of general accidents include: dumping cargo overboard; firefighting on the ship; intentional landing of the vessel; reward for salvation; damage to machines and boilers; costs at the port of refuge.

The relationship between the concepts of "general accident" and "individual accident" has been further developed. The difficulty of distinguishing between general and individual accidents is that in practical emergencies at sea it is not always possible to distinguish between intentional and unintentional damage. The general accident, referring to the private law meaning of this term, understood as damage, is subject to distribution between the vessel, freight and cargo in proportion to their value at the end of the general maritime enterprise.

A study of the classification of sources of private international law governing the issue of accidents at sea. The regulations on general accidents in the national maritime legislation of different countries are analyzed. The comparison of changes in the legislation of different countries on the accident is made and the preconditions for these changes are analyzed. International treaties have a special place in this classification, because historically they are one of the main ways to regulate private law relations complicated by a foreign element. International treaties ensure the unification of substantive law and the development of uniform approaches to conflict resolution.

An analysis of the York-Antwerp Rules of 2016 and their features. An analysis of the new version of the York-Antwerp Rules in 2016 leads to the conclusion that there will be a significant increase in the powers of the dispatch, which will undoubtedly affect the interests of cargo owners. The vast majority of the changes are aimed at clarifying unresolved situations and will be useful to participants in the maritime enterprise. The peculiarity of these rules is that they are not binding, and in addition, each new version of the rules does not cancel the previous ones. It is the voluntary implementation of these rules and led to the possibility of generalizing the institution of general accident in private international maritime law. Therefore, due to the popularity of the rules, their rules are reflected in the legislation of many countries.

Conclusions on the need to adopt a regulation on the association of dispatch and the procedure for compiling dispatch at the Chamber of Commerce and Industry of Ukraine. This association is an important component of the mechanism of protection of the rights and interests of the participants of the maritime enterprise.

The concepts, types and principles of liability for the consequences of an accident in private international maritime law are studied. The parties directly involved in maritime transport will have a contractual relationship, which often provides for compensation for losses resulting from the accident.

Important conclusions on liability for the consequences of an accident in international private maritime law have been formulated, which most fully illustrate the issue of "conflict of qualifications". This is due to the development of the application of a large number of conflict rules during shipping, insurance, accidents, rescue, towing and more.

Special attention is paid to the issue of directed responsibility. It was found that a specific type of liability has been identified in private international maritime law, namely "directed liability", which is widely used in certain types of accidents. The study of the institution of accident liability in private international maritime law plays an important role in examining both the positive and negative features of private international maritime law.

The Institute of Liability for Maritime Accidents in International Private Maritime Law has a significant number of features that necessitate the analysis of domestic norms and provisions of international treaties on the unification of liability of maritime enterprise participants. It is difficult to estimate the value of the interests of these participants, it depends on the cost of shipment, the cost of the vessel and its cargo.

At the same time, accidents at sea have a feature according to which the accident may have consequences that go beyond the interests of the parties in accordance with the contract of carriage.

The institution of liability includes two institutions different in their legal nature and legal consequences, in particular: liability of subjects of private

international maritime law for offenses related to marine pollution; liability for damage caused by the accident.

At the same time, the issue of liability of employees and maritime agents for the consequences of the accident in private international maritime law was analyzed. Thus, the issue of this aspect of liability of employees and shipping agents should include the recognition of employees and agents of the carrier of any persons who provide services to the carrier to perform the contract of carriage, an example of such a relationship may be the terminal operator, stevedore, who was instructed by the carrier to unload the cargo.

An analysis of the liability of the carrier and the owner of cargo in various international conventions on the carriage of goods revealed that the provisions of these conventions are in conflict not only with each other but also with the national maritime legislation of the participating countries.

The dissertation defines the role of specialized arbitration in the field of merchant shipping, which depends on the effective and timely consideration of the dispute. Its characteristic features are that the parties voluntarily enter into an agreement in order to submit the dispute to arbitration, or by concluding an arbitration clause in the bill of lading. However, in practice, there are some peculiarities in the application of arbitration clauses, such as the decision of the English Court of Appeal on the W&R claim. Fletcher (New Zealand) to Sigurd Haavik Aksjeselskap.

The English practice of implementing the norms of private international maritime law has gained wide recognition. Its characteristics are related to the application of litigation "against the ship" (principle in rem) and litigation "against the shipowner" (principle in personam). The principles of private international maritime law in the field of liability for the consequences of the accident include: the principle of autonomy of will (*Lex voluntatis*), the law of location (*Lex rei sitae*), the law of the place of the legal act (*Lex loci actus*), the law of the country court (*Lex fori*). These principles, in one form or another, have been enshrined in the

domestic legislation of Ukraine, in particular in the 1994 Code of Merchant Shipping of Ukraine and the 2005 Law of Ukraine on Private International Law.

The issue of jurisdictional nature is resolved on the basis of procedural norms of the state in whose territory the case is considered. As an example, this study analyzes the case of the claim of the State Enterprise "Administration of Seaports of Ukraine" to MISTER DRAKE PC (England) regarding the accident of the ship "Delfi".

Key words: Accident, maritime enterprise, general average, particular average, liability for the consequences of the average, maritime arbitration commission at the Chamber of Commerce of Ukraine, maritime activities, targeted liability, maritime protest, multimodal transportation.

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. Вернадського*, 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. Переверзева 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:

6. Шишикін С.М. Історичні аспекти аварії у міжнародному приватному морському праві. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XII 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.

7. Шишикін С.М. Історія створення та становлення міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973/1978 рр. (MARPOL-73/78). *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XIV 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.

8. 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.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	3
ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ІНСТИТУТУ АВАРІЇ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ	11
1.1 Історичні етапи виникнення інституту аварії в міжнародному приватному морському праві.....	11
1.2 Сучасні критерії визначення аварії в міжнародному приватному морському праві.....	37
1.3 Регламентація інституту аварії в міжнародному приватному морському праві	51
Висновки до Розділу 1.....	73
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НАСЛІДКИ АВАРІЇ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ	76
2.1 Поняття та види відповідальності в міжнародному приватному морському праві.....	76
2.2 Відповідальність службовців і морських агентів за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві.....	98
2.3 Відповідальність перевізника за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві	111
2.4 Відповідальність вантажовласника за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві	129
Висновки до Розділу 2.....	147
РОЗДІЛ 3. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ ЩОДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НАСЛІДКИ АВАРІЇ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ	149
3.1 Практика розгляду приватноправових спорів щодо відповідальності за наслідки аварії на морі у зарубіжних країнах	149
3.2. Практика розгляду спорів щодо відповідальності за наслідки аварії на морі в Україні.....	168
Висновки до розділу 3.....	187
ВИСНОВКИ	190
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	195
ДОДАТОК А	215

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

Гаазькі правила, Конвенція 1924 року – Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року.

Правила Вісбі – Протокол 1968 року про зміну Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року.

Гаазько-Вісбійські правила – Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року зі змінами, внесеними Протоколом 1968 року.

Гамбурзькі правила – Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року.

Роттердамські правила – Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року.

ММК – Міжнародний морський комітет.

КТМ України – Кодекс торговельного мореплавства України.

МПрМП – Міжнародне приватне морське право.

ЮНСІТРАЛ – Комісія ООН з права міжнародної торгівлі.

ТПП України – Торгово-промислова палата України.

ЦК України – Цивільний кодекс України.

МАК України – Морська арбітражна комісія України.

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Глибинний розвиток торговельного мореплавства у міжнародному приватному морському праві, у тому числі й технічний розвиток суднобудівної промисловості, став призводити до збільшення кількості аварій. Даний розвиток зумовлений домінуючою позицією морських перевезень серед інших видів перевезень у міжнародному приватному праві. Морські перевезення, будучи одними з найперших правовідносин, які були врегульовані джерелами міжнародного приватного морського права, зіткнулися з необхідністю врегулювання питання відповідальності за наслідки аварії, як серед сторін договору перевезення, так і по відношенню до третіх осіб щодо даної господарської діяльності у сфері торговельного мореплавства. У результаті перед суспільством постала необхідність уніфікації норм і деяких правил щодо відповідальності учасників морського підприємства за наслідки аварії.

Питання відповідальності за наслідки аварії у сфері торговельного мореплавства є однією з найскладніших проблем міжнародного приватного морського права. Одними з найважливіших міжнародних договорів щодо відповідальності за наслідки аварії є: Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року; Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 року; Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року, зі змінами 1968 та 1979 року; Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року; Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року; Йорк-Антверпенські правила та ін.

Аналіз правової природи та особливостей правової відповідальності за наслідки аварії у сфері торговельного мореплавства має для України важливе практичне значення. Прийняття Верховною Радою України Закону України «Про міжнародний комерційний арбітражний суд» від 24 лютого 1994 року, Положення морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті

України від 24 лютого 1994 року та Закону України «Про міжнародне приватне право», який набув чинності 1 вересня 2005 року, значною мірою сприяли врегулюванню процедури та механізму вирішення морських спорів у нашій державі.

Проблема відповідальності за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві поки що є недостатньо висвітленою у вітчизняній науковій літературі.

У науці міжнародного приватного морського права загальними питаннями щодо аварії на морі займалися такі зарубіжні дослідники, як: Дж. Берман, Х. Леві, М. Пардессус, Сі. Свіній, В. Татлей, Р. Вагрер, А. Вортли, Р. Рудольф, Дж. Берман, Э. Де Ваттель, Т. Скраттон, Р. Томас, А. Йойрыш. У теорії міжнародного приватного морського права відповідні питання розглядалися окремими науковцями, зокрема, Г. О. Анцелевича, К. А. Бекашева, М. І. Брагінский, С. І. Вільнянский, Л. М. Гольдмерштейн, М. О. Грігоржевська, В. Н. Гуцуляк, Н. В. Дасюк, А. С. Довгерта, С. Л. Зівс, М. С. Зикін, Г. Г. Іванов, В. І. Кісиля, С. О. Кузнецов, А. С. Кокін, Т. Р. Короткого, Л. А. Лунц, А. Л. Маковського, И. Б. Новицкий, О. М. Сидоренка, Л. І. Пашковська, С. В. Пахман, О. С. Переверзевої, І. Є. Покори, О. Е. Раков, Д. Ф. Рамзаев, Ю. С. Шемшученка, Шемякін О.М. Питання вирішення спорів у арбітражних установах досліджували у своїх працях Г. Зекос, Р. Мюллерсон, Дж. Роберт, Р. Родьєр, Е. Мергер, Г. Ейльзен. Попри значний внесок цих науковців у розробку проблеми відповідальності за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві, недостатньо дослідженими на сьогодні залишаються питання відповідальності за наслідки аварії, яка має характер підвищеної небезпеки, у міжнародному приватному морському праві.

Все наведене свідчить про актуальність і важливість теми, обраної для наукового дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Дисертаційна робота виконувалася в межах науково-дослідних робіт відділу проблем цивільного, трудового та підприємницького права

Інституту держави і права імені В. М. Корецького НАН України «Види забезпечення виконання зобов'язань у цивільному праві України: проблеми теорії і практики» (номер державної реєстрації РК0119U102857).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є визначення правової природи та сутності інституту відповідальності за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві; характеристика особливостей інституту аварії у міжнародному приватному морському праві з урахуванням новітніх тенденцій розвитку, механізм вирішення спорів у судових та арбітражних установах.

Для досягнення цієї мети були поставлені такі завдання:

- визначити розвиток інституту аварії у міжнародному приватному морському праві в античних, середньовічних та сучасних умовах;
- охарактеризувати зміст поняття «аварія» та його співвідношення з поняттями «загальна аварія» та «окрема аварія», що використовуються у сфері торговельного мореплавства;
- проаналізувати регламентацію аварії у міжнародному приватному морському праві;
- визначити особливості інституту відповідальності у міжнародному приватному морському праві, які зумовлюють необхідність аналізу внутрішньодержавних норм і положень міжнародних договорів про уніфікацію відповідальності учасників морського підприємства;
- виявити правові аспекти відповідальності за наслідки аварії та зобов'язання учасників морського підприємства щодо забезпечення компенсації за збитки, спричинені аварією на морі, відповідно до рішень судових та арбітражних установ;
- дослідити особливості застосування відповідальності за наслідки аварії, яка має характер підвищеної небезпеки, у міжнародному приватному морському праві;
- розробити пропозиції щодо вдосконалення вітчизняного механізму захисту прав та інтересів суб'єктів морегосподарської діяльності;

– узагальнити практику застосування принципів і норм міжнародного приватного морського права в рішеннях арбітражних та судових установах.

Об'єктом дослідження є міжнародно приватно-правові відносини, що стосуються відповідальності учасників морського підприємства за наслідки аварії.

Предметом дослідження є відповідальність за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві.

Методи дослідження. Для забезпечення об'єктивності, всебічності та повноти дослідження, а також для отримання науково обґрунтованих і достовірних результатів у дисертаційній роботі використана сукупність філософсько-світоглядних, загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання. Зокрема, історичний метод застосовувався для дослідження етапів розвитку інституту аварії у міжнародному приватному морському праві (підрозділ 1.1), а також для дослідження регламентації щодо аварії на морі (підрозділ 1.3); діалектичний метод дав можливість визначити сутність поняття «аварія», а також його співвідношення з поняттями «загальна аварія», «окрема аварія» (підрозділ 1.2); системно-структурний метод використовувався для визначення видів аварії, видів відповідальності за наслідки аварії на морі (підрозділ 1.2, 1.3); формально-юридичний метод використовувався при аналізі джерел міжнародного приватного морського права (підрозділ 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4); порівняльно-правовий метод використовувався для дослідження окремих положень Йорк-Антверпенських правил (підрозділ 1.3) та при дослідженні положень конвенцій про перевезення вантажів (підрозділи 2.3, 2.4); метод узагальнення використаний для формулювання заключних положень проведеного дослідження;

Наукова новизна одержаних результатів полягає у комплексному дослідженні інституту відповідальності за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві на підставі теоретичного та практичного аналізу. Наукова новизна одержаних результатів конкретизується в наступних висновках, рекомендаціях та пропозиціях:

вперше:

- узагальнено розвиток 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;

- сформульовано понятійний апарат в частині дослідження тлумачення сутності загальної аварії та окремої аварії у міжнародному приватному морському праві;

- узагальнено новітню теорію та практику застосування учасниками морського підприємства процесуальних норм з вирішення спорів щодо відповідальності за наслідки аварії на морі;

- запропонована необхідність виділення правових норм, що регулюють механізм визначення відповідальності оператора мультимодального перевезення, в окремий розділ Кодексу торговельного мореплавства України, з огляду на специфіку інституту відповідальності за наслідки аварії на морі.

вдосконалено:

- міжнародно-правова характеристика Йорк-Антверпенських правил 2016 року та їх особливості щодо збільшення повноважень диспаші, а також зміни, які спрямовані на уточнення неврегульованих ситуацій учасниками морського підприємства;

- поняття учасників морського підприємства у міжнародному приватному морському праві виходячи особливо з судового розгляду відомої справи щодо судна «Prestige».

отримали подальший розвиток положення щодо:

- необхідності прийняття на законодавчому рівні «Положення про асоціацію диспаші та його порядку» при Торгово-промисловій палаті України, як важливої складової механізму захисту прав і інтересів учасників морського підприємства та розробкою уніфікованих процедур отримання страхового відшкодування та розподілу збитків при аварії на морі;

- співвідношення між поняттями «договірна відповідальність» і «позадоговірна відповідальність», які у міжнародному приватному морському праві дуже тісно пов'язані;

- ролі навігаційної помилки, як особливого виду обмеження відповідальності перевізника за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві;

- необхідності уніфікації норм щодо відповідальності судновласника, службових осіб, власника вантажу і морських агентів та встановлення чіткого розмежування відповідальності за наслідки аварії учасників морського підприємства;

- особливості розподілу збитків та витрат за загальною або окремою аварією у міжнародному приватному морському праві відповідно до небезпеки морського підприємства; навмисності, розумності та надзвичайності понесених збитків та витрат.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що положення дисертації можуть бути використані:

- у науково-дослідній сфері – для подальшого дослідження правових аспектів відповідальності за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві;

- у навчальному процесі – при підготовці відповідних розділів підручників та навчальних посібників, при викладанні курсів з дисципліни «Міжнародне приватне право», «Міжнародне приватне морське право», «Спеціалізовані морські арбітражі» у спеціальних навчальних курсах, присвячених відповідальності за наслідки аварії на морі;

- у правотворчій діяльності – під час розробки та вдосконалення правового забезпечення організації морегосподарської діяльності України;

- у правозастосовній діяльності – для вдосконалення практики виконання завдань, реалізації функцій та повноважень Міністерства інфраструктури України.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення й теоретичні висновки дисертації оприлюднено на таких науково-практичних заходах: XII

Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 2018 р.; матеріали опубліковано); XV Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 2020 р.; матеріали опубліковано); XV Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 2021 р.; матеріали опубліковано).

Особистий внесок здобувача. Усі сформульовані в дисертації положення та висновки ґрунтуються на власних дослідженнях. Ідеї та розробки, що належать співавтору публікацій за темою дисертації, здобувачем не використовувалися. В опублікованій у співавторстві науковій публікації особистим внеском здобувача є теоретичні розробки щодо «спрямованої» відповідальності за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві.

Публікації. Основні результати дослідження були викладені у 4 наукових працях, опублікованих у періодичних наукових фахових виданнях України (одна стаття у співавторстві) та 1 стаття, яка опублікована у періодичному науковому виданні держави, яка входить до Організації економічного співробітництва та розвитку та Європейського Союзу. Також опубліковано 3 праць апробаційного характеру.

Структура та обсяг дисертації побудована відповідно до мети та завдань дослідження і складається з переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, які об'єднують дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатку. **Загальний обсяг дисертації** складає 216 сторінок, 20 сторінок – список використаних джерел (214 найменувань), додаток на 2 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ІНСТИТУТУ АВАРІЇ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

1.1 Історичні етапи виникнення інституту аварії в міжнародному приватному морському праві

Для розуміння сучасного стану інституту аварії в міжнародному приватному морському праві слід дослідити історичний процес виникнення цього інституту. На основі нашого дослідження можна буде зробити висновки щодо еволюційного розвитку одного з найстаріших інститутів аварії в міжнародному приватному морському праві.

Інститут аварії у міжнародному приватному морському праві своїм корінням сягає стародавніх часів – античних, середньовічних та сучасних, починаючи з Вестфальського договору 1648 року.

До античного етапу розвитку інституту аварії в міжнародному приватному морському праві слід віднести створення інституту аварії в морі. Це перші спроби його кодифікації спочатку у внутрішньому законодавстві країн, а потім і в нормативно-правових актах, якими тривалий час регулювалося торговельне мореплавство у Середземному морі, а згодом – норми даних нормативно-правових актів почали використовуватися й поза Середземноморським басейном.

Перші морські звичаї, якими регулювалася морська торгівля в Середземному морі, прийшли зі сходу. Звичаї сформувалися в результаті морської торгівлі між Індією та стародавніми арабськими країнами, торгівлі арабських країн з країнами Середземноморського басейну. Та згодом звичаї стали використовуватися для регулювання міжнародного приватного морського права і країнами Європи, Африки та Азії. Значну роль у поширенні морських звичаїв відіграли фінікійці, єгиптяни та греки.

Перші писані джерела, які регулювали інститут аварії на морі, з'явилися у східних країнах. Першим писаним джерелом є Кодекс Хаммурапі

[144], що датується приблизно 1780 роком до н. е. Частина норм, які регулювалися Кодексом Хаммурапі, не дійшли до наших часів. Проте відомо, що Кодексом регулювалися питання, які стосувалися закладання судна, його оренди та аварії на морі. Серед норм, якими регулювались питання аварії на морі, були такі:

1) якщо судновласник віддає своє судно в оренду особі, а ця особа буде недбалою і потопить судно, то вона повинна повернути судновласнику інше судно в якості відшкодування (стаття 236);

2) у випадку, якщо особа найме екіпаж і орендує судно, навантажить його кукурудзою, тканинами, олією та фініками та іншими товарами, якими потрібно заповнити судно, а член екіпажу, через своє недбальство, потопить судно або завдасть збитків вантажу, то винний член екіпажу повинен відшкодувати потоплене ним судно і вантаж (стаття 237);

3) якщо член екіпажу потопить судно, а потім підніме його, то він повинен віддати половину вартості судна судновласнику у грошових одиницях (стаття 238);

4) у випадку, якщо купецьке судно зіткнеться з річковим судном і зруйнує його, то капітан купецького судна повинен відшкодувати власнику судно та вантаж, який був на ньому (стаття 240) [154].

Ще одним важливим джерелом міжнародного приватного морського права, що регулювало питання аварії на морі, стали Повчання з шумерського права (Sumerian Laws Handbook), створені приблизно 1700 року до н. е. [164] У Повчанні містилися норми щодо регулювання інституту аварії в міжнародному приватному морському праві:

- (iv 42-v 11) у випадку, якщо особа орендує судно і для нього встановлений узгоджений маршрут, але судно порушує цей маршрут і при цьому зазнає аварії – дії цієї особи вважаються незаконними; вона повинна замінити судно, і, крім того, передати плату за оренду судна, яке зазнало аварії, у вигляді зерна;

- (v 21-26) якщо орендоване судно зазнає аварії, особа повинна замінити пошкоджене судно на нове і повернути його на причал;
- (v 27-31) у випадку, якщо в судно, яке йде проти течії, вдарить судно, що йде за течією, капітан/власник судна, що призвів до аварії, повинен замінити (втрачене) судно;
- (v 32-36) У випадку зіткнення суден з вини судна, яке шло за течією, то власник такого судна не несе цивільну відповідальності перед власником постраждалого судна, яке шло проти течії [190].

Ще одним джерелом міжнародного приватного морського права є Закони Ману. Точна дата цього джерела невідома, однак вважається, що воно почало використовуватися в період починаючи з 1700 до н. е. і закінчуючи 200 роками н. е. [198]. Цими законами регулювалися питання колективного відшкодування збитків, спричинених судну його екіпажем (стаття 408), однак якщо це сталося в результаті нещасного випадку (за волею богів), то такий штраф не сплачується (стаття 409).

Отже, вищезазначені джерела є одними з найстаріших у світі, водночас вони вже почали врегульовувати спори, які виникали під час торговельного мореплавства, і це свідчить про високий ступінь зацікавленості держав у стимулюванні цієї діяльності. Територіальна дія зазначених джерел міжнародного приватного морського права охоплює Південну Месопотамію та Індію, що, своєю чергою, слугує підтвердженням того факту, що морські звичаї, які використовувалися для регулювання торговельного мореплавства в Середземномор'ї, прийшли зі сходу, як нами уже зазначалося.

У результаті активного розвитку торговельного флоту у період з XI до VII століття до н. е. острів Родос став центром морської торгівлі у Середземноморському басейні. У XVII столітті до н. е. були створені Родоські морські закони (*Lex Rhodia*). Вважається, що родоські мореплавці синтезували в Родоському морському законі морські звичаї арабів, фінікійців і критян [183]. Проте тексти Родоських морських законів не збереглися. Велике значення в регулюванні міжнародного приватного морського права щодо

інституту аварії на морі родоські морські закони відіграли значну роль в історії права багатьох держав Європи, Азії та Африки. Відомості про ці морські закони дійшли до наших днів у результаті посилання на них у Дигестах Юстиніана та у працях видатних римських юристів того періоду. Крім того, Родоські морські закони стали основою для створення Афінського зводу морських звичаїв.

Ще одним античним джерелом, яким регулювався інститут аварії в міжнародному приватному морському праві, були Дигести Юстиніана. У текстах вчених, які займаються дослідженням міжнародного приватного морського права, існують неточності щодо Зводу законів імператора Юстиніана як джерела права, що регулювало питання аварії в міжнародному приватному морському праві.

Так, у своїй праці «Надзвичайні морські випадки (правові аспекти)» О. В. Сидоренко зазначає, що згадка про Родоські морські закони міститься у Кодексі Юстиніана, а також відносить до джерел, які вплинули на створення сучасних правил щодо загальної аварії, Дигести Юстиніана. Однак вчений надає уточнення, а саме: «Дигести Юстиніана (Кодекс імператора Юстиніана, книга XIV, розділ II)» [98, С. 162]. Дослідник помиляється щодо місцезнаходження норми про загальну аварію у Зводі законів імператора Юстиніана, та більш детально дане твердження буде розкрито нами далі.

Ще одним науковцем, у роботах якого була виявлена неточність, є В. Н. Гуцуляк, який зазначає, що в кодексі римського імператора Юстиніана (VI ст.) вказувалося: «Якщо вантаж був викинутий за борт з метою полегшення судна, всі повинні брати участь у відшкодуванні шляхом контрибуційного внеску того, що було пожертвовано в загальних інтересах» [26, С. 50]. Крім цього, він зазначає, що норми, які стосуються рятування на морі, містяться в Кодексі Юстиніана.

Для того, щоб розібратися з неточностями у джерелах, які регулювали інститут аварії у міжнародному приватному праві у VI столітті н. е., слід

проаналізувати спірні джерела, а саме Кодекс імператора Юстиніана та Дигести Юстиніана.

Ці джерела міжнародного приватного морського права були видані в результаті кодифікації імператора Юстиніана (слов'янин за походженням на ім'я Управда), який продовжив працю попереднього імператора і здійснив кодифікацію таких нормативно-правових актів: кодекси конституцій першої (529 р.) і другої (534 р.) редакцій, Дигести, або Пандекти (533 р.), Інституції (533 р.). Саме ці джерела права, а також новели, які були систематизовані вже після смерті імператора Юстиніана, отримали назву Звід цивільного права (*Corpus juris civilis*).

Кодекс являв собою збірник імператорських конституцій і був першою частиною кодифікації. Комісія для складання Кодексу була створена на початку 528 року, вона повинна була переглянути всі попередні кодекси імператорських постанов, усі постанови, видані після них, а вже потім скласти збірник. Робота комісії була завершена через рік і отримала назву Кодексу Юстиніана. Перший Кодекс імператора Юстиніана вступив у силу у квітні 529 року, усі попередні кодекси втрачали чинність. Текст даного Кодексу не зберігся до наших часів.

Після того як Кодекс Юстиніана вступив у силу 529 року, були видані сотні важливих постанов, що внесли значні зміни до діючого законодавства. Таким чином, уже 534 року було складено другий Кодекс. Даний Кодекс одержав назву «*Codex repetitae praelectionis*» і припинив дію першого Кодексу від 529 року. Джерелом даного Кодексу були постанови п'ятдесяти двох римських імператорів, починаючи з Елія Адріана і закінчуючи Юстиніаном, а також окремі витяги з творів юристів. Кодекс складався з 12 книг.

Книга 1 присвячувалася церковному праву, а також правам і обов'язкам державних службовців, книги 2–8 – приватному праву, книга 9 – кримінальному праву, книги 10–12 – адміністративному праву. Кожна книга поділялася на титули (у кодексі всього було близько 765 титулів), а титули – на фрагменти, які називалися конституціями [99, С. 64].

Виходячи з зазначеного, можна зробити висновок, що уточнення О. В. Сидоренка щодо місцезнаходження норм, якими регулювався інститут аварії в міжнародному приватному праві, а саме: «Дигести Юстиніана (Кодекс імператора Юстиніана, книга XIV, розділ II)» [196], є помилковим, тому що Кодекс Юстиніана складається з 12 книжок. Крім того, при дослідженні Кодексу не було знайдено ні згадки про Родоські морські закони, на які посилається О. В. Сидоренка, ні норми, переклад якої наводить у своїй роботі В. Н. Гуцуляк. Також відомостей щодо врегулювання питання рятування на морі у Кодексі імператора Юстиніана знайдено не було.

Однак Кодекс імператора Юстиніана все ж таки є джерелом міжнародного приватного права, ним врегульовано питання морської бодмереї (титул 33, книга IV) [195].

Що стосується Дигестів, або Пандектів, які були другою частиною кодифікації Юстиніана та мали назву «Володаря нашого священного принцепса Юстиніана права, вибраного і зібраного із всього давнього права Дигестів, або Пандектів, книга 1-а», то тут слід зазначити, що 530 року Юстиніан доручив Трибоніану зібрати комісію для складання збірника творів римських юристів, які користувалися правом відповіді («*jus respondendi*»). У грудні 533 року збірник, відомий під назвою «*Digesta seu Pandectae*», вступив у силу. Слово «*digesta*» походить від лат. *digerere* – розділяти (*digerere in partes*) – розділяти і приводити в порядок або систему). Грецьке слово «*pandectae*» перекладається як «повне зібрання, яке все в собі вміщує» [100]. Дигести і пандекти є цілком рівноправними назвами.

Пандекти являли собою витяг з 2 тис. творів юристів. У результаті роботи комісії 3 млн рядків творів юристів були зведені до 150 рядків. Найбільшу кількість витягів було зроблено з творів Ульпіана (близько третини всього обсягу збірника), Павла, Папініана, Юліана, Цервідія Сцеволи, Помпонія, Тая, Модестіна, Лабеона та Альфена Бара.

Основним змістом Дигестів є фрагменти, що стосуються приватного права. Важливе місце також посідають питання публічного права і загальної

теорії права. Із творів римських юристів робилися такі витяги: казуїстичні; зібрання формул процесуального характеру; коментарі на власні джерела права (на Закони XII таблиць), преторські едикти, окремі закони, постанови сенату, конституції імператорів, а також коментарі до творів давніх класичних юристів та ін. [78]

Дигести склалися з 50 книг, книги поділялися на титули, що мали особливі заголовки, у кожному титулі містилися фрагменти, або *leges*, що склалися із заголовка (*inscriptio*), в якому були позначені ім'я юриста і назва твору, з якого запозичено уривок. 50 книг Дигестів можна розділити на сім частин. Книги 1–4 присвячені загальним визначенням – вченню про право взагалі й окремим правовим інститутам. Книги 5–11 – про право власності та його захист. Книги 12–19 – зобов'язальне право (договори позики, найму, купівлі-продажу та ін.). Книги 20–27 – заставне право, проценти, докази, укладення шлюбу, придане, подарунки між подружжям, розлучення, опіка і піклування. Книги 28–36 – заповідальний відказ. Книги 37–44 офіційної назви не мають, вони є продовженням попередньої частини. Книги 45–50 також не мають назви, вони присвячені різним за характером і змістом положенням. Усі книги, за винятком книг 30–32, поділяються на титули. Усього титулів 432.

Імператор Юстиніан вважав, що Дигести є саме законодавчим збірником, офіційним актом. Посилання на старі джерела права заборонялися. Юстиніан заборонив навіть писати коментарі до Дигестів, вважаючи, що вони можуть загрожувати дійсному змісту закону. Дозволялися лише точні переклади на грецьку мову та зведення кількох титулів в один. Також дозволялося робити невеликі витяги з оригіналу і короткі покажчики змісту. Імператор ставав єдиним тлумачем законів. У всіх сумнівних випадках судді повинні були звертатися до імператора за роз'ясненнями. Порушення заборони щодо коментування розглядалося як фальсифікація і передбачало покарання. Така заборона коментування Дигестів вела до ототожнення права та закону, в результаті виключалися порушення закону під виглядом його тлумачення [99, С. 65].

Беручи до уваги зазначене, можна зробити висновок, що Дигести Юстиніана відігравали значну роль у правовому регулюванні в Стародавньому Римі. Давній звичай, який регулював питання аварії в міжнародному приватному морському праві, був закріплений у книзі XIV, титул 2 [196], який називається «Concerning the Rhodian Law of jettison» (перекл. з англ.: щодо Родоського закону про викидання за борт) та передбачає, що у випадках, якщо товар викидається за борт з метою полегшення судна, товар, який був втрачений на благо всіх, має компенсуватися всіма заінтересованими особами [134]. Саме ця редакція одного з найстаріших морських звичаїв про загальну аварію в міжнародному приватному праві набула відображення і дійшла до нашого часу.

Середньовічний етап розвитку інституту аварії в міжнародному приватному морському праві можна характеризувати тим, що саме на цьому етапі розвитку інституту аварії в міжнародному приватному морському праві держави Європи активно намагаються кодифікувати морські звичаї, що слугує однією з причин активного розвитку торговельного мореплавства. Значну роль у розвитку інституту аварії в міжнародному приватному праві відіграли Дигести Юстиніана. У цей період великих змін щодо застосування норм та використання античних джерел міжнародного приватного морського права не відбулося. Грабіж залишків суден та їх вантажу все ще був поширеним явищем у морській торгівлі.

Правило грабежу суден, які зазнали аварії, було поширеним не тільки у країнах басейнів Середземного та Чорного морів, а й в інших країнах. Емер Де Ваттель зазначав, що королі Кореї утримували силою іноземців, які зазнали аварії поблизу їхніх берегів [28, С. 20].

Також варто акцентувати увагу на розвитку інституту аварії в Київській Русі, яка в цей період вела активну торгівлю морем. Географічне розташування Київської Русі на перехресті шляхів між країнами сходу і заходу, півночі і півдня відіграло значну роль у розвитку торговельних відносин, оскільки саме через її територію велась торгівля Європи та Азії, а також через територію

Київської Русі проходив один із найважливіших торговельних шляхів того часу – «з варяг у греки», який давав змогу країнам басейну Балтійського моря торгувати з країнами басейнів Чорного та Середземного морів. Як правило, цей шлях використовувався для торгівлі з Візантією.

Між Київською Руссю та Візантією були підписані двосторонні договори – 911 року великим князем Олегом та 945 року – великим князем Ігорем. У зв'язку з цим, відповідно до договорів, суднам, які зазнавали аварії на морі, подавалася вся необхідна допомога, крім того, їх заборонялося грабувати, вбивати та поневолювати підданих цих держав. У Руській Правді міститься постанова щодо розстрочки боргу купця перед кредитором у випадку, якщо купець зазнав аварії на морі.

Однак подальший розвиток інституту аварії на території Київської Русі був не значний, оскільки торговельне мореплавство частково поступилося лідерством сухопутній торгівлі.

Значну роль у розвитку інституту аварії в міжнародному приватному праві в Київській Русі відіграли торговельні відносини з Візантією, яка, своєю чергою, зазнала значного впливу Дигестів Юстиніана. Київська Русь підпала під вплив «*jus gentium*», відповідно до якого узбережжя та моря є відкритими для всіх.

Щодо загальної ситуації з розвитку інституту аварії в міжнародному приватному праві варто зазначити, що, починаючи з XI століття, стало формуватися та застосовуватися правило, відповідно до якого країни почали вимагати від осіб, які були врятовані в результаті аварії судна, компенсацію за спричинені прибережним мешканцям незручності, а також за створення та утримання таких споруд, як: спостережний пункт, сигнальні вогні, рятувальні засоби тощо. Розмір компенсації залежно від часу та країни різнився, але, як правило, складався з 50–90% від вартості врятованого майна.

Одним із прикладів закріплення цього правила є закон датського короля Вальдемара I Великого, складений 116 року. Відповідно до цього закону іноземні купці мали право скласти трактат, згідно з яким купці, у разі

аварії їхніх суден, мали імунітет на грабіж їх майна, при цьому купці повинні були сплатити збір у розмірі понад 60% від вартості збереженого майна [185, С. 226].

Держави та торговельні об'єднання намагалися урегулювати питання розкрадання майна, яке в результаті аварії на морі потрапило у море, мешканцями узбережжя. Для врегулювання цього питання почали складатися двосторонні договори. Прикладом таких договорів є: договір між республікою Піза та еміром Тунісу, який був підписаний 1264 року; договір між англійським королем Едуардом IV і австрійським герцогом Максиміліаном 1478 року [210]. Також деякі держави почали видавати офіційні документи купцям, відповідно до яких прибережна держава відмовлялася від присвоєння майна, яке залишилося після аварії на морі. Прикладом таких документів є «патент», який був виданий іспанським купцям Візантією у 1290 та 1320 роках, Францією – у 1277 році тощо. Документи видавались рядом країн басейну Середземного і Балтійських морів, які були зацікавлені у розвитку морської торгівлі. Практика укладання договору щодо захисту від грабежу залишків суден використовувалась ще упродовж багатьох століть.

Стосовно збірників, якими регулювався інститут аварії в міжнародному приватному морському праві в період середньовіччя, варто зазначити, що порівняно з античним періодом, коли вони мали регіональний характер, їх кількість почала збільшуватись [128, С. 61].

Морська торгівля в середньовіччі, у тому числі інститут аварії, регулювалася звичаями, які застосовувалися мореплавцями добровільно і пізніше набули закріплення в збірниках. Найважливішими з-поміж них, що дійшли до нас, є: Родоські морські закони, сприйняті римським правом; Олеронські сувої (*Roles d'Oleron*) [184], що застосовувалися повсюдно на північно-західному узбережжі Європи з деякими варіаціями у вигляді збірників «Фламандського права», «Амстердамського морського права» і «Законів Вісбі»; на Середземному морі застосовувався збірник морських

звичаїв, який, на думку багатьох вчених, є прообразом пізніших морських законів європейських країн [14, с. 107; 81].

Збірник *Consolato del Mare*, який почав використовуватися у XIV столітті у Середземномор'ї, вперше виданий у Барселоні, мав величезне значення, оскільки це був звід норм і звичаїв, які вже використовувалися у морській торгівлі [95].

Усі збірники періоду середньовіччя були створені під впливом законів Стародавнього Риму [14, с. 196], а тому в них не було суттєвих відмінностей у нормах, які регулювали інститут аварії в міжнародному приватному морському праві.

У результаті створення збірника Англійських законів (Чорна книга Адміралтейства) у XIV столітті починає виникати адміралтейство [139]. Цей збірник був створений на основі Олеронських сувоїв, Законів Вісбі та законів Ганзейської унії. Згодом був створений спеціальний суд, до повноважень якого належав розгляд морських справ. Цей суд мав назву адміралтейського суду. Активізація піратства та хуліганство серед моряків також відіграли істотну роль для потреб таких спеціальних судів із комплексними процедурами у вирішенні морських спорів [173].

Відкриття Америки та винайдення компаса знаменували нову еру морського мореплавства. Адже до цього часу пересування суден відбувалося, як правило, уздовж берегової лінії. Більшого значення стало набувати далеке плавання замість каботажного. З відкриттям Америки до Європи почали ввозитися у великій кількості товари з тропіків. У результаті зменшилися обсяги торгових відносин зі східними країнами. Торгівля з новими землями потребувала великих капіталів, тому створювалися колективні торговельні підприємства із загальним капіталом.

Середньовічний етап розвитку інституту аварії в міжнародному приватному морському праві відіграв велике значення у розвитку всього міжнародного приватного морського права. Це характеризується тим, що у певний період морська торгівля почала програвати сухопутній за

популярністю, правовою охороною та обсягами перевезень. Однак відкриття Америки та винайдення компаса повернули морську торгівлю на попередній рівень. Саме зацікавленість держав у розвитку міжнародного приватного морського права уможливила врегулювання актуальних питань, які виникали безпосередньо у учасників морської торгівлі.

Уніфікація морських звичаїв, яка була розпочата Родоськими морськими законами, що відіграли значну роль у регулюванні морської торгівлі Європи, Сходу та Африки, була продовжена. Варто виділити ще два законодавчі акти, що, як і Родоські морські закони, регулювали міжнародне приватне морське право в період середньовіччя – Олеронські сувої та *Consolato del Mare*.

У добу середньовіччя гостро постає питання так званого берегового права, у результаті починають укладатися двосторонні договори з урегулювання цієї проблеми. Та поряд з цим почалися випадки навмисного організування аварій на морі, як-то, підкуп членів екіпажів, запалювання хибних сигнальних вогнів.

Значну роль у становленні інституту аварії в міжнародному приватному морському праві на початку сучасного етапу відіграли такі морські держави, як Франція та Німеччина.

Знаковим у кодифікації морського права є французький Ордонанс (*Ordonnance de la marine* [177], або *Ordonnance touchant la Marine* [155]) від 1681 року, яким було врегульовано питання приватного та публічного морського права того часу. Ордонанс акумулював у собі найважливіші напрацьовані досі норми морських збірників доби середньовіччя, насамперед Олеронські сувої та *Consolato del mare*.

Основні норми Ордонансу, які стосувались приватного права, у подальшому були відображені й розвинуті у французькому Торговому кодексі (*Code de Commerce*) [143], який був виданий 1807 року, а набрав чинності 1 січня 1808 року. Відтак *Ordonnance de la marine* втратив чинність щодо норм, урегульованих Торговим кодексом. Проте деякі з постанов *Ordonnance de la*

marine діяли аж до початку ХХ століття. Торговий кодекс був доповнений законами про морську іпотеку від 1874 року та 1885 року, однак основні положення кодексу залишились незмінними.

Згодом норми французького Торгового кодексу стали використовуватися у законодавстві інших держав, насамперед у державах, які були завойовані Наполеоном I та колоніях Франції [179].

Кодекс Наполеона доповнив зміни в трактування загальної аварії у французькому праві, так, наприклад, якщо судно прибуло в порт-притулок в зв'язку з приватною аварією (англ. *particular average/accidental*), то ніякі витрати на знаходження в порту не могли бути віднесені на загальну аварію. У той же час, європейська практика відносила витрати в порту-притулку на загальну аварію в тих випадках, коли захід у порт був пов'язаний безпосередньо з актом загальної аварії і нещасним випадком в дорозі.

З розвитком кодифікації міжнародного права на зміну Торговому кодексу Франції 1861 року вступив у силу Загальний німецький торговий кодекс, який лише 1869 року став загальним для всього Північнонімецького Союзу, а 1871 року, зі створенням Німецької імперії, цей кодекс став імперським.

Що стосується України, то в ті часи на її територіях питання морської аварії регулювались насамперед законами Російської імперії. У зв'язку з вигідним територіальним місцезнаходженням Російської імперії торгівля мала доволі велике значення, переважно торгівля морем. Це зумовлено тим, що через Російську імперію пролягали торговельні маршрути, які з'єднували Європу та Азію. Завдяки активному розвитку морської торгівлі європейські норми поступово стали включатися у нормативно-правові акти Російської імперії, що також слугувало поштовхом для зближення міжнародних відносин з європейськими країнами. У результаті Російською імперією почали прийматися різноманітні норми, що були покликані стимулювати морську торгівлю. Значну роль у розвитку морської торгівлі відіграв Петро I [25; с. 56].

Першим збірником у кодифікації приватного морського права в Російській імперії став Статут купецького водоплавства [21] (перша частина якого була видана 25 червня 1781, а друга – 23 листопада 1781 року), що являв собою переклад французького *Ordonnance de la marine* 1681 року. Надалі, 1814 року, Статут був трансформований у Торгове уложення Російської імперії, що було розроблене під значним впливом Торгового кодексу Франції. Однак на час створення це уложення не містило норм, які б регулювали питання морської торгівлі, вони з'явилися у ньому після доповнень від 12 лютого 1830 року.

Після цього, вже 1835 року, у Зводі законів Російської імперії, а саме у третій книзі, з'явилися норми, що регулювали питання морської торгівлі. Третя книга була складена під впливом Статуту купецького водоплавства. Додатково були видані: 1) Правила щодо рятування кораблів та суден, які потерпають від аварії та загибелі (21 травня 1836 року); 2) Правила для морського страхування (05 червня 1846 року); 3) Правила щодо порядку видання патентів на прапор Російської імперії (з включенням правил щодо реєстрації корабля). У зв'язку зі збільшенням кількості норм, які регулювали питання морської торгівлі, ці норми були частково перенесені у дев'ятий том Зводу законів Російської імперії. У 1887 році даний Звід законів зазнав внутрішніх змін, у результаті чого питання морської торгівлі були віднесені в одну книгу, яка отримала назву «Про морську торгівлю».

У результаті внесених до Зводу законів Російської імперії змін 1887 року питання морської торгівлі були перенесені до Торгового статуту, який містився у книзі другій Зводу законів. Питанням морської торгівлі у цьому Статуті було присвячено шість книг, які регулювали такі напрями:

- перша книга – питання морехідних торгових суден;
- друга книга – питання торговельного мореплавства;
- третя книга – питання бодмереї і позики припасів на море;
- четверта книга – питання аварії;

– п'ята книга – питання допомоги й рятування у випадках аварії та належності затонулого майна;

– шоста книга – питання морського страхування.

Згодом були долучені норми, які врегульовували питання морських лоцманів і правила щодо запобігання зіткненням суден у морі. Також було створено сьому книгу – про місцеве керування морськими торговими портами.

Що стосується регулювання торговельного мореплавства у Польщі, то у цей період тут воно регулювалось французьким Торговим кодексом.

Особливістю даного етапу становлення інституту аварії в міжнародному приватному морському праві стали намагання спільноти, яка була пов'язана з торговельним мореплавством, врегулювати питання інституту загальної аварії на морі. У результаті ця спільнота неодноразово намагалась укласти міжнародний договір з питань, які стосувалися загальної аварії на морі. У цих спробах спостерігалися протилежні намагання – з одного боку, щодо знищення інституту загальної аварії, а з другого – для узгодження інституту аварії, його уніфікації.

На конференції у Глазго 1860 року була зроблена перша спроба уніфікувати норми міжнародного приватного морського права з питань загальної аварії [38]. Передумовою конференції послугував лист від поважних морських підприємств Англії, які займались морським страхуванням (значну роль у цьому питанні відіграла компанія «Ллойд», що була лідером у цій сфері [57]), до Національної асоціації сприяння суспільним наукам у м. Лондоні. У цьому листі йшлося про необхідність ужити дій для початку уніфікації правил загальної аварії. У результаті 03 травня 1860 року Національна асоціація скерувала всім морським державам Європи та США циркуляр з листом, який був підписаний президентом Національної асоціації, а також керівниками торгових палат Англії, асоціаціями підприємств, які здійснювали страхування, та асоціації судновласників.

Зазначений циркуляр був такого змісту.

Система загальної аварії вимагає, для уникнення колізій і несправедливості, щоб серед головних морських держав були встановлені однакові принципи. Однак, до цього часу, деякі з найбільш істотних правил є різними не тільки в одній і тій самій країні, а й навіть у одному й тому ж порту. Власники судна можуть бути громадянами однієї країни, судно може бути застраховане в іншій, його вантаж належати й бути застрахованим у громадян декількох країн, а порт призначення, де відбувається розподіл за загальною аварією, може перебувати в країні, яка має правила, відмінні від усіх інших країн. Що вважається окремою аварією в одному порту, визнається загальною аварією в іншому, а отже, власник судна може виявитися позбавленим відшкодування його збитків і від страховиків у своїй країні, і в порядку загальної аварії за кордоном; або ж, з іншого боку, він може в певних випадках, в обманний спосіб, отримати відшкодування збитків двічі. Таке ж зауваження може бути зроблено по відношенню до спеціальних витрат щодо фрахту і витрат за вантаж. Значна кількість найважливіших питань базуються в Англії номінально на надзвичайно невизначених рішеннях відповідно до «звичаїв Ллойда», а в дійсності залежать від розсуду того диспашера, якому передані документи. Внаслідок цього виникає багато випадків, коли зі страховиком або страхувальником вчиняють явно несправедливо. Або страхувальник не отримує відшкодування за збитки, що, на його думку, були покриті страхуванням, або страховик оплачує збитки, яких він не мав на увазі при встановленні розміру страхової премії [170].

Обидві сторони, і страхувальник, і страховики, зацікавлені в тому, щоб їхні взаємини були побудовані на такій основі, яка давала б можливість скоротити час, уникнути розбіжностей і убезпечила б їх від прихованих грошових втрат, які мають місце в даний час. Багато питань зводяться до розрахунків однієї групи страховиків з іншою, і для окремих страховиків не має серйозного значення, на який інтерес будуть віднесені ці витрати. Однак є і винятки, наприклад, віднесення на загальну аварію утримання і

продовольства екіпажу в порту-притулку, які потребують спеціальних переговорів між судновласником і страховиком.

Недоліки існуючої системи вже викликали значне невдоволення в Америці, а також і в Англії, і вони ставатимуть все більш і більш нестерпними в міру розвитку світової торгівлі, що відбувається з досі небаченою швидкістю. Звісно ж, що настав час, коли повинна бути зроблена спроба усунути ці вкрай небажані причини непорозумінь між страхувальником і страховиком.

У зв'язку з цим, Рада Національної асоціації сприяння суспільним наукам ухвалила усунути ці проблемні питання та запропонувала їх обговорити на конференції в Глазго й делегувати своїх представників до даної ради та представників найбільш зацікавлених торгових організацій різних країн світу [97, С. 10-12].

Крім того, до початку конференції у Глазго був опублікований меморандум, який містив таке. Порядок складання диспаші з загальної аварії визначається законом і звичаєм тієї держави, в якому вона складається. Закони та звичаї різних держав дуже відрізняються, і те, що вважається загальною аварією в одній країні, не вважається загальною аварією в іншій. Вважається, що це положення викликає питання щодо практичного застосування, і завданням конференції було надати відповідь на проблемні питання [97, С. 12].

На конференції у Глазго порушувалися питання щодо:

- 1) пошкодження судна і вантажу, яке було заподіяно добровільною посадкою судна на мілину;
- 2) пошкодження судна і вантажу, яке було заподіяно під час гасіння пожежі;
- 3) пошкодження і поломка вантажу після викидання за борт;
- 4) пошкодження, яке було заподіяно вантажу при розвантаженні його в порту-притулку;
- 5) відрубубування уламків щогл, знесених бурею;

б) витрати в порту-притулку з оплати складського зберігання вантажу, зворотного навантаження, у випадках, коли вантаж з цього порту перевозиться далі на первинному судні;

7) наслідки форсування вітрил;

8) платня і продовольство команди під час затримки, викликані заходом у порт;

9) контрибуційна вартість судна, фрахту і вантажу.

У підсумку конференцією були прийняті такі резолюції:

1. Конференція цим просить Раду асоціації сприяти своїми порадами особам, які можуть бути нею обрані для розробки проекту закону, маючи на увазі його прийняття як закону законодавчими органами влади різних держав світу; цей проект закону повинен чітко визначити поняття загальної аварії, містити більш-менш повний опис випадків, які маються на увазі, а також визначити природу втрат, пошкоджень або витрат, які відносять на загальну аварію, і принципу, згідно з яким повинна бути встановлена сума втрати, пошкодження або витрати; у проекті закону має бути правило або правила визначення контрибуційних вартості відповідних інтересів, а також такі статті, які особи, які складають проект закону, визнають бажаними в ньому. Після того як проект закону буде розроблений і надрукований, примірники його повинні бути розіслані всім торговим палатам, об'єднанням страховиків, асоціаціям судновласників та іншим торговим товариствам у різних частинах світу разом з примірником цієї резолюції з проханням розглянути і повернути проект з тими змінами і доповненнями, які вони вважатимуть за необхідне в нього внести, протягом 6 місяців з моменту отримання проекту. Після повернення зазначених примірників проекту закону або після спливу зазначених 6 місяців з моменту отримання цей проект повинен бути переглянутий знову особами, які його склали, з урахуванням надісланих змін. Після того як проект закону буде, таким чином, змінений у бік поліпшення, він повинен бути рекомендований урядам усіх торговельних націй для проведення його в законодавчому порядку.

2. До цього моменту конференція вважає бажаним можливо ширше розповсюдити для загального відома правила, що увійшли в резолюцію та рекомендовані зборами для проведення при встановленні однакової системи норм загальної аварії.

Нижче наводимо переклад Резолюції конференції в Глазго:

«1. Як загальне правило, в разі добровільної посадки на мілину судна, втрата або пошкодження судна, вантажу або фрахту, як наслідок цієї посадки, не повинні бути віднесені на загальну аварію, що не заважає, однак, прийняттю претензії у виняткових випадках, коли є очевидні особливі докази.

2. Пошкодження, заподіяне судну, вантажу або фрахту при гасінні пожежі, повинно визнаватися загальною аварією.

3. Пошкодження, заподіяне вантажу внаслідок поломки, викликані викиданням частини вантажу, який залишився, за борт, не повинні бути віднесені на загальну аварію.

4. Пошкодження, заподіяне вантажу, і загибель вантажу та відповідного фрахту по ньому, що сталося внаслідок розвантаження в порту-притулку, яке відбувалося в звичайних для цього порту умовах нормального розвантаження судна, яке не зазнало аварії, не повинні бути віднесені на загальну аварію.

5. Збиток, заподіяний обрубанням уламків щогл, знесених у результаті нещасного випадку, не повинен бути віднесений на загальну аварію.

6. Витрати за складське зберігання в порту-притулку вантажу, вивантаженого там за потребою, витрати зворотного навантаження і витрати після виходу з порту повинні бути віднесені на загальну аварію.

7. Збиток, завданий судну, вантажу й фрахту внаслідок форсування вітрил, не повинен бути віднесений на загальну аварію.

8. Утримання і продовольство команди судна повинні бути компенсовані судовласнику за загальною аварією з моменту приходу судна в порт-притулок до його виходу з цього порту.

9. У тих випадках, коли сума витрат нижча вартості остаточно врятованого майна, вартість судна, фрахту і вантажу, що беруть участь у розподілі, повинна відповідати вартості для їх власників на момент закінчення заходу (рейсу).

10. У тих випадках, коли сума витрат перевищує вартість врятованого майна, виручка від продажу врятованого майна повинна бути використана на покриття цих витрат; що ж стосується перевищення витрат над виручкою, то воно повинно бути розподілене так, як якби все майно досягло в кінцевому підсумку місця призначення.

11. При визначенні вартості фрахту не слід віднімати від нього суми витрат на заробітну плату і портові збори, які були виплачені до того дня, коли стався акт загальної аварії, і з загальної суми фрахту-брутто на ризику судновласника повинні бути відняті суми витрат на заробітну плату та портові збори, витрачених після акту загальної аварії» [97, С. 15].

Із зазначеного можна зробити висновок, що за результатами конференції в Глазго 1860 року було досягнуто важливого рішення, що норми, які регулюють інститут загальної аварії в міжнародному приватному морському праві, повинні бути обов'язковими для всіх. Зміст Резолюції свідчить, що остаточною метою конференції було прийняття державами-учасницями у своє внутрішнє законодавство одноманітних норм, тим самим узгодивши внутрішні законодавства країн-учасниць. У результаті представники компанії «Ллойд», які були одними з ініціаторів цієї конференції, висловили недовіру щодо подальшого розвитку ідеї одноманітності норм, які регулювали інститут загальної аварії. Ця недовіра була спричинена тим, що, на думку представників «Ллойда», конференція в Глазго була спрямована на зміну законодавства Англії. Водночас внесення змін повинно було стосуватися не тільки законодавства Англії, а й законодавства всіх інших держав, якщо це буде необхідним.

Щодо проекту закону, про який йдеться у Резолюції конференції в Глазго, то замість 6-місячного терміну на розробку законопроекту пішло

2 роки. У результаті 1862 року законопроект під назвою «Акт, що об'єднує та змінює закони, які стосуються пожегтовувань і внесків по загальній аварії», який складався з 126 пунктів, був надісланий учасникам конференції у Глазго у 1860 році, відповідно до резолюції. Разом з законопроектом було надіслано й запрошення узяти участь у його обговоренні, яке мало відбутися 06 червня 1862 року. Законопроект разом з запрошенням був розісланий у квітні 1862 року, проте деякі учасники конференції отримали його лише за кілька днів до зібрання.

На Конференції у Лондоні у червні 1862 року учасники одноголосно вирішили не порушувати питань загальної аварії. Відтак оцінка законопроекту була надана у січні 1864 року – у «Працях Міжнародної комісії щодо загальної аварії». Цього ж року було скликано III Міжнародний конгрес щодо загальної аварії, який відбувся у Йорку [169]. Як підсумок його роботи були оприлюднені одинадцять Йоркських правил та резолюція, відповідно до якої:

1) проект закону, вироблений конгресом, повинен лягти в основу міжнародного закону про загальну аварію;

2) для сприяння цьому в країнах, представлених на конгресі, повинні бути створені відповідні асоціації або вжиті інші заходи;

3) до цієї мети слід прагнути як шляхом законодавства, так і шляхом запровадження відповідних умов у чартерах і коносаментах, а саме: «Усі претензії щодо загальної аварії вирішуються відповідно до міжнародних правил щодо загальної аварії, вироблених у Йорку 1864 року».

Однак активного використання дані правила не набули. У 1875 році на III конгресі Асоціації реформи та кодифікації міжнародного права було порушено питання узагальнення норм загальної аварії. Як наслідок 1876 року в Антверпені була обрана комісія, до якої увійшли представники різних держав. Метою цієї комісії було опрацювання питання загальної аварії. У результаті роботи комісії 1877 року в Антверпені було скликано зібрання з метою здійснення кроків щодо узагальнення норм загальної аварії у світі.

Проте представники компанії «Ллойд» не підтримали цього рішення, тому що правила, на їхню думку, розширювали сферу застосування загальної аварії, та стали стверджувати, що узагальнення норм щодо загальної аварії було краще досягти в результаті повного анулювання інституту загальної аварії. Незважаючи на протидію представників компанії «Ллойд», проект «Правил» був прийнятий.

Однією з особливостей Йорк-Антверпенських правил, порівняно з попередніми, було те, що під час обговорення питання щодо обов'язкового впровадження цих правил у законодавство країн було опущено, й значні зусилля представників Асоціації реформи та кодифікації міжнародного права були витрачені на впровадження цих правил у практику. Зокрема, 1878 року в Англії було організовано зібрання судновласників, страховиків та інших зацікавлених осіб. У результаті цих зборів були ухвалені такі резолюції:

1. На думку зборів, видається бажаним запровадження в практику Йорк-Антверпенських правил про загальну аварію.

2. На думку зборів, найбільш дієвим заходом щодо впровадження правил у життя була б загальна угода судновласників, вантажовласників і страховиків про введення в коносаменти і цертепартії (чартери) застереження про те, що «загальна аварія, якщо така матиме місце, оплачується згідно з Йорк-Антверпенськими правилами», а умови про оплату загальної аварії, які містяться в страхових полісах «відповідно до іноземних законів», доповнити словами: або «Йорк-Антверпенськими правилами» з тим, щоб ця умова була викладена в такій редакції: «Загальна аварія оплачується за іноземною диспашею (або звичаями) або Йорк-Антверпенськими правилами, якщо вони були передбачені».

3. Необхідно встановити термін для запровадження пропонованого порядку, причому збори рекомендують прийняти його з 1 січня 1879 року [97, С. 16-17].

Ці резолюції поступово стали використовуватися на практиці. У 1879 році у Лондоні на конференції Асоціації реформи та кодифікації

міжнародного права було повідомлено, що Йорк-Антверпенські правила почали використовуватися більшістю спільноти у сфері морської торгівлі. Значну роль у визнанні спільнотою цих правил відіграли рішення англійських судів, які застосовували принципи, які лежать у основі деяких правил. У результаті наведених на конференції даних щодо використання Йорк-Антверпенських правил в Англії ці правила стали активніше використовуватися на практиці шляхом включення їх у фрахтові договори та страхові поліси судновласниками і страховиками інших морських держав Європи та США.

У 1890 році у Ліверпулі відбулась конференція Асоціації реформи та кодифікації міжнародного права, на якій порушувалось питання внесення певних змін до правил. У результаті цієї конференції були прийняті 18 правил, які й отримали визнання у світі і почали назватися як «Йорк-Антверпенські правила 1890 року».

Створення Йорк-Антверпенських правил відіграло значну роль у розвитку інституту аварії в міжнародному приватному морському праві. Особливістю даних правил є те, що вони не є обов'язковими до їх виконання, а крім того, кожна нова редакція правил не скасовує дію попередніх. Можливо, саме добровільне виконання цих правил і зумовило можливість узагальнення інституту загальної аварії в міжнародному приватному морському праві. У результаті популярності правил їх норми набули відображення у законодавстві багатьох країн.

Ці Правила використовуються дотепер. Стисло характеристику внесених до них змін надаємо нижче:

– 1903 року на конференції в Антверпені було прийнято правило про розподіл загальної аварії у випадку, якщо вона виникла з вини однієї зі сторін договору морського перевезення;

– 1910 року на конференції в Лондоні був проведений аналіз практики зміни Правил;

- 1913 року на конференції в Мадриді, була розглянута пропозиція щодо внесення змін у Правила;
- 1914 року на конференції у Гаазі була проведена робота з розробки і узгодження нової редакції Правил;
- 1924 року на конференції у Стокгольмі Правила були переглянуті й доповнені літерними правилами, які використовуються лише у випадку, якщо цифрові правила не мають відповіді. Також змін зазнало й визначення загальної аварії, відтепер вона визначалась як: такий акт, якщо і тільки якщо були зроблені навмисно й розумно надзвичайні пожертвування або витрати в цілях загального порятунку для запобігання від небезпеки майна, що бере участь у загальному морському заході;
- 1948 року у Брюсселі було змінено правило XXII, яке стосувалось нарахування відсотків на загальну аварію;
- 1949 року на конференції у Амстердамі була створена нова редакція Правил, які вступили в дію 01 січня 1950 року, які мали назву «Йорк-Антверпенські правила 1950 року»;
- 1969 року бюро Міжнародного морського комітету було прийняте рішення щодо внесення змін до Правил. У результаті цього рішення було створено робочі групи з метою розробки проєкту змін до Правил;
- 1974 року на XXX конференції Міжнародного морського комітету в Гамбурзі була прийнята нова редакція Правил. Зміни торкнулись літерного правила «Д» та цифрових правил III, IV, V, VI, X, XI, XIII, XVI, XVII, XVIII і XXI;
- 1990 року на конференції у Парижі був прийнятий новий текст цифрового правила VI «Рятування». Однак нова редакція правил не була прийнята, дані правила почали називатися «Йорк-Антверпенські правила 1974 року, зі змінами у 1990 році»;
- останні три редакції Правил були прийняті 1994 року, 2004 року та 2016 року [124, С. 152].

Крім того, до сучасних джерел, які регулюють інститут аварії в міжнародному приватному морському праві, належать:

1) Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року, відповідно до статті 1 якої ця конвенція регулює питання компенсації за спричинені збитки або витрату в результаті зіткнення суден [47];

2) Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року, відповідно до статті 5 якої правила, що зазначені в цій конвенції, не перешкоджають внесенню в коносамент будь-якого правомірного положення, що стосується загальної аварії [69];

3) Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 року, відповідно до статті 1 якої власник морського судна несе відповідальність тільки в межах вартості судна, фрахту і акцесоріїв судна за частину судновласника за розрахунком при загальних аваріях [68];

4) Конвенція про обмеження відповідальності судновласників 1957 року, відповідно до статті 1 якої власник морського судна може обмежити свою відповідальність сумою за вимогами, які випливають з подій, зазначених у п. 1 цієї статі, якщо тільки ця подія не сталася з особистої вини власника судна [66];

5) Конвенція про забезпечення цивільної відповідальності за збитки від забруднення моря нафтою 1969 року, відповідно до статті II якої ця конвенція застосовується до збитків від забруднення, що заподіяні на території договірної держави, включаючи територіальне море, і до попереджувальних заходів, які були вжиті для запобігання або зменшення такого збитку [70];

6) Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року, згідно зі статтею 3 якої ця конвенція врегульовує питання відповідальності перевізника за аварію [11];

7) Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила), що врегульовує питання загальної аварії у статті 24;

8) Міжнародна конвенція про рятування 1989 року, відповідно до статті 9 якої ніяке положення цієї Конвенції не впливає на права заінтересованої прибережної держави вживати відповідно до загальновизнаних норм міжнародного права заходів для захисту свого узбережжя або пов'язаних з ним інтересів від забруднення в результаті морської аварії чи дій, пов'язаних з такою аварією, які, як можна обґрунтовано вважати, призведуть до суттєвих шкідливих наслідків, у тому числі на право прибережної держави давати вказівки стосовно рятувальних операцій [67];

9) Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1997 року, відповідно до статті I А якої ця Конвенція застосовується до ядерних збитків незалежно від місця їх заподіяння;

10) Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним паливом, 2001 року у статті 5 врегульовує питання аварії за участю двох та більше суден;

11) Кодекс торговельного мореплавства України від 23.07.2021 року врегульовує питання аварії у розділі IX. Крім того, у статті 293 Кодексу зазначено, що у процесі визначення виду аварії, обчислення розмірів загальної аварії та складання диспаші диспашер у разі неповноти закону керується міжнародними звичаями торговельного мореплавства [44];

12) Цивільний кодекс України від 14.08.2021 року у статті 353 визначає, що у разі аварії, з метою суспільної необхідності, майно може бути примусово відчужене у власника на підставі та в порядку, встановлених законом, за умови попереднього і повного відшкодування його вартості (реквізиція). Крім того, стаття 990 визначаються умови та порядок здійснення страхових виплат за аварію, у тому числі й на морі [120];

13) Господарський кодекс України від 14.08.2021 року, відповідно до статті 47 якого збитки, завдані підприємцю внаслідок порушення громадянами

чи юридичними особами, органами державної влади чи органами місцевого самоврядування його майнових прав, відшкодовуються підприємцю відповідно до цього Кодексу та інших законів.

1.2 Сучасні критерії визначення аварії в міжнародному приватному морському праві

Незважаючи на багатовіковий досвід торговельного мореплавства, питання безпеки судна та вантажу відіграють велике значення. Небезпека судна або вантажу полягає у заповіданні судну та вантажу матеріальних збитків або в понесенні суб'єктами міжнародного приватного морського права витрат. Якщо під час торговельного мореплавства виникають збитки та витрати, то збитки та витрати повинен хтось компенсувати або зазнавати. Інститут аварії у міжнародному приватному морському праві існує для того, щоб надавати роз'яснення щодо того, хто несе пов'язані з аварією збитки та витрати.

Слово «аварія» походить від арабського слова «*awār*», яке означає пошкоджений товар [6]. На думку О. С. Переверзевої, морська аварія – це пошкодження або вихід з ладу судна чи його технічних засобів, що призвело до тілесних ушкоджень людей або їх загибелі, пошкодження чи втрати самого судна, завдання шкоди портовим спорудам, вантажу та іншому майну, а також морському середовищу, що спричиняє відшкодування збитків [80].

Схоже визначення терміна «морська аварія» надає Ю. С. Шемшученко [7], однак термін «аварія» визначає як «(італ. *avaria*, від араб, *awar* – пошкодження, шкода, збитки) – пошкодження або вихід з ладу споруд, машин, транспортних засобів та інших, що завдало тілесних ушкоджень людям, спричинило їх загибель або заповдіало шкоду майну чи навколишньому природному середовищу» [5].

В Українській радянській енциклопедії термін «аварія» визначається з уточненням «у морському праві» як «шкода чи втрата, завдана судну, вантажу або фрахтові» [4].

О. Б. Барихін зазначає, що аварія – збитки, які виникли у зв'язку з навмисним чи ненавмисним заподіянням судну та вантажу шкоди [15].

О. Ф. Федоров зазначає, що під терміном «аварія» у технічному сенсі вважають будь-який екстраординарний, виражений у грошах, збиток, який був понесений судном і вантажем під час плавання під впливом нещастя, ця шкода може бути завдана нещастям безпосередньо або вона може бути завдана капітаном судна, з метою уникнення небезпеки [115, с. 182].

У Положенні про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами аварійна морська подія визначається як «подія, що виникла в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, яка спричинила або могла спричинити людські жертви, або заподіяти шкоду здоров'ю людей, загибель судна, або втрату його морехідного стану, а також забруднення навколишнього природного середовища» [88].

Проаналізувавши різні підходи до визначення поняття аварії у міжнародному приватному морському праві, можна зробити висновок, що в них немає узгодженого підходу до визначення цього терміна.

Щодо класифікації аварії у міжнародному приватному морському праві слід зазначити, що доволі важливу роль в існуванні сучасного інституту аварії у міжнародному приватному морському праві відіграв *Ordonnance sur la Marine* 1681 року, відповідно до якого аварія поділялась на малу аварію, аварію взаємної шкоди, аварію просту (окрема аварія) та аварію велику (загальна аварія). Ця класифікація різновидів аварії відіграла значну роль у створенні інституту аварії міжнародного приватного морського права.

Під малою аварією розуміли несприятливий випадок, який входив до кола звичайного порядку речей під час торговельного мореплавства і який міг бути передбачений судновласником. Прикладом такої аварії є: переміщення вантажу на менше судно, в результаті обміління, запрошення лоцмана, уповільнення плавання внаслідок вітрів, вирубка льоду тощо. Виділення цієї аварії з інших видів аварії відбулося в результаті наміру судновласника розподілити понесені витрати з вантажовласником. У результаті ці витрати

розподілялися між судновласником та вантажовласником після закінчення рейсу, оскільки наперед розрахувати такі збитки не завжди було можливим. На початку ХХ століття держави віднесли ці збитки до звичайних збитків фрахтувальника, яких зазнають у рейсі, і вони виражались у певних відсотках від фрахтової винагороди. У результаті цей вид аварії зник [116, С. 183].

Під аварією взаємної шкоди слід розуміти зіткнення суден, що наразі є самостійним інститутом права. З метою уникнення поширення цього виду аварії суспільство почало розробляти системи оптичного і звукового оповіщення та правила керування суднами. Правила та норми стали узгоджувати на міжнародному рівні. Основною проблематикою правового регулювання зіткнення на морі є те, що неможливо запобігти усім зіткненням, їх кількість можливо лише зменшити [115, С. 187-188].

Як один з найбільш поширених видів аварії цей інститут регулюється такими міжнародно-правовими актами:

1) Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року, насамперед її статті 1;

2) Міжнародна конвенція про деякі правила, що стосуються цивільної юрисдикції з питань про зіткнення суден 1952 року [65], в якій у статті 1 визначається цивільна підсудність аварії;

3) Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року [54] – ці правила спрямовані на зменшення кількості аварій на морі та містять положення щодо підвищення безпеки на морі.

У національному законодавстві питання зіткнення суден врегульовано розділом ІХ Кодексу торговельного мореплавства України від 1995 року, Цивільним кодексом України від 2003 року (зокрема, частина 11 статті 28 визначає підсудність позовів відшкодування шкоди, заподіяної зіткненням суден, а також про стягнення сум винагороди за рятування на морі), Господарським кодексом України від 2003 року та ін.

У сучасному міжнародному приватному морському праві зіткнення суден розглядається як різновид морської аварійної події, оскільки морською

аварією є збитки та витрати. При цьому збитки та витрати, які є предметом регулювання інституту аварії, поділяють на загальні та окремі. Аварія у міжнародному приватному морському праві є загальною і окремою.

Саме залежно від виду аварії у міжнародному приватному морському праві перед суб'єктами міжнародного приватного морського права вирішується питання щодо правовідносин сторін, порядку оформлення аварії, обліку і найголовніше – розподілу збитків та витрат. Незмінною особливістю окремої аварії є те, що збитків зазнає лише власник майна, яке отримало пошкодження, незалежно від того, чи було це пошкодження отримано в результаті нещасного випадку, чи навмисно [123, С. 131].

Таким чином, у випадку високої температури вантажу його необхідно буде продати в проміжному порту, власник вантажу буде змушений нести витрати, що виникли в зв'язку з таким продажем. Такий принцип застосовується і щодо надзвичайних витрат під час рейсу. Так, якщо внаслідок впливу поганої погоди судно буде поставлено на ремонт, то витрати за таким ремонтом повинні бути віднесені на рахунок судовласника [117, С. 148].

Відповідно до статті 294 Кодексу торговельного мореплавства України під окремою аварією розуміють збитки, які не визнаються загальною аварією [44].

Закон морського страхування 1906 року у статті 64 визначає збитки, пов'язані з окремою аварією, як часткові збитки об'єкта страхування, які спричинені небезпекою, від якої він застрахований, і ця небезпека не відноситься на збиток загальної аварії [170].

Джозеф Арнольд визначає окрему аварію як «збитки, які спричинені випадковою та безпосередньою шкодою, що заподіяна небезпекою, від якої застраховане, до певного інтересу, судно або вантаж» [134].

Відповідно до вищезазначеного автором пропонується визначення щодо окремої аварії, як збитки та витрати, які спричинені несподіваними, конкретними обставинами учаснику морського підприємства та не підлягають розподілу між судном, вантажем та фрахтом. Для вирішення даного питання

необхідно внести зміни щодо визначення окремої аварії до статті 294 Кодексу торговельного мореплавства України.

Відповідно до статті 295 Кодексу торговельного мореплавства України такі збитки визнаються окремою аварією:

1) вартість викинутого за борт вантажу, що самозайнявся, і вантажу, що перевозився на судні не згідно з правилами і звичаями торговельного мореплавства;

2) збитки, заподіяні (будь-яким чином) під час гасіння пожежі на борту судна, внаслідок дії диму або зігрівання;

3) збитки, заподіяні обрубанням уламків або частин судна, знесених або загублених у результаті нещасного випадку до проведення пожертвувань з метою рятування від загальної небезпеки;

4) витрати, пов'язані з переміщенням або вивантаженням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення чи заходу або в місці сховища, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходу за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку або іншої надзвичайної події, пов'язаної з таким пошкодженням, а також коли такі витрати було проведено виключно з метою переукладення вантажу через зміщення в процесі рейсу, якщо тільки таке переукладення не є необхідним заради загальної безпеки;

5) витрати на заробітну плату й утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені за період ремонту пошкодження судна, навіть якщо ремонт є необхідним для безпечного продовження рейсу у випадках, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходження, за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку, пов'язаного з таким пошкодженням;

б) будь-які збитки або втрати, понесені судном або вантажем унаслідок збільшення тривалості рейсу (збитки від простою, зміни цін тощо) [44].

Однак при визначенні виду аварії основну роль відіграють ознаки загальної аварії, у випадку, якщо хоча б одна ознака не визначає аварію

загальною, вона класифікується як окрема аварія [152]. У зв'язку з цим усі збитки, які були понесені в результаті стихійних подій, були отримані в результаті звичайних експлуатаційних витрат, отримані в результаті роботи пристроїв у технічних умовах, які передбачені їх характеристиками, відносять до окремої аварії й не підлягають розподіленню.

Крім того, збитки, спричинені зіткненням суден, також відносять до окремої аварії. Так, у випадку, якщо зіткнення відбулося з вини одного або декількох суден, то збиток компенсується суднами, які спричинили дане зіткнення.

До окремої аварії може бути віднесено: зіткнення суден, ненавмисна посадка судна на мілину, затримка судна з вини судновласника, доставка вантажу або багажу без документів, або документів без вантажу або багажу або якщо вантаж є пошкодженим, перевантаження судна, пожежа, що виникла з вини перевізника, забруднення навколишнього середовища тощо [129, С. 102].

Окрема аварія є підставою для застосування загального принципу «*casum sentit clorninus*», відповідно до якого кожен несе збитки у своїй власності, у випадку, якщо цих збитків зазнають не з вини іншої особи, чи ці збитки були зроблені з недбальства іншої особи. Цей різновид аварії не є самостійним інститутом і його правовідносини регулюються положеннями цивільного права, а у міжнародному приватному морському праві виникає лише з питань, які належать до здійснення договору страхування та з відповідальності судновласників або членів екіпажу, у випадку, якщо аварія є результатом їхньої діяльності. Однак у міжнародному приватному морському праві й перераховуються випадки окремої аварії, проте це робиться з метою роз'яснення загальної аварії, яка зумовлює особливий порядок відшкодування завданої нею шкоди і, у зв'язку з цим, загальна аварія являє собою самостійний інститут міжнародного приватного морського права. Саме тому «аварія» визначається лише як загальна аварія, тому що з поняттям аварій нерозривно пов'язаний розподіл збитків серед осіб, потерпілих від аварії [115, С. 185-186].

Своєю чергою поняття загальної аварії складніше у практичному розкритті випадків, які підпадають під загальну аварію. Цей вид аварії називається «загальною», у зв'язку з розподіленням збитків між усіма особами, які зацікавлені в успішному завершенні рейсу [126, С. 67].

О. С. Переверзева розглядає загальну аварію як збитки, що виникли внаслідок надзвичайних витрат або пожертвування з метою загального рятування судна, фрахту та перевезеного судном вантажу [81].

А. Ф. Федоров під загальною аварією розумів збитки, які завдані судну та/або вантажу навмисно з метою запобігання небезпеки судну і/або вантажу, яка могла б завдати більших збитків. Цей вид аварії почав врегульовуватися ще *Lex Rhodia de jactu*, а потім положення про неї містилися у всіх морських законодавствах як інститут, що заснований на принципі, що ніхто не повинен збагачуватися за рахунок іншого.

Незважаючи на те, що цей принцип належить до цивільного права, міжнародне приватне морське право створило основні правила, які стосуються загальної аварії і які протягом століть слугують для врегулювання питання загальної аварії у цьому праві [115, С. 187].

Однак якщо брати до уваги інші обставини, те, що за своєю природою норми міжнародного приватного морського права є нормами цивільно-правового характеру [35, С. 62], то у зв'язку з зазначеним можна класифікувати загальну аварію як інститут цивільного права. Однак тут слід уточнити, що під цивільним правом слід розуміти не національне цивільне право, а більш широке поняття. Тобто в даному випадку під цивільним правом слід розуміти приватне право, що, своєю чергою, більш характерно для розуміння співвідношення цих понять у сучасній цивілістичній доктрині [2, с. 26, 29-30; 12].

Підсумовуючи зазначене, можна зробити висновок, що загальна аварія рівною мірою може бути інститутом міжнародного приватного морського права та інститутом цивільного права у широкому його розумінні.

Крім того, автором запропоновано понятійний апарат щодо визначення загальної 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.

Що стосується практичного закріплення загальної аварії, то ці умови містяться в усіх чартерах і коносаментях, хоча й у спрощеному вигляді, у зв'язку з тим, що, як правило, у чартерах і коносаментях міститься відсилка, відповідно до якої зазвичай загальна аварія повинна бути врегульована нормами Йорк-Антверпенських правил, меншою мірою відсилка робиться на національні законодавства. Крім умов щодо розподілення загальної аварії, у чартерах і коносаментях також можуть міститися норми щодо місця розподілу загальноаварійних збитків – як правило, це порт закінчення рейсу.

Саме умови, які закріплені у чартерах і коносаментях, є основним юридичним аргументом у випадку спірних аспектів щодо загальної аварії між судновласником і власником вантажу.

Одним зі способів забезпечення доказів щодо аварії на морі у суді є заявка про морський протест. Морський протест - це заява капітана судна, що зроблена ним компетентному державному органу у зв'язку із подією, що мала місце на судні, яка у подальшому може бути підставою для пред'явлення судновласникові майнових вимог.

Заява про морський протест робиться з метою захисту прав та законних інтересів судновласника, а також задля того, щоб довести відповідний факт: пошкодження судна чи вантажу внаслідок форс-мажорних обставин або за наявності таких обставин чи небезпеки, за які перевізник не несе відповідальності. Проте слід мати на увазі, що самого факту оформлення морського протесту недостатньо задля звільнення судновласника від відповідальності. Морський протест є доказом конкретних фактів, однак може бути заперечений у зв'язку з поданням зацікавленими особами інших доказів, які більш об'єктивно характеризують фактичні обставини події [121].

Йорк-Антверпенські правила застосовуються лише у випадках, якщо це передбачено в коносаментях, чартерах або аварійних підписах (бонд). На практиці майже всі проформи коносаментів і чартерів, що використовуються в міжнародному торговому мореплавстві, містять таку умову [3, с. 266-267].

Особливість загальної аварії полягає у тому, що з метою збереження рейсу приноситься у жертву частина вантажу або здійснюються витрати з метою рятування рейсу від небезпеки, яка йому загрожує. Таким чином здійснюється дія, яка є в інтересах кожного з учасників рейсу, щодо зменшення або усунення небезпеки.

Проаналізувавши визначення загальної аварії, можна виділити такі ознаки, за якими відносять збитки та витрати до загальноаварійних, а саме:

- 1) наявність небезпеки для всього рейсу (судну, вантажу та фрахту);
- 2) збитки та витрати повинні бути зроблені навмисно;
- 3) збитки та витрати повинні бути розумними;
- 4) збитки та витрати повинні бути надзвичайними.

Для віднесення до загальної аварії збитків і витрат, які були зроблені навмисно, вони є розумними та надзвичайними, з метою збереження судна, вантажу та фрахту від небезпеки, необхідно, щоб і небезпека була реальною та серйозною.

Однак реальність небезпеки не означає її неминучості. Ступінь небезпеки, для запобігання якій повинні бути зроблені збитки та витрати, які можна віднести до загальноаварійних, були предметом обговорення на Стокгольмській конференції 1924 року. Результатом обговорення стало рішення, що для віднесення збитків до загальноаварійних необов'язково, щоб небезпека, яка загрожує рейсу, була неминучою, проте вона повинна бути достатньо реальною та серйозною.

Прикладом такого випадку може бути, коли судно внаслідок зачеплення за підводну перешкоду отримало пошкодження. У даному випадку капітан, не знаючи розмірів заподіяного пошкодження, приймає рішення про посадку судна на мілину, вважаючи, що пошкодження може бути значним.

При розподілі збитків дії капітана були визнані розумними, а небезпека, що загрожувала судну і вантажу, цілком реальною і доволі серйозною, хоча й неминучою.

Іншим прикладом може слугувати випадок, коли за відсутності безпосередньої небезпеки затоплення судна, у зв'язку з тим, що пробоїна була невеликою і насоси справно відкачували воду, яка затікала в судно, проте, з огляду на погіршення погодних умов, небезпека для рейсу ставала доволі реальною, рішення капітана про захід у порт-притулок було визнане розумним, а отже, витрати, які пов'язані з цим заходом, повинні бути визначені як загальноаварійні [12, с. 6].

Визначення ступеня небезпеки для рейсу є складним процесом і, як правило, залежно від конкретного випадку може різнитися. Тому надати загальне визначення понять «реальна небезпека», «серйозна небезпека» складно.

Ознака неминучості загальної аварії означає, що такі збитки та витрати повинні бути заподіяні навмисно, а не є результатом випадку. Прикладом такого випадку може бути, якщо за посадки судна на мілину й отримання при цьому пробоїни вантаж намокне, то збитки та витрати, які з цим пов'язані, не будуть вважатися загальноаварійними. Однак якщо у даному випадку пробоїна стала загрозою для судна, у результаті якої вода почала затоплювати його, а також постала реальна загроза цілісності вантажу, була отримана в результаті навмисної посадки судна на мілину з метою запобігання загибелі судна, то збитки й витрати, пов'язані зі зняттям такого судна з мілини, будуть віднесені до загальної аварії.

Визначення розумності збитків і витрат, як і визначення небезпеки для рейсу, є доволі складним і робиться в кожному окремому випадку. У певних випадках навмисні дії і збитки виправдовуються обставинами, які склалися, за яких капітан зобов'язаний ризикувати з метою збереження судна і вантажу від загальної для них небезпеки. Водночас є необхідним, щоб завдані збитки та витрати виправдовувалися конкретною ситуацією.

Розумний характер збитків полягає у тому, щоб заподіянням менших збитків або витрат запобігти виникненню збитків і витрат у більших обсягах.

Наприклад, якщо у випадку зіткнення судно отримало пробоїну, і з метою запобігання загибелі судна капітан прийняв рішення посадити судно на мілину, то таке рішення матиме розумний характер, а отже, збитки будуть вважатися загальноаварійними.

Водночас розумність прийнятих рішень не завжди означає їх ефективність, у зв'язку з чим такі рішення не завжди можуть бути корисними на практиці. Збитки, які виникають у результаті таких рішень, також можуть бути віднесені до загальноаварійних. Наприклад, капітан судна, яке потрапило у шторм і його корпус отримав пошкодження, з метою забезпечення цілісності судна та вантажу прийняв рішення щодо заходу в порт-притулок для проведення обстеження корпусу судна. Однак у цей час у порту обстеження провести не вдалося через відсутність водолазів, тому огляд та латання корпусу було проведено у іншому порту. У цьому випадку рішення про захід у перший порт не мало корисних результатів, однак витрати та збитки, пов'язані з цим рішенням, відносять до загальної аварії.

Надзвичайними вважаються збитки та витрати, які не виникають зі звичайних умов рейсу, тобто виходять за рамки нормального судноплавства, вони, як правило, мають екстраординарний характер. Прикладом таких збитків і витрат може бути випадок, коли у аварійній ситуації судно залишилось без палива, і, щоб завершити рейс, капітан прийняв рішення використовувати нафтовантаж. У такому випадку до загальної аварії буде віднесена різниця між вартістю спаленого вантажу і вартістю бункера, який повинен був бути використаний у період спалення вантажу.

Крім того, надзвичайний характер мають збитки, що спричинені викиданням вантажу за борт, частковим затопленням судна з метою гасіння пожежі тощо.

Проте не відносять до загальної аварії збитки та витрати, які були спричинені форсованою роботою двигунів з метою запобігання посадці судна

на мілину, тому що на перевізнику лежить обов'язок вживати всіх необхідних заходів для збереження судна і вантажу. В цьому випадку капітан вживає заходів щодо запобігання посадці судна на мілину, використовуючи двигуни за своїм призначенням, хоча й з ризиком його пошкодити.

Однак збитки, завдані форсованою роботою двигунів при знятті судна з мілини, вважаються надзвичайними, оскільки в даному випадку двигун не призначений для стягування судна з мілини.

Наприклад: танкер сів на мілину. Хоча машина працювала «повним ходом назад», судно не рухалось. З'ясувалося, що при роботі машини гвинт торкнувся ґрунту. Крім того, через засмічення ґрунтом кінгстона і трубок конденсатора припинилася подача води в холодильник. У результаті машина зазнала серйозних ушкоджень. При складанні диспаші було зазначено, що, оскільки дії, спрямовані на зняття судна з мілини шляхом форсованої роботи машини, мали надзвичайний, навмисний і розумний характер, збитки, завдані такими діями, повинні бути віднесені до загальної аварії.

Характеристика видів типових випадків загальної аварії надана у цифрових правилах Йорк-Антверпенських правил, до яких належать:

- 1) *викидання вантажу за борт* (Правило I);
- 2) *гасіння пожежі на кораблі* (Правило III);
- 3) *навмисна посадка судна на мілину* (Правило V);
- 4) *винагорода за порятунок* (Правило VI);
- 5) *пошкодження машин і котлів* (Правило VII);
- 6) *витрати у порту-притулку* (Правило X) [213].

Викидання вантажу за борт є одним із найдавніших типів аварії. Як правило, капітан приймає таке рішення з метою облегшення судна, щоб зняти його з мілини, пройти ділянку мілини. Однак такий тип аварії повинен використовуватися лише у випадку, коли інші заходи неможливо здійснити [130, С. 109].

Крім того, Правило II передбачає, що у випадку потрапляння води у трюм корабля під час викидання вантажу через спеціальні люки або інші отвори, такі збитки також є загальноаварійними.

Відповідно до Правила III до загальної аварії не належать збитки, які були заподіяні судну і/або вантажу від диму або від нагрівання від пожежі [213]. Відповідно до такого уточнення на судні відпадає потреба щодо уточнення характеру та походження диму, оскільки він може бути як від пожежі, так і бути результатом її гасіння, – у будь-якому випадку збитки, які спричинені димом, не будуть віднесені до загальної аварії.

Відповідно до Правила III до загальної аварії належать збитки, які були заподіяні судну з метою гасіння пожежі. Наприклад: збитки внаслідок навмисного затоплення судна. Так, під час рейсу на пароплаві «Верхоянськ» самозайнялась бавовна. Історично склалося, що перевезення тканин морем є доволі небезпечним, тому що в результаті самозагоряння засобами гасіння, як правило, не можливо загасити пожежу. Тому тривалий час самозагоряння тканин означало загибель і вантажу, і судна. Отже, унаслідок пожежі та безрезультатних дій систем пожежогасіння капітан пароплава «Верхоянськ» прийняв рішення посадити судно на мілину та підірвати частину корпусу, у якій була пожежа. Після рейсу до загальної аварії були віднесені збитки з підриву частини корпусу судна, ремонту корпусу, вивантаження, просушування, сортування та упакування вантажу, зняття судна з мілини.

Щодо Правила V, то норма стосовно посадки судна на мілину, за час існування Йорк-Антверпенських правил, зазнавала змін. Так, будь-які збитки та витрати, які були отримані в результаті посадки судна на мілину з метою загальної безпеки, відносять до загальної аварії.

Також деяких змін зазнало правило VI «Винагорода за порятунок», відповідно до якого витрати, що були здійснені у зв'язку з рятуванням, відносять до загальної аварії тією ж мірою, якою рятувальна операція здійснюється з метою збереження майна, яке бере участь у морському заході,

від небезпеки. Крім того, збитки, які були завдані судну і/або вантажу під час рятування, теж відносять до загальноаварійних.

Також відповідно до Правила VII до загальноаварійних збитків належать збитки, які були заподіяні будь-якій машині та будь-якому котлу судна, яке сіло на мілину, з метою зняття судна з мілини, у випадку, якщо пошкодження, які заподіяні під час зняття судна з мілини, були заподіяні навмисно та задля загальної безпеки, незважаючи на ризик. Однак у випадку, якщо судно знаходиться на плаву, будь-які збитки, заподіяні машині та котлу, не будуть визнані загальноаварійними, оскільки, як уже зазначалось, ці збитки та витрати були спричинені відповідно до технічних можливостей машин та котлів.

Відповідно до зазначеного переліку останньою типовою загальною аварією є витрати у порту-притулку, які закріплені у Правилі X. До цієї аварії відносять збитки і витрати, яких зазнали судно і вантаж внаслідок вимушеного заходу судна в порт-притулок через надзвичайні обставини. Однак небезпека, внаслідок якої капітан прийняв рішення щодо заходу у порт-притулок, повинна мати особливий характер, бути загальною як для судна, так і для вантажу. До витрат у порту-притулку належать: портовий збір, витрати на розвантаження та завантаження вантажу, на паливо тощо, послуги з буксирування судна, заробітна плата екіпажу судна тощо. Однак ці збитки і витрати повинні бути необхідними для збереження рейсу.

Прикладом такої загальної аварії є вимушений захід судна у порт-притулок для здійснення огляду корпусу судна водолазами та визначення його морехідності. Оскільки захід у порт-притулок був вимушеним, то збитки та витрати, які пов'язані з буксируванням судна, лоцманські, агентські витрати та портовий збір визначаються як загальноаварійні.

Додатково варто підкреслити те, що інститут загальної аварії історично виник раніше договору морського перевезення, і в сучасному морському праві ці інститути формально відокремлені (наприклад, глава 2 розділу V КТМ України врегульовує питання, які пов'язані з договором морського

перевезення вантажу, а глава 1 розділу XI КТМ України врегульовує питання щодо загальної аварії), проте між ними існує нерозривний зв'язок. Особи, в загальних інтересах яких здійснюються витрати і пожертвування, що стосуються загальної аварії, і між якими потім ці збитки та витрати розподіляються, а саме між власником судна та власником вантажу, тобто учасники договору морського перевезення вантажів. Отже, від узгодженої в договорі волі й розсуду сторін залежить насамперед, якими умовами і правилами визначатимуться їх взаємовідносини в разі виникнення загальноаварійного випадку.

На практиці умови щодо загальної аварії включаються майже в усі чартери і коносаменти. Однак замість рішень щодо питань, які пов'язані з загальною аварією, ці умови відсилають до Йорк-Антверпенських правил, а також можуть відсилати до національного законодавства певної країни. Крім того, зазвичай вказується місце, де повинна розподілитися загальна аварія. Положення коносаментів та чартерів щодо загальної аварії є головними юридичними підставами для подальшого регулювання взаємовідносин судновласника з вантажовласником.

1.3 Регламентация інституту аварії в міжнародному приватному морському праві

У міжнародному приватному морському праві існує певна класифікація джерел міжнародного приватного права, що регламентують питання аварії на морі.

Так, О. М. Шемякін класифікує основні джерела міжнародного приватного морського права на:

- 1) внутрішньодержавне морське законодавство;
- 2) міжнародні конвенції і договори у сфері торговельного мореплавства;
- 3) міжнародні морські звичаї [122, С. 61].

Водночас М. І. Савченко зазначає, що у країнах загального права до джерел міжнародного приватного морського права також належить судова практика [75].

Відповідно до зазначеної класифікації можна зробити висновок стосовно того, що джерела міжнародного приватного морського права можна поділяти на внутрішньодержавні (національне законодавство, судовий прецедент) та міжнародні (міжнародні договори та звичаї).

Характеризуючи внутрішньодержавне морське законодавство у системі міжнародного приватного морського права, варто зазначити, що його особливістю є те, що порівняно з міжнародними морськими джерелами права дія внутрішньодержавного морського законодавства поширюється лише на території певної держави і є результатом діяльності державних органів, на які покладено нормотворчі функції. Крім того, структура внутрішньодержавного морського законодавства характеризується як складна, що зумовлено об'єктом правового регулювання та ієрархією, за юридичною силою, нормативно-правових актів [122, С. 62-63].

Ці нормативно-правові акти з міжнародного приватного морського права можуть мати вигляд кодексів, законів, колізійних норм та положень міжнародного цивільного процесу. Прикладом таких джерел є:

1) Конституція України у редакції від 01.01.2020 року [56]. Насамперед це її стаття 9, відповідно до якої чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України;

2) Закон України «Про міжнародне приватне право» у редакції від 14.08.2021 року, який у статті 3 визначає пріоритетність норм міжнародних договорів України перед внутрішнім законодавством;

3) Кодекс торговельного мореплавства України у редакції від 23.07.2021 року, який врегульовує питання аварії у розділі IX;

4) Цивільний кодекс України у редакції від 05.08.2021 року, який, наприклад, у статті 647 визначає місце укладання договору;

5) Господарський кодекс України у редакції від 14.08.2021 року, який у главі 25 врегульовує питання відшкодування збитків у сфері господарювання.

Стосовно внутрішнього законодавства інших держав, то як приклад варто виокремити Закон про торговельне судноплавство Данії, в якому розділ III присвячений питанню відповідальності, а розділ V – питанням морської аварії [137]. Кодекс торговельного мореплавства Республіки Молдова врегульовує питання надзвичайних морських подій у розділі IX, у тому числі питання загальної аварії (глава 1, розділ IX) [43]. Торговий кодекс Іспанії врегульовує питання ризиків, збитків та аварії у морській торгівлі у титулі 4, питанню аварії відведена глава I у цьому титулі [145]. Торговий кодекс Японії врегульовує питання морської торгівлі у Книзі 4. Щодо Цивільного кодексу Японії, то питання відповідальності за порушення прав інших осіб врегульовані статтею 709 Кодексу [133].

Судовим прецедентом (від лат. *praecedens* (*praecedentis*) – той, що передує) є рішення суду в конкретній справі, яке є обов'язковим для суду тієї самої або нижчої інстанції при вирішенні в майбутньому всіх аналогічних справ [180]. Основою судового прецеденту є соціальний факт повторюваності певних суспільних відносин, що зумовлюється відповідністю ідеї прецеденту природі людини та соціальним очікуванням суспільства. Основою обов'язковості прецеденту є принцип, відповідно до якого аналогічні справи повинні вирішуватися аналогічно, водночас судові рішення визначається справедливим у випадку, якщо не відрізняється від прийнятого раніше, за умов, якщо фактичні обставини справ збігаються.

Судовий прецедент у кожній системі прецедентного права має свої особливості. Однак незважаючи на це, судовий прецедент має такі загальні характерні риси:

- 1) є результатом судової нормотворчості та має нормативний характер;
- 2) має обов'язковий характер для нижчих судів. Вищі судові інстанції зв'язані своїми попередніми прецедентами і не повинні відхилятися від них без очевидної необхідності; у силу цього судовий прецедент є обов'язковим

також для всіх суб'єктів права, у тому числі для державних органів і посадових осіб;

3) є писаним джерелом;

4) має казуїстичний характер, створюється внаслідок вирішення конкретних, окремих випадків, що приводить до збільшення кількості прецедентів і їх певної неузгодженості [57].

В основі «доктрини судового прецеденту» лежить принцип «*stare decisis*» (лат. – стояти на вирішеному) і означає принцип підконтрольності, даний принцип походить з вислову «*stare decisis et non quieta movere*» – «триматися вирішеного і не порушувати вже встановленого». Відповідно до даного принципу суди не повинні переглядати прецеденти за своїм розсудом, а повинні дотримуватися правила, встановленого у процесі розгляду попередньої аналогічної справи, або враховувати це правило, у випадку, якщо аргументація є переконливою достатньою мірою (принцип переконливості). Принцип «*stare decisis*» спрямований на забезпечення високого ступеня єдності та стабільності судової практики, яка відповідає вимогам справедливості та рівного ставлення до всіх осіб у однакових ситуаціях.

Основою судового прецеденту є мотивувальна частина судового рішення, в якій міститься правова позиція, яка покладена в основу вирішення справи («*ratio decidendi*» з лат. – вирішальний доказ, аргумент, підстава для вирішення). Нормативне значення прецеденту має не повне судове рішення, а лише та його частина, в якій міститься обґрунтована відповідь на питання, з яким звернулися до суду. Ця частина рішення суду містить норму прецедентного права та є судовим стандартом, є, так би мовити, поясненням, в якому зазначено, чому було вирішено конкретну справу саме так, і при вирішенні наступних аналогічних справ, як повинно їх вирішувати [109].

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.

Міжнародні договори у сфері торговельного мореплавства є наслідком погодження волі різних держав, які беруть у них участь. Такими договорами є угоди держав, які скеровані на визнання норм, які є юридично обов'язковими правилами.

Міжнародні договори, які є джерелами міжнародного приватного морського права, регулюють відносини, суб'єктами яких є юридичні і фізичні особи (суб'єктів внутрішнього права держав). А тому держави – учасниці таких угод зобов'язані узгодити своє внутрішнє законодавство з міжнародними нормами. Виконуючи зобов'язання перед міжнародною спільнотою, держава може імплементувати міжнародний договір у своє законодавство або на основі міжнародних договорів прийняти спеціальні нормативно-правові акти [122, С. 7-8].

До найважливіших міжнародних договорів, які регулюють питання аварії у міжнародному приватному морському праві, належать:

1) міжнародні договори, які стосуються морського перевезення вантажів. До них можна віднести такі, як: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (наприклад, пунктом 2 статті 5, відповідно до якого положення цієї Конвенції не застосовуються до чартерів; але якщо коносаменти видані на підставі надання судна на умовах чартеру, то вони повинні відповідати положенням даної Конвенції. Однак положення цієї Конвенції не перешкоджають внесенню в коносаменти будь-яких правомірних положень, які стосуються загальної аварії [69]); Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 24 серпня 1924 року (Правила Вісбі), які відповідно до частини 4 статті 3 позбавляють службовців та агентів перевізника права на обмеження їх відповідальності за аварію у випадку, якщо доведено, що ця аварія сталась у результаті їх дій навмисно або в результаті їх самовпевненості, з усвідомленням можливості заподіяння збитку [93];

Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила), яка врегульовує питання загальної аварії у статті 24, а саме відповідно до частини 1 цієї статті положення даної Конвенції не перешкоджають застосуванню положень договору морського перевезення або національного права, що стосуються розподілу збитків за загальною аварією [51];

2) міжнародні договори, які стосуються морського перевезення пасажирів. Це такі договори, як: Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року, яка у статті 3 врегульовує питання відповідальності перевізника за аварію, а саме у пункті 3 даної статті вина або недбалість перевізника, його службовців або агентів, що діяли в межах їх службових обов'язків, передбачається, оскільки не доведено протилежне, у випадках смерті або тілесних ушкоджень пасажирів або втрати чи пошкодження каютного багажу, які сталися в результаті або у зв'язку з аварією, зіткненням, посадкою на мілину, вибухом чи пожежею або недоліками судна [10]; Протокол щодо внесення поправок до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1990 року, яка у статті 2 встановлює межі відповідальності перевізника за аварію [92];

3) міжнародні договори, які стосуються рятування на воді. До таких міжнародних договорів можна віднести Міжнародну конвенцію про рятування 1989 року, яка у статті 8 передбачає зобов'язання рятувальника, власника та капітана щодо рятувальної операції [68];

4) міжнародні договори, які стосуються запобігання зіткненню суден на морі. До таких міжнародних договорів можна віднести Міжнародну конвенцію з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року, відповідно до статті 3 якої збитки, спричинені в результаті зіткнення, припадають на винну у цьому зіткненні особу [36];

5) міжнародні договори, які стосуються обмеження відповідальності. До цієї категорії міжнародних договорів можна віднести такі, як: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності

власників морських суден 1924 року, яка визначає межі відповідальності судновласника за аварії у статті 1 [68]; Конвенція про обмеження відповідальності судновласників 1957 року, яка, так само як і Конвенція 1924 року, у статті 1 визначає межі відповідальності судновласника за аварії, які перелічені у пункті 1 цієї статті [66]; Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року, яка у статті 3 виключає обмеження відповідальності судновласника при внеску за загальну аварію [53];

б) міжнародні договори, які стосуються аварії. До таких міжнародних договорів можна віднести Йорк-Антверпенські правила, відповідно до яких вони застосовуються для коригування положень загальної аварії, які відрізняються від будь-якого закону або практики, по відношенню до Йорк-Антверпенських правил [146]; Конвенцію ООН з морського права 1982 року, яка у статті 114 зобов'язує держави прийняти необхідні закони та правила щодо компенсації збитків, які спричинені кабелем або трубопроводом, які знаходяться на дні [50];

7) міжнародні договори, які стосуються цивільної відповідальності за аварію. До цих міжнародних договорів можна віднести такі, як: Конвенція про забезпечення цивільної відповідальності за збитки від забруднення моря нафтою 1969 року, яка у статті III визначає відповідальність судновласника за аварію [70]; Протокол 1976 року до Конвенції про забезпечення цивільної відповідальності за збитки від забруднення моря нафтою 1969 року [94], відповідно до статті II якого були внесені зміни щодо обмеження відповідальності судновласника за аварію; Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою від 1992 року, яка у статті 4 врегульовує питання компенсації за аварію на морі; Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1997 року, яка у статті IV визначає відповідальність оператора ядерного судна за збитки, які були спричинені в результаті аварії [20, С. 30]; Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну

забрудненням бункерним паливом 2001 року, яка у статті 3 визначає відповідальність власника судна за аварію на морі.

Особливість міжнародних морських звичаїв полягає у тому, що вони формуються упродовж тривалого часу і, як правило, складені у неписаній формі. Однак у міжнародному приватному морському праві є декілька прикладів писаних звичаїв, наприклад: Йорк-Антверпенські правила, Правила для електронних коносаментів, Уніфіковані правила з морських транспортних накладних тощо. Кодифікацією міжнародних морських звичаїв займається Міжнародний морський комітет [194]. Звичаї застосовуються майже однаково у будь-якій країні, що й робить їх міжнародними звичаями. Подібність змісту міжнародних звичаїв підтверджує їх «загальну практику», яка у подальшому може бути відображена в міжнародних морських угодах, рішеннях міжнародних морських арбітражних судів, резолюціях міжнародних морських організацій, і в результаті цього стати нормами звичаєвого права. Як приклад міжнародного морського звичаю, що був кодифікований у міжнародних і національних нормативно-правових актах, можна навести: інститут загальної аварії, інститут звільнення перевізника від відповідальності за втрату або нестачу вантажу, що перевозиться, навігаційна помилка тощо [122, С. 8].

Крім того, як приклад можна згадати класифікацію джерел приватного права, яка наводиться у цивільно-правовій літературі:

– норми природного права, які становлять правовий фундамент, також визначають, що вони належать до джерел (норм) приватного права у зв'язку з тим, що дані джерела є невід'ємними природними правами людини, які зумовили потребу у створенні відповідних актів, а не тому, що закріплені в міжнародно-правовому актах;

– норми національних систем права. Ці норми ґрунтуються на загальних уявленнях про свободу індивіда, водночас під впливом специфічної (місцевої, національної) свідомості вони набувають відповідних ідеологічних ознак;

– колізійні норми. Саме через ці норми національне право в цілому впливає на зміст приватного права; міжнародно-правові договори, які стосуються правового становища приватних осіб. Водночас при укладенні таких договорів враховуються норми природного права і беруться до уваги національні традиції права, однак у результаті досягнення певного компромісу створюються норми нової якості;

– римське приватне право як своєрідний еталон європейських систем приватного права [118, С. 247].

Вищезазначена класифікація також застосовна й до міжнародного приватного морського права. Своєю чергою до норм природного права належать норми, які закріплені в міжнародних морських звичаях і міжнародних договорах.

У певних джерелах приватного права особливу увагу приділяють такому різновиду джерела права, як звичай. Його особливість полягає в тому, що роль звичаю як джерела внутрішньодержавного права занижена, а роль звичаю як джерела міжнародного приватного права – доволі значна [33, С. 24]. Водночас у міжнародному приватному морському праві, де доволі часто виникають нові проблеми, які повинні бути врегульовані на універсальній основі, звичай являє собою один з основних способів створення нових правил, які є юридично обов'язковими для учасників міжнародного приватного морського права [96].

Так, деякі вчені при визначенні поняття звичаю посилаються на статтю 38 Статуту Міжнародного суду ООН [105], у якій міститься таке визначення міжнародного звичаю: «доказ загальної практики, визнаної в якості правової норми».

Відповідно до цього визначення можна зробити висновок, що передусім міжнародний звичай являє собою практику, тобто фактичні дії суб'єктів міжнародного права.

Ще однією ознакою міжнародного звичаю є визнання суб'єктами міжнародного права того чи іншого практичного правила як звичаєво-правової норми, так званого «*opinio juris*».

А отже, наявність практики і «*opinio juris*» є основною умовою створення та існування міжнародно-правової норми у вигляді міжнародного звичаю.

У даному випадку у процесі характеристики звичаю визначають, що термін «звичай» найчастіше використовується у широкому значенні, а саме, коли під ним розуміється не правова норма, а правило, яке не має юридичної обов'язковості та яке склалося в результаті єдиного порядку. В останньому випадку йдеться про традицію, яка є також і сформованим правилом, і саме цього правила держави можуть на практиці дотримуватися, але без ознаки обов'язковості його дотримання [24].

Недоліком цього підходу до визначення міжнародного звичаю є те, що він не характерний для приватного права, де всі учасники цивільних відносин є рівноправними суб'єктами даних відносин. А отже, буде доцільно, якщо в міжнародному морському праві використовуватиметься більш гнучкий підхід до визначення звичаю та традицій. Даний підхід використовував таке визначення цих термінів, яке мало б бути більш придатним для використання у приватному праві.

Крім того, увагу слід звернути на те, що звичай можна визначати як правило, яке склалося в тій чи іншій сфері суспільних відносин на основі постійного й однакового повторення даних фактичних відносин [76, С. 93]. Традиція являє собою правило, яке склалося у сфері певних суспільних відносин на основі такого постійного й однакового повторення даних фактичних відносин, вважається, що ці відносини входять до складу волевиявлення сторін – угоди (договору) у разі відповідності їх намірам [34, С. 67].

Отже, традицію можна визначити як «неправовий звичай». Традиція може бути включена до поняття звичаю у випадку, якщо звичай буде

трактуватися як родові поняття [17]. Однак також слід звернути увагу на те, що в деяких правових системах, наприклад у праві Англії та США, увага більше сфокусована не на розділенні понять «звичай» і «традиція», а на проблемі розрізнення звичаю (custom) і торгового звичаю (trade custom, trade usage) [164, С. 547]. Оскільки звичай використовується у сфері публічних і приватних відносин [16], торговий звичай ближче за своїм значенням до поняття «традиції» і використовується насамперед у сфері приватних (торговельних) відносин, у тому числі у сфері торговельного мореплавства [211, С. 124].

Приймаючи зазначене уточнення морського звичаю, можна зробити висновок, що морський звичай є складним правилом, яке було створене у процесі використання Світового океану, його дна, насамперед це стосується торговельного мореплавства, на основі постійного й однакового повторювання певних відносин.

Порушуючи питання важливості звичаїв у морському приватному морському праві, слід звернути увагу на те, що норми звичаїв можуть отримувати закріплення в міжнародних угодах, тим самим вони набувають письмової форми. Прикладом такої дії є Йорк-Антверпенські правила, які, так би мовити, є писаним джерелом міжнародно-правових звичаїв із загальної аварії.

Як зазначалось, перевагою звичаю є те, що він являє собою норму, яка є міжнародною і універсальною. З-поміж недоліків звичаю – нечіткість цього джерела, внаслідок чого виникають труднощі у застосовуванні звичаїв у судах.

Крім того, після кодифікації звичаю він не припиняє свого існування, а зберігає своє значення, проте з незначними змінами: як правило, тепер звичай існує як складова частина більш загальної категорії – збірника кодифікованих звичаїв, традицій тощо [40, С. 37].

Складовою джерел міжнародного приватного морського права є норми, які, своєю чергою, можуть міститися у будь-яких внутрішньодержавних

нормативно-правових актах, наприклад у цивільному, сімейному, господарському законодавстві тощо.

Норми міжнародного приватного морського права є специфічними, оскільки вони призначені для врегулювання особливих майнових відносин, які ускладнені іноземним елементом. До таких норм належать:

- 1) норми прямої дії;
- 2) колізійні норми;
- 3) уніфіковані матеріальні норми [122, С. 9].

До норм прямої дії належать матеріально-правові норми внутрішнього законодавства держав, які характеризуються наявністю у них прямої вказівки на те, що вони застосовуються до відносин за участю іноземних громадян або організацій, їхнього майна, суден під іноземним прапором тощо. Ці норми повинні вирішувати питання, які з точки зору держави, що їх встановлює, не можуть залежати від норм інших держав. Вони, так би мовити, виключають саму можливість колізії, за що й отримали таку назву. До норм прямої дії можна віднести норму, яка міститься у частині 1 статті 234 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої: «Буксирування між портами України може здійснюватися виключно суднами під прапором України». Також нормою прямої дії є норма, яка міститься у пункті 6 статті 14 Кодексу торговельного мореплавства України, в якій зазначено, що у випадку, якщо межі відповідальності судновласника і оператора ядерного судна, яке плаває під прапором іноземної держави, регулюються цією державою, нижчі від встановлених даним Кодексом, то при розгляді цього спору в Україні застосовуються положення цього Кодексу.

Враховуючи зазначене, норми прямої дії повинні розглядатися як особливий спосіб урегулювання відносин, що ускладнені іноземним елементом. До цього способу, як зазначають Г. Г. Іванов і О. Л. Маковський, держави вдаються «порівняно рідко, оскільки він не завжди дає змогу застосувати у конкретному випадку ту систему права, з якою ці відносини

найбільш тісно пов'язані, і не забезпечує однаковості регулювання однотипних відносин» у різних державах [122, С. 9].

Колізійні норми, своєю чергою, призначені для визначення права, яке повинно використовуватися до відносин, що виникають у процесі торговельного мореплавства й ускладнені іноземним елементом. У випадках, коли ці відносини можуть бути врегульовані декількома державами, завдання колізійних норм полягає у розв'язанні даного конфлікту законодавств.

Колізійні норми мають специфічну структуру [107], їх основними елементами є:

1) обсяг – вказівка на ті відносини, до яких має застосовуватися колізійна норма;

2) прив'язка – вказівка на право, яке підлягає застосуванню.

Обсяг колізійної норми вказує на вид правовідносин, наприклад загальна аварія, договір морського перевезення вантажу тощо.

Що стосується прив'язки, то вона, як правило, вказує на конкретні загальні ознаки, відповідно до яких визначається право, яке повинно бути застосоване. Іноді у міжнародному приватному праві ці ознаки зводять до ряду формул прикріплення (відсилки) до певного правопорядку [122, С. 10]. Зокрема, В. П. Звеков виділяє шість формул прикріплення до того чи іншого правопорядку. Дані відсилки є актуальними й для міжнародного приватного морського права. До них належать:

1) *Lex personalis* – особистий закон учасників відносин (закон громадянства, закон національності юридичної особи, закон місцезнаходження або місця проживання). Прикладом даної колізійної норми є частина 3 статті 296 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої: «Якщо всі судна, що зіткнулися, плавають під одним прапором і не зачіпають інтересів третьої сторони, застосовується законодавство держави прапора цих суден незалежно від того, де трапилося зіткнення»;

2) *Lex rei sitae* – закон місця знаходження речі [45]. Прикладом даної колізійної норми є частина 2 статті 120 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої правила глави 6 розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України «застосовуються щодо підняття, віддалення або знищення майна, що затонуло в межах внутрішніх вод або територіального моря України»;

3) *Lex loci actus* – закон місця вчинення акта [178]. Прикладом даної колізійної норми є стаття 5 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої «...відшкодування завданих збитків регулюється законодавством держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди...»;

4) *Lex loci activitatis* – закон місця здійснення діяльності [30]. Прикладом даної колізійної норми є частина 8 статті 14 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої «у разі відсутності згоди сторін щодо застосування права відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування сторона, що є: а) перевізником..; б) судновласником..; в) лізингодавцем...; г) власником судна...; д) страховиком...» тощо;

5) *Lex fori* – закон держави суду (арбітражу), в якому вирішується спір [39]. Прикладом даної колізійної норми є частина 1 статті 326 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої правила глави 6 розділу IX Кодексу торговельного мореплавства України «застосовуються у разі рятування морських суден, що знаходяться в небезпеці, а також у разі рятування морськими суднами суден внутрішнього плавання або будь-яких інших плаваючих об'єктів або таких, що буксируються, незалежно від того, в яких водах мало місце рятування, у тому випадку, коли розгляд спору з питань рятування відбувається в Україні»;

б) *Lex causae* – закон, з яким дане правовідношення найбільш тісно пов'язане [204]. Прикладом цієї колізійної норми є частина 1 статті 278 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої «відносини,

пов'язані із загальною аварією, регулюються законодавством держави, в порту якої судно закінчило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін» [9].

Крім того, варто зазначити, що специфіка відносин у сфері торговельного мореплавства зумовлена особливістю розв'язування колізій, які виникають у міжнародному приватному морському праві. І відповідно у морському праві відбувається певна зміна деяких загальних колізійних засад. Прикладом такої зміни може бути «*lex personalis*» (особистий закон учасників відносин), який через свою специфіку в морському праві отримав назву «*lex banderae*» (закон прапора). До причин, у результаті яких відбулася необхідність у використанні даної колізійної прив'язки, можна віднести відносини, які виникли поза межами дії національного законодавства будь-якої країни (наприклад: загальна аварія, зіткнення суден та рятування суден, які мали місце у відкритому морі), та зв'язок відносин з правовою системою тієї країни, під прапором якої плаває судно. Ця особливість притаманна заставним (речовим) правам на судно для подій, у яких беруть участь судна, які ходять під одним прапором, для трудових відносин між екіпажем судна і судовласником та відносин між окремими членами екіпажу, які регулюються законом прапора незалежно від місцезнаходження самого судна.

Крім того, у морському праві особливе місце посідає прив'язка до закону місця реєстрації судна. Однак як правило, ця прив'язка збіжна з прив'язкою закону прапора судна. Однак у випадку, якщо в межах однієї держави є кілька правових систем (наприклад, федеральний устрій держави), то відсилання до закону місця реєстрації судна відіграватиме велике значення.

Ще одним доволі специфічним відсиланням у міжнародному приватному морському праві є відсилання до міжнародних звичаїв. Так, відповідно до статті 293 Кодексу торговельного мореплавства України: «У процесі визначення виду аварії, обчислення розмірів загальної аварії та складання диспаші диспашер у разі неповноти закону керується міжнародними звичаями торговельного мореплавства» [122, С. 13].

С. О. Кузнецов, Л. І. Пашковська, своєю чергою, наводять такий перелік основних колізійних принципів у міжнародному приватному морському праві:

1. Принцип автономії волі (*lex voluntatis*). Прикладом цього принципу є стаття 14 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої «сторони мають право відійти у договорі від правил цього Кодексу, що стосується відповідного договору, якщо цими правилами не встановлено інше».

2. Закон місця укладення договору (*lex loci contractus*) [41]. Прикладом цього принципу є стаття 10 вже згадуваної Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року, відповідно до якої «положення цієї Конвенції застосовуються до будь-якого коносаменту, який стосується перевезення вантажів між портами двох різних держав, якщо коносамент видано в договірній державі». Щодо України, то цей принцип закріплений у статті 647 Цивільного кодексу України, відповідно до якої «договір є укладеним у місці проживання фізичної особи або за місцезнаходженням юридичної особи, яка зробила пропозицію укласти договір, якщо інше не встановлено договором».

3. Закон місця виконання договору (*lex loci solutionis*) [74]. Прикладом цього принципу є частина 1 статті 278 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої «відносини, пов'язані із загальною аварією, регулюються законодавством держави, в порту якої судно закінчило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін».

4. Закон «національності» юридичної особи (*lex societatis*) [85]. Прикладом цього принципу є стаття 14 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої «у разі відсутності згоди сторін щодо застосування права відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування сторона,

що є: а) перевізником..; б) судновласником..; в) лізингодавцем...; г) власником судна...; д) страховиком...».

5. Закон місця скоєння правопорушення (*lex loci delicti commissii*) [167]. Прикладом цього принципу є пункт 1 статті 296 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якого «відносини, пов'язані з відшкодуванням збитків від зіткнення суден у внутрішніх водах або територіальному морі, регулюються законодавством держави, де трапилося зіткнення».

6. Закон суду, що розглядає справу (*lex fori*). Як вже зазначалось у попередній класифікації, прикладом є частина 1 статті 326 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої правила глави 6 розділу IX Кодексу торговельного мореплавства України «застосовуються у разі рятування морських суден, що знаходяться в небезпеці, а також у разі рятування морськими суднами суден внутрішнього плавання або будь-яких інших плаваючих об'єктів або таких, що буксируються, незалежно від того, в яких водах мало місце рятування, у тому випадку, коли розгляд спору з питань рятування відбувається в Україні».

7. Закон прапора судна (*lex banderae*) [31]. Прикладом цього принципу є стаття 5 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої «у разі заподіяння судном шкоди, що не передбачена статтями 296 і 314 цього Кодексу, відшкодування завданих збитків регулюється законодавством держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди, а якщо шкода заподіяна у відкритому морі, – законодавством держави, під прапором якої плаває судно», а також статті 19, 48, 120, 296 та 327 Кодексу торговельного мореплавства України [79, С. 124].

Залежно від ролі та місця колізійних норм у системі міжнародного приватного морського права їх поділяють за:

1) правовою формою – колізійні норми національного законодавства та уніфіковані колізійні норми. Їхня відмінність виявляється як у сфері дії, так і застосування.

Колізійні норми національного законодавства відрізняються від будь-яких інших норм тим, що вони, взяті самі по собі, не регулюють відносини, які у них містяться, у даному випадку вони визначають право, яке повинно бути застосоване до даних відносин. Водночас це не свідчить про те, що колізійні норми встановлюються лише для вирішення суперечок про застосовні права й адресовані тільки органам, що вирішують такі суперечки (суду, арбітражу та ін.). Колізійна норма розрахована на будь-які випадки реалізації права, і, виходячи з цього, даною нормою повинні керуватись суб'єкти відповідних правовідносин і правозастосовні органи. Однак суб'єкти правовідносин і правозастосовні органи можуть отримати роз'яснення щодо врегулювання тих чи інших правовідносин тільки з права держави, де ця колізійна норма застосовується. Однак правило поведінки для суб'єктів відносин створюється лише, коли колізійна норма застосовується разом з матеріально-правовою нормою, до якої колізійна норма посилає.

Уніфікованою колізійною нормою є різновиди колізійних норм, які характеризуються тим, що такі норми встановлюються міжнародним договором, і тому вони є ідентичними у державах, які беруть участь у цьому міжнародному договорі.

2) За способом вираження волі – диспозитивні, імперативні та відносно імперативні (альтернативні). Їх відмінність виявляється в характері вираження приписів, що містяться в них.

Диспозитивні колізійні норми спираються на автономію волі сторін. Ці норми споріднені положенням про диспозитивність матеріальних норм, проте водночас вони не тотожні. Виходячи від диспозитивної матеріальної норми, сторони замінюють її іншим правилом поведінки, при цьому вони залишаються у рамках однієї правової системи. Отже, при використанні диспозитивності колізійної норми, сторони самостійно підпорядковуються дії іншого правопорядку. Прикладом такого може бути, коли сторонами договору фрахтування передбачено умову про те, що всі суперечки, які виникнуть з

питань даного договору, повинні бути вирішенні відповідно до законодавства країни однієї чи іншої сторони договору.

Імперативні колізійні норми, своєю чергою, не допускають відхилення від припису, який передбачений у даній прив'язці про підпорядкування відповідному правопорядку. Прикладом такого є стаття 5 Кодексу торговельного мореплавства України: в разі заподіяння судном збитків «відшкодування завданих збитків регулюється законодавством держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди, а якщо шкода заподіяна у відкритому морі, – законодавством держави, під прапором якої плаває судно».

До відносно імперативних норм належать норми, в яких допускається, за наявності певних раніше зафіксованих умов, відступ. Прикладом таких норм є частина 1 статті 278 Кодексу торговельного мореплавства України: «Відносини, пов'язані із загальною аварією, регулюються законодавством держави, в порту якої судно закінчило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін».

3) За формою колізійної прив'язки – односторонні та двосторонні. Односторонні колізійні норми визначають межу застосування лише одного, власного права. Двосторонні колізійні норми, своєю чергою, мають більш широке значення і встановлюють межу використання національного та іноземного права.

4) За значенням – основні та додаткові (субсидіарні). Специфікою субсидіарних норм є те, що встановлюються вони лише для відносин договірної права. При цьому дані відносини повинні враховувати те, що саме в цій сфері виникають питання, які є найбільш складними.

5) Особливою і нечисленною групою колізійних норм є норми, які містять відсилання не до права держави, а до положень певного міжнародного договору, який установлює уніфіковану колізійну прив'язку з конкретного питання [122, С. 14].

Що стосується уніфікованих матеріальних норм міжнародного приватного морського права, то вони створюються в результаті міжнародно-договірної уніфікації морського права або шляхом визнання національним законодавством міжнародних морських звичаїв. Міжнародно-договірна уніфікація морського права, своєю чергою, полягає у створенні в праві держав єдиних за змістом матеріальних норм для регламентування торговельного мореплавства і являє собою давню характерну рису розвитку приватного морського права. Приклади таких норм можна знайти у Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року, Конвенції ООН з морського перевезення вантажів 1978 року тощо. Особливістю уніфікованих матеріальних норм є те, що вони, на відміну від деяких інших норм, не відсилають суб'єктів міжнародного приватного морського права до певної правової системи, своєю чергою, вони самостійно врегульовують відносини, які постали між їх учасниками [122, С. 15].

Щодо міжнародних морських звичаїв, то вони так само є передумовою до уніфікації матеріальних норм. Прикладом таких міжнародних морських звичаїв є норми про загальну аварію, які закріплені у Йорк-Антверпенських правилах.

В травні 2016 року на 42 міжнародній конференції Асамблеї Міжнародного Морського Комітету в Нью-Йорку була прийнята нова редакція Йорк-Антверпенських правил, яка внесла ряд важливих змін в існуючі правила [205].

Проаналізуємо зміни у новій редакції 2016 року віднесення цих платежів на загальну аварію було відновлено:

- повністю змінений правило VI узагальнило всі витрати по рятуванню, які були раніше узгоджені як витрати по загальній аварії. Дане правило регулює допустимість таких платежів за погодженням, а також передбачає відновлення витрат в разі, якщо зацікавленими сторонами вже була виплачена компенсація;

- повністю змінений правило VI узагальнило всі витрати по рятуванню, які були раніше узгоджені як витрати по загальній аварії. Дане правило регулює допустимість таких платежів за погодженням, а також передбачає відновлення витрат в разі, якщо зацікавленими сторонами вже була виплачена компенсація;

- в рамках зміни в правилі XI був конкретизований порядок відшкодування заробітної плати екіпажу та супутніх витрат, пов'язаних з перебуванням в порту-притулку (англ. *port of refuge*), тобто заробітна плата повинна нараховуватися в разі наявності небезпеки в момент перебування судна в порту або в разі наявності небезпеки для подальшого продовження рейсу, якщо в цих інтересах будуть здійснюватися ремонтні роботи. Були конкретизовані критерії можливих витрат, які несе судно в разі заходження в порт-притулок - портові збори (англ. *port charges*). Збиток судну, який був виявлений тільки по приходу в порт, що не буде відшкодовано, якщо не було відповідного підтвердження надзвичайної ситуації. Також в даному правилі був встановлений ліміт по нарахуванню витрат в разі затримки судна або його несправності, а також конкретизовані випадки, коли під загальну аварію підпадає ситуація, що виникла за фактом неналежного поводження з вантажем на борту, що спричинило забруднення навколишнього середовища;

- з правила XIV було виключено умова про розмір розумного знецінення вартості судна після закінчення рейсу, коли тимчасовий ремонт перевищує вартість постійного ремонту, якщо такий був здійснений в порту завантаження, заходу або притулку;

- в правило XVI був доданий пункт, що дозволяє диспаші використовувати комерційний інвойс для оцінки вантажу на дату вивантаження;

- правило XVII розширило повноваження диспаші і дозволило їм виключати будь-який вантаж з відшкодування по загальній аварії, якщо витрати на включення такого вантажу будуть неспівмірні з витратами по компенсації. Також було додано умову, що конкретизують виплати з нагоди

акту рятування. Таким чином, якщо випадок рятування не підпадає під умови, встановлені в правилі «VI», то відшкодовуються тільки фактичні збитки, понесені в результаті рятування, але винагороду рятувальникам не виплачується;

- правило XIX було конкретизовано таким чином: якщо вантаж був помилково задекларований за меншою вартістю, ніж його реальна вартість, то в разі загальної аварії, відшкодування допускається на підставі зазначеної (помилковою) вартості, в той час як внесений вклад повинен відповідати реальній вартості товару;

- правило XIX було конкретизовано таким чином: якщо вантаж був помилково задекларований за меншою вартістю, ніж його реальна вартість, то в разі загальної аварії, відшкодування допускається на підставі зазначеної (помилковою) вартості, в той час як внесений вклад повинен відповідати реальній вартості товару;

- в правило XXII був доданий ще один пункт, який розширює повноваження диспаші, що відноситься до порядку регулювання поведінки з грошовими депозитами. Тепер депозити сплачуються на рахунок диспаші, відкритий на його власне ім'я, раніше депозит сплачувався на загальний банківський рахунок. Використання даного рахунку допускається тільки з дозволу диспаші. Причиною даного зміна послужила активність з боку антимонопольного законодавства США, яке зробило край складним, а часом неможливим використання загальних рахунків через ризик терористичної загрози і діяльності по відмиванню грошей;

- було додано правило XXIII, яке конкретизує тимчасові рамки, в які можна звернутися до суду з позовом про відшкодування загальної аварії [206].

Особливістю даних 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 даних правил і зумовило можливість узагальнення інституту загальної аварії у міжнародному приватному

морському праві, так в результаті їх популярності правил, їх норми знайшли свою відображення у законодавстві багатьох країн.

Вищенаведеного, здійснено дослідження класифікації джерел міжнародного приватного права, що регламентують питання аварії на морі. Проаналізована регламентації щодо «загальної аварії» в національному морському законодавстві різних країн. Порівняно зміни 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.

В судовій практиці і нових редакціях Йорк-Антверпенських правил, а також і в інших законодавчих актах різних країн спостерігається тенденція зміщення акценту, що визначає поняття загальної аварії, не в сторону надзвичайних збитків, а в сторону попутних витрат, пов'язаних з досягненням кінцевого пункту призначення, таких як: витрати в порту прийому, витрати щодо оплати послуг і утримання екіпажу в порту прийому, витрати на ремонт судна.

У м. Нью-Йорку (США), знаходиться міжнародна організація, яка об'єднує диспаші, заснована в 1954 року. У м. Брюсселі, (Бельгії) знаходиться Європейська асоціація диспашерів, заснована в Антверпені в 1961 року. У м. Москва (Російська Федерація) при Торгово-промисловій палаті РФ створена Асоціація диспаші.

Створення Асоціації диспаші при ТПП України є важливим складовим механізмом захисту прав та інтересів суб'єктів морегосподарських відносин.

Висновки до розділу 1

1. Проаналізувавши етапи античності, середньовіччя та сучасності щодо розвитку інституту аварії на морі ми зазначимо, що інститут загальної аварії з часом змінювалося відповідно з потребами зацікавлених сторін морського підприємства на історичному відрізку 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 і додаткові витрати з досягненням кінцевого пункту призначення. Це стало поштовхом до формування інститутів: загальної аварії, окремої аварії.

2. Інститут аварії є одним із найдавнішим інститутом морського права. Загальна аварія має специфічний характер, тому що класифікація типових випадків загальної аварії у Йорк-Антверпенських правилах та у національному законодавстві про загальну аварію не надають їх вичерпного переліку. Для того, щоб вирішити питання про те, 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 в повній мірі 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 ясного розуміння сутності загальної аварії.

3. 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.

4. Співвідношення понять «загальна аварія» та «окрема аварія» аргументується в тому, що основна відмінність між даними поняттями полягає в тому, що збитки по загальній аварії розподіляються між усіма учасниками морського підприємства і виникають внаслідок навмисних дій заради загального блага, в той час як окрема аварія – це збитки, понесені випадково, що не навмисно, які зачіпають лише ту особу, чий інтерес був ущемлений. Складність розмежування загальної та окремої аварії полягає в тому, що в практичних надзвичайних ситуаціях на морі не завжди можна з певністю розмежувати навмисні і ненавмисні збитки. Загальна аварія, звертаючись до частноправовому змісту даного терміну, що розуміється як збитки, – «підлягає розподілу між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості в місці закінчення загального морського підприємства».

5. Зроблено аналіз Йорк-Антверпенських правил 2016 року та їх особливості. За результатами аналізу нової редакції Йорк-Антверпенських правил 2016 року можна зробити висновок про значне збільшення повноважень диспаші, позначиться на інтересах вантажовласників, в той же час деякі повноваження диспаші були уточнені і обмежені рамками, що дозволяють контролювати хід дій диспаші. Внесені зміни спрямовані на уточнення неврегульованих ситуацій і будуть корисні сторонам морського підприємства.

6. Створення Асоціації диспаші в Україні є важливим складовим механізмом захисту прав та інтересів суб'єктів морегосподарських відносин. Це призведе до розширення повноважень диспаші, що відноситься до порядку регулювання поводження з грошовими депозитами. Таким чином, є необхідність у прийнятті положення про асоціацію диспаші та порядку складання диспаші при Торгово промисловій палаті України. Дана асоціація є важливим складовим механізмом захисту прав та інтересів учасників морського підприємства.

РОЗДІЛ 2

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НАСЛІДКИ АВАРІЇ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

2.1. Поняття та види відповідальності в міжнародному приватному морському праві

Інститут відповідальності за морські аварії в міжнародному приватному морському праві має чимало особливостей, що зумовлюють необхідність аналізу внутрішньодержавних норм і положень міжнародних угод про уніфікацію відповідальності судновласника, перевізника та вантажовідправника. Сторони, які безпосередньо беруть участь у морському перевезенні, матимуть договірні відносини, в яких передбачена компенсація в результаті морської аварії. Доволі складно оцінити вартість інтересів у цих договірних відносинах, вона залежить від вартості відвантаження, вартості судна та його вантажу. Також важливим є питання обмеження відповідальності в межах транспортних угод і відповідальність оператора ядерного судна [125, С. 345]. Проте морські аварії можуть мати наслідки, що виходять за межі інтересів договірних сторін. Інститут відповідальності охоплює два різні 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 [127, С. 445].

Обов'язок щодо відшкодування шкоди виникає за сукупності таких умов: вина, шкода, причинний зв'язок між протиправною дією (бездіяльністю) і виниклою шкодою [119].

Так, у рішенні третейського суду від 21 травня 1978 року щодо справи «Jamaica» була встановлена відповідальність без вини. Вина повинна бути невеликою. Постійна Палата третейського суду у м. Гаазі [86] у рішенні від 22

травня 1909 року у справі «Casablanca» встановила відмінності між навмисним, необережним та невинними діями. Та визнала, що в останньому випадку на державу не може бути покладено відповідальність [101].

Принцип відповідальності за провину в зіткненні суден міститься в статті 3 Конвенції з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року та в статті 299 КТМ України. Тут йдеться про «неправильні дії або упущення судна». У морському праві часто вдаються до «персоніфікації», тобто уособлення судна людськими якостями. Такий прийом використовується для спрощення викладення правових норм. У країнах англосаксонської системи права з персоніфікацією пов'язані дві форми позову – судовий процес «проти судна» (*in rem*) і судовий процес «проти судновласника» (*in personam*).

Коли говорять про «неправильні дії судна», «вину судна», то насправді йдеться про неправильні дії членів екіпажу судна або осіб, що надають судну допомогу, наприклад лоцмана. Протиправна дія (бездіяльність) порушує обов'язкові приписи закону чи іншого нормативного акта або вимог хорошої морської практики. Про порушення закону можна говорити тоді, коли судно порушило Міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі (МППЗС-72).

Вимоги морської практики можуть визначатися місцевими звичаями або особливими обставинами даного випадку. Звичай не повинен бути в конфлікті з МППЗС-72. Жодне із суден, що зіткнулися, не вважається винним, поки не буде доведено його вину (стаття 300 КТМ України). Часом дуже важко встановити всі обставини зіткнення. Нерідко вдаються до послуг експертів. Сам по собі факт зіткнення не завжди свідчить про провину судна в зіткненні. Зазвичай досліджується й питання, чи виявив судноводій той рівень професійного вміння і передбачливості, які вимагаються від судноводія звичайних здібностей відповідно до обставин даного випадку. Тягар доказування того, що порушення закону або вимог морської практики призвело до зіткнення суден, лежить на позивачі.

Обсяг відшкодування шкоди визначається правилами загального цивільного законодавства. При цьому треба мати на увазі, що відповідальність судновласника обмежується певними межами, встановленими законом (розділ X КТМ України). За угодою власників суден, що зіткнулися, компенсація збитків може бути проведена на підставі Правил щодо компенсації збитків від зіткнення суден. Їх автором є Міжнародний морський комітет. У практиці вони відомі як Лісабонські правила 1987 року [2, с. 226].

Як зазначають Г. Г. Іванов, А. Л. Маковський та О. М. Шемякін, відповідальність у міжнародному приватному морському праві поділяють на такі види:

- 1) договірна відповідальність;
- 2) позадоговірна відповідальність;
- 3) спрямована відповідальність.

Договірна та позадоговірна відповідальність у міжнародному приватному морському праві дуже тісно пов'язані, у зв'язку з цим доволі складно відділити один вид відповідальності від іншого.

У даному випадку головними джерелами, які регламентують відповідальність за різного роду зобов'язаннями у сфері міжнародного торговельного мореплавства, є міжнародні угоди про уніфікацію морського права. За видом відповідальності суб'єктів відносин ці міжнародні угоди можна розділити на три групи, а саме:

- 1) угоди, які регламентують договірну відповідальність;
- 2) угоди, які регламентують позадоговірну відповідальність;
- 3) угоди, які регламентують обидва види відповідальності.

До першої групи угод, які регламентують договірну відповідальність, належать конвенції, спрямовані на уніфікацію правил за договорами перевезення вантажу, пасажирів і багажу. Прикладом таких міжнародних договорів є: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (статті 3 та 4); Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (розділи II та III); Афінська

конвенція про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 року (стаття 3); Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються перевезення багажу пасажирів морем 1967 року (глава III) та ін.

Другу групу угод, які регламентують позадоговірну відповідальність, що виникає через заподіяння шкоди на морі, становлять, наприклад, такі міжнародні договори: Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року (статті 3 та 4), Конвенція про цивільну відповідальність у сфері морського перевезення ядерних матеріалів 1971 року (стаття 1); Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем шкідливих і небезпечних речовин 1996 року [64] (глава II) тощо.

Остання група угод містить правила, які мають загальний характер, тому що належить до обох видів відповідальності. Прикладом таких міжнародних договорів є: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил щодо обмеження відповідальності власників морських суден 1924 року (стаття 1), Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 року (статті 1 та 2), Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року (статті 1–3) тощо [35, С. 66].

Однак, незважаючи на те, що зазначена класифікація видів відповідальності в міжнародному приватному морському праві є доволі зрозумілою, водночас у силу специфіки міжнародного приватного морського права вона має свої особливості. До таких особливостей слід віднести те, що у випадках, коли конвенція визначає відповідальність як договірну, то кожна держава, яка застосовуватиме цю конвенцію, повинна так само визначати вид цієї відповідальності [82]. Ця особливість називається «конфліктом кваліфікацій» і, як правило, вона належить до колізійного права [58, С. 57]. У той же час ця особливість існує й у сфері взаємовідносин уніфікованих норм з національним правом, проте і має у цій сфері інший вигляд і використовує інші методи вирішення, які є простішими [122, С. 24].

Що стосується «конфлікту кваліфікації» у міжнародному приватному морському праві, то в даному випадку виділяють дві основні причини відповідальності:

1) коли відповідальність за один і той самий збиток кваліфікується за національним правом та конвенцією по-різному. Так, відповідальність перевізника за заподіяння смерті чи ушкодження здоров'я пасажирів за національним правом може бути розглянута відповідно до загальних правил про зобов'язання, які, своєю чергою, виникають внаслідок заподіяння збитків, тобто як деліктна відповідальність, а не як договірна, які виникають з договору морського перевезення пасажирів, який укладений відповідно до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 року;

2) конкуренція договірного і деліктного позовів, яку допускає внутрішнє право певних держав, яка отримала вираження у тому, що позивач може, за своїм розсудом, вчиняти позов, який ґрунтується на порушенні або умов договору, або об'єктивної норми права із заподіяння шкоди. Наприклад, така конкуренція міститься у внутрішньому законодавстві Англії, Німеччини тощо [122, С. 25].

З метою усунення можливих наслідків від «конфлікту кваліфікації» відповідальності, у результаті якої правила конвенції могли не застосуватися, всі так звані перевізні конвенції, починаючи з Конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961 року, містять спеціальні положення, метою яких є унеможливлення усунення дії уніфікованих норм. Прикладом таких норм є пункт 1 статті 3 Протоколу про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 24 серпня 1924 року, відповідно до якого положення про звільнення від відповідальності і її межі, передбачені цією Конвенцією, застосовуються до будь-якого позову до перевізника з приводу втрати або пошкодження вантажів, на які поширюється договір перевезення, незалежно від того, ґрунтується позов на договорі чи на заподіянні шкоди [70]. Також схожа норма міститься у пункт 1 статті 7 Конвенції Організації Об'єднаних Націй про

морське перевезення вантажів 1978 року, відповідно до якої заперечення відповідача та межі відповідальності, передбачені в цій Конвенції, застосовуються при будь-якому позові до перевізника з приводу втрати або пошкодження вантажу, на який поширюється договір морського перевезення, так само як і з приводу затримки в здачі незалежно від того, заснований цей позов на договорі, делікті або іншій правовій підставі [51].

Схоже, хоча і більш загальне положення, міститься у так званих пасажирських конвенціях. До таких норм належать:

1) пункт 1 статті 10 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються перевезення пасажирів морем, відповідно до якої будь-яка вимога про відшкодування шкоди, як би вона не була обґрунтована, може бути пред'явлена лише за умови дотримання положень і меж (відповідальності), які містяться у цій Конвенції [61].

2) стаття 14 Афіїнської конвенції про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 року, відповідно до якої: будь-яку вимогу про відшкодування шкоди, спричиненої смертю пасажирів, заподіянням йому тілесного ушкодження або втратою чи пошкодженням його багажу, може бути пред'явлено до перевізника чи замінюючого перевізника тільки на підставі даної Конвенції [9].

Незбіжність видів відповідальності також є проблемою при укладанні угод, які регламентують позадоговірну відповідальність, за зобов'язаннями, викликаними заподіянням шкоди на морі. У зв'язку з тим, що Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 року і Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року обмежують відповідальність суб'єктів міжнародного приватного морського права, у тому числі судновласників, у державах з англосаксонською правовою системою норми, які зазначені у Конвенціях 1957 та 1976 років, можуть бути обійдені, якщо ті самі вимоги у вигляді відомих у англосаксонському праві позовів *in rem* у випадках, які розглядає суд [35, С. 67]. Тобто позов подається не на судновласника, а на судно як його майно.

Проте вже у Міжнародній конвенції про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 року почали використовуватися норми, які унеможливають обхід норм, які передбачені даною Конвенцією, а саме у пункті 1 статті 6 цієї Конвенції зазначено, що відповідальність власника судна, за Конвенцією, включає в себе відповідальність самого судна [66]. Однак ця норма була об'єктом нарікань у зв'язку з тим, що поняття «відповідальність судна», яке використовується у даній статті, у деяких країнах втрачало зміст [169]. У зв'язку з цим вже у Конвенції про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року ця норма була закріплена у пункті 5 статті 1, відповідно до якого відповідальність власника судна, за цією Конвенцією, включає відповідальність за позовом, пред'явленим до самого судна [53].

У зв'язку з цим у подальших конвенціях про відповідальність та про обмеження відповідальності дедалі частіше почали міститися норми, які зазначали, що вимоги, які передбачені у конвенції, не можуть бути подані інакше, ніж як вони подані відповідно до правил відповідної конвенції, а також такі норми унеможлилювали підведення вимог конвенцій на іншій матеріально-правовій або процесуально-правовій підставі [122, С. 65]. Так, прикладом таких норм є пункт 4 статті III Міжнародної Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року, відповідно до якого ніякий позов про відшкодування шкоди від забруднення не може бути пред'явлений до власника судна інакше, як відповідно до цієї Конвенції. Ніякий позов про відшкодування шкоди від забруднення, на підставі цієї Конвенції або на інших підставах, не може бути пред'явлений до службовця або агента власника судна [70].

Таким чином можна зробити висновок, що у зв'язку з різноманіттям систем обмеження відповідальності судновласників виникла необхідність про міжнародну уніфікації відповідних положень. Так, наприклад стаття 10 Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року покладає вирішення питання обмеження відповідальності на національне законодавство.

Останнім видом відповідальності, який характерний для міжнародного приватного морського права, є спрямована відповідальність. Цей вид відповідальності є доволі новим, оскільки з'явився разом з «ядерними» конвенціями.

Отже, відповідно до пункт 1 статті II Міжнародної Конвенції про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року оператор ядерного судна несе цілковиту відповідальність за будь-який ядерний збиток, якщо доведено, що ця шкода завдана ядерним інцидентом, пов'язаним з ядерним паливом такого судна або радіоактивними продуктами або відходами цього судна. Також у пункті 2 статті II цієї Конвенції міститься положення, відповідно до якого жодна інша особа, крім оператора, не несе відповідальності за таку ядерну шкоду, за винятком тих випадків, коли в Конвенції передбачено інше [63].

У зв'язку з зазначеним можна зробити висновок, що відповідно до Міжнародної Конвенції про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року єдиною особою, яка несе відповідальність за ядерну шкоду, за винятками, які передбачені в Конвенції, є оператор ядерного судна [36, С. 40]. Таким чином, відповідальність спрямована на одну особу, незважаючи на те, хто причинив ядерну шкоду, у даному випадку на оператора ядерного судна.

Тож спрямована відповідальність може охоплювати випадки, в яких шкода заподіяна власними діями особи, на яку спрямована відповідальність, та діями співробітників і службовців, які їй підпорядковуються. Отже, спрямована відповідальність не відрізняється від відповідальності у цивільному праві.

Водночас для спрямованої відповідальності не обов'язково мати причинний зв'язок між заподіяними збитками і поведінкою відповідальної особи, що, своєю чергою, є особливістю спрямованої відповідальності [122, С. 66].

Проте відповідно до Міжнародної Конвенції про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року оператор ядерного судна несе

відповідальність і за ядерну шкоду, яка пов'язана з його судном, що заподіяна будь-якою сторонньою особою. У даному випадку не важливо, чи перебувала ця стороння особа з оператором ядерного судна у договірних відносинах (наприклад, власник буксира, який надає послуги за договором портового буксирування при здійсненні швартових операцій або судноремонтне підприємство тощо). Однак стороння особа могла і не мати з оператором ядерного судна до інциденту будь-яких правових відносин (наприклад, деліктні відносини власника судна, що зіткнулося з ядерним судном) [35, С. 66].

Відповідно до зазначеного можна підкреслити схожість спрямованої відповідальності з «відповідальністю за чужі дії», яка відома у теорії цивільного права [122, С. 67]. Прикладом такої відповідальності є відповідальність власника джерела підвищеної небезпеки. Проте від відомих цивільному праву випадків спрямована відповідальність відрізняється такими ознаками:

- 1) невизначеність кола осіб, за дії яких вона настає;

- 2) полягає у кінцевому характері спрямованої відповідальності, що виявляється у фактичній неможливості, за загальним правилом, перекласти її на тих осіб, які безпосередньо заподіяли шкоду. Оскільки випадки, коли оператор може зробити це шляхом подання на таких осіб регресних позовів, мають виключний характер і точно встановлені нормою права, що міститься у Міжнародній Конвенції про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року [37, С. 70].

Так, відповідно до пункту 6 статті II Міжнародної Конвенції про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року оператор має право регресу в таких випадках:

- 1) якщо ядерний інцидент був викликаний особистою і навмисною дією з метою завдати шкоди, у цьому випадку регресний позов пред'являється фізичній особі, яка діяла або не діяла з таким наміром;

2) якщо ядерний інцидент є наслідком операцій з підйому затонулого судна, регресний позов пред'являється до особи або до осіб, що здійснювали ці операції без дозволу на це оператора або держави, яка видала затонулому судну ліцензію, або держави, у водах якої знаходиться затонуле судно;

3) якщо можливість пред'явлення регресного позову була прямо передбачена в договорі [63].

Крім відповідальності оператора ядерного судна, у міжнародному приватному морському праві спрямована відповідальність може виникнути у зв'язку з: забрудненням моря нафтою (відповідно до положень Міжнародної Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року), морським перевезенням шкідливих і небезпечних речовин (відповідно до положень Міжнародної Конвенції про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 року) тощо.

Таким чином, у пункті 1 статті III Міжнародної Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року зазначено, що власник судна з моменту інциденту, а якщо інцидент складається з низки пригод, то з моменту першої пригоди, відповідає за будь-яку шкоду від забруднення, що стала результатом витоку або зливу нафти з його судна внаслідок цього інциденту, за винятком випадків, передбачених у пунктах 2 і 3 цієї статті [70]. У даному випадку судовласник, як правило, і відповідає за завдану шкоду, проте можливі й інші випадки. До таких належать випадки, коли джерелом забруднення є судно, що перебуває у бербоут-чартері, або інцидент трапився через зіткнення з вини іншого судна тощо. Проте й у цих випадках відповідальність перед постраждалими особами несе власник судна, яке перевозило нафту [35, С. 70].

Проте ступінь спрямованої відповідальності на одній, заздалегідь визначеній, особі у Міжнародній Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року і Міжнародній Конвенції про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем

небезпечних і шкідливих речовин 1996 року передбачена інша, ніж у Міжнародній Конвенції про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року та інших ядерних конвенціях [122, С. 68]. Вищезазначене підкреслює той факт, що у конвенціях, які регулюють перевезення нафти і небезпечних вантажів, формально ніяк не обмежують право відповідальної особи на регрес до тієї особи, яка насправді заподіяла шкоду. Однак усі зазначені випадки мають ряд загальних характеристик, які, своєю чергою, і дають підстави виділити окремий вид відповідальності, яку в міжнародному приватному морському праві називають спрямованою відповідальністю, а саме:

1) відповідальність встановлюється за шкоду, яка може бути заподіяна під час діяльності з підвищеною небезпекою для оточуючих (експлуатація ядерного судна, перевезення ядерних матеріалів, нафти, небезпечних вантажів тощо);

2) відповідальність покладається на певну точно зазначену у нормі права особу, незалежно від причинного зв'язку поведінки даної особи з заподіяною шкодою, у тому числі й за відсутності такого зв'язку;

3) у випадку, коли особа, на яку покладена спрямована відповідальність, не є тією особою, яка заподіяла збитки, можливість подальшого перенесення цієї відповідальності на особу, яка дійсно винна у заподіяних збитках, суттєво або певною мірою обмежена. Такі обмеження мають або юридичний характер (випадки регресу, що передбачені в ядерних конвенціях), або фактичний характер (у результаті різних у обставинах і межах спрямованої відповідальності та у відповідальності в порядку регресу).

Причиною створення та введення у міжнародне приватне морське право спрямованої відповідальності відбулося через велику кількість осіб, які брали участь у «атомній діяльності», у результаті чого доволі складно визначити особу, яка заподіяла шкоду [35, С. 70]. До основних обставин, які призвели до створення спрямованої відповідальності, відносять:

1) завдяки спрямованій відповідальності «потерпілі знають у якості відповідача лише відповідальну особу» [36, С. 45], тобто особу, яка заздалегідь

визнана у якості відповідальної особи відповідною нормою. Це, своєю чергою, суттєво полегшує їх процесуальне і матеріально-правове становище, особливо тоді, коли збиток викликаний діями кількох осіб, коли неможливо встановити його причину або коли він виник через тривалий час після інциденту [35, С. 71];

2) спрямована відповідальність дає змогу локалізувати підвищену за розміром і підставами відповідальність на одній особі, зберігши дію великої кількості інших осіб, які причетні до відповідної діяльності, колишні підстави і розміри їх відповідальності і позбавляючи їх тим самим від додаткового страхування їх відповідальності [36, С. 74]. З цієї точки зору спрямована відповідальність власників нафтових танкерів за шкоду від забруднення нафтою відповідає інтересам міжнародного торгового мореплавства в цілому;

3) відповідальність, яка «спрямована» на одну певну особу, дає змогу ввести обов'язкове страхування (або еквівалентне фінансове забезпечення) відповідальності. У першу чергу це відповідає інтересам потерпілих, але чималу вигоду отримують і страхові компанії [35, С. 71].

Особливістю інституту відповідальності у міжнародному приватному морському праві є розподіл обов'язків для відшкодування збитків третім особам. У даному випадку дані збитки підлягають розподілу між судновласником та власником вантажу.

Так, до кінця 60-х років ХХ століття єдиною формою відшкодування збитків третім особам, які були заповдіяні в результаті торговельного мореплавства (за винятком страхового відшкодування), лежала на відповідальності осіб, які здійснюють цей рід діяльності, тобто судновласників (власник судна, орендар судна тощо). Так, питання щодо відповідальності було вирішено в Міжнародній конвенції для уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року [122, С. 69].

Новий підхід до відшкодування позадоговірних збитків, які були заповдіяні в результаті торговельного мореплавства, був запропонований у

1968–1969 роках, у результаті чого даний підхід був відображений у Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року.

Особливістю підходу було те, що він стосувався відшкодування збитків, заподіяних забрудненням нафтою з суден, і полягав у тому, щоб розподілити обов'язки для такого відшкодування між судновласником та вантажем.

Тут варто підкреслити, що не в усіх випадках після аварій танкерів потерпілим забезпечувалося повне відшкодування збитків від забруднення нафтою, а також з метою ненакладання на судновласників додаткових фінансових тягарів, і, беручи до уваги той факт, що економічні наслідки збитків не повинні накладатися виключно на морський транспорт, Конференція 1969 року прийняла резолюцію про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою.

У результаті у грудні 1971 року у Брюсселі було прийнято Міжнародну конвенцію з утворення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою, у заголовку якої зазначалося, що ця конвенція є додатком до Міжнародної Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року.

Відповідно до статті 2 Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою створюється фонд, який носитиме назву «Міжнародний фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою» (далі – Фонд) [197]. Він створюється цією Конвенцією для того, щоб:

1) забезпечувати компенсацію шкоди від забруднення тією мірою, якою захист, що надається згідно з Конвенцією про відповідальність, є недостатнім;

2) звільняти власників суден від додаткового фінансового тягаря, що накладається на них Конвенцією про відповідальність, з підпорядкуванням такого звільнення умов, що має на меті забезпечити дотримання конвенцій про безпеку на морі та інших конвенцій;

3) здійснювати пов'язані з цим цілі, передбачені в цій Конвенції [61].

Підсумовуючи основні положення Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою, слід виділити таке:

1) Міжнародний фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою створений за рахунок первинних і щорічних внесків осіб, які одержують нафту та нафтопродукт, що транспортуються морськими суднами, причому з осіб, якими отримано менше 150 000 тонн таких вантажів за рік, внески не стягуються;

б) Фонд відшкодовує потерпілим збитки від забруднення нафтою з суден у випадку, якщо ці збитки перевищують межі відповідальності судновласника, встановлені Конвенцією 1969 року. Також Фонд відшкодовує збитки, якщо судновласник за правилами Конвенції 1969 року не несе відповідальності за забруднення (наприклад, у випадку, якщо аварія з танкером сталася через стихійне лихо виняткового характеру). Крім того, Фонд відшкодовує заподіяну забрудненням шкоду замість судновласника, якщо останній виявляється неплатоспроможним;

в) Фонд компенсує судновласникові ту частину сум, сплачених судновласником потерпілим на підставі Конвенції 1969 року, яка перевищує 1500 франків на кількість зареєстрованих тонн судна;

г) загальний розмір сум, які виплачуються внаслідок одного інциденту потерпілим особам судновласником і Фондом, а також сум, які компенсуються Фондом судновласнику, не повинен перевищувати 450 млн франків [35, С. 73].

У зв'язку з вищезазначеним можна дійти висновку, що Конвенції 1969 та 1971 років пов'язані між собою не тільки сутністю питань, які вони врегульовують, а й юридично, оскільки учасниками Конвенції 1971 року можуть бути тільки держави, які беруть участь у Конвенції 1969 року, створюють систему правил, котрі регламентують відшкодування шкоди від забруднення нафтою з суден.

Так, відповідно до цієї системи правил обов'язок відшкодувати позадоговірні збитки, які були спричинені в результаті перевезення небезпечних вантажів (нафта, нафтопродукти тощо), розподіляються між «судном» (на підставі відповідальності судновласника) та «вантажем» (на підставі ризику, котрий несуть індивідуально або колективно власник(и) вантажу).

Крім того, варто підкреслити характерну рису уніфікації морського права, якою є обов'язковість застосування уніфікованих норм щодо відповідальності. Ця особливість спрямована на недопустимість застосування до конкретних правовідносин інших правил щодо відповідальності, ніж ті, котрі встановлені уніфікованими правилами міжнародного договору [35, С. 75].

Так, у внутрішньодержавному праві для того, щоб виключити відступ від правової норми, достатньо надати їй характеру категоричного припису, який не допускає узгодження сторін про інше (зробити цю норму імперативною), то для непереборності застосування уніфікованих норм міжнародного приватного морського права застосовується декілька одночасно діючих способів.

Одним із таким способів є те, що державам, які беруть участь у міжнародних договорах, що уніфікують норми про відповідальність, як правило, не дозволяється у своєму внутрішньому законодавстві змінювати ці норми. Інакше кажучи, для уніфікації норм про цивільну відповідальність у морському праві застосовується здебільшого спосіб прямої уніфікації [122, С. 72], який набуває відображення в уніфікованих нормах про відповідальність. Тільки в деяких випадках ці норми допускають можливість відступу від них у національному законодавстві договірних держав. Це підтверджується вирішенням в уніфікованих договорах питання про застереження. Відповідно до нього, з одного боку, щодо міжнародних договорів діє «загальний принцип про допустимість застережень з точки зору сучасного міжнародного права» і у даних договорах «тільки в рідкісних випадках ... вказується на

неприпустимість до нього застережень» [111, С. 146]. З іншого боку, у конвенціях про уніфікацію морського права можливість робити застереження часто різко обмежується або виключається взагалі. До таких належать Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 року, у протоколі підписання даної конвенції, Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961 року, у протоколі підписання даної конвенції [62], також, стаття 16 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезення морем багажу пасажирів 1967 року точно перелічує допустимі застереження, котрі може зробити держава при підписанні цих конвенцій. У таких конвенціях, як Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 року, у протоколі підписання даної конвенції, а також пункт 1 статті 18 Конвенції про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року, крім аналогічного підходу, ще міститься пряма вказівка на неможливість робити «інші застереження з питань сутності» Конвенції [122, С. 72]. Проте найбільш категоричний припис щодо цього міститься в Конвенції ООН з морського перевезення вантажу 1978 року, а саме в статті 29 даної Конвенції зазначено, що ніякі інші застереження не можуть бути зроблені до даної Конвенції [51].

Проте інші конвенції, насамперед це стосується Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року, Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року, Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року, про застереження до них не згадується. Проте дане зовсім не означає, що при підписанні цих конвенцій державам надається право робити будь-які застереження до них. Більш коректним буде зворотний висновок. Так, як такі конвенції покликані на створення єдиних правових норм у державах, що домовляються, своєю чергою, застереження, яке призводить до відступу від цих норм у праві будь-якої з них, може розглядатись як «несумісне з цілями

договору» (стаття 19 Віденської конвенції про право міжнародних договорів) [19].

Другий спосіб широко використовується в конвенціях про уніфікацію морського права. Мета даного підходу полягає у тому, щоб виключити застосування до відносин, що регулюють дані конвенції, будь-які інші правила про відповідальність, крім тих, які передбачені у конвенції – імперативність уніфікованих норм, котрі регламентують відповідальність учасників цих відносин. Імперативність найбільш чітко виражена у конвенціях, які врегульовують договірну відповідальність. До таких норм можна віднести: статтю 9 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961 року, статтю 12 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезення морем багажу пасажирів 1967 року та статтю 18 Афіїнської конвенції про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 року, які передбачають недійсність умов договору у випадку, якщо:

- 1) звільняють перевізника від відповідальності за заподіяну шкоду;
- 2) зменшують розмір його відповідальності нижче від встановленої межі;
- 3) знімають з перевізника покладений на нього тягар доведення;
- 4) змінюють встановлені в конвенції правила про юрисдикцію [35, С. 76].

У конвенціях для вирішення цієї проблеми закладений більш загальний підхід. Відповідно до пункту 8 статті 3 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року будь-яке застереження, умова або угода в договорі перевезення, які звільняють перевізника або судно від відповідальності за втрати чи збитки, що стосуються вантажу, що виникли внаслідок недбалості, провини або невиконання обов'язків і зобов'язань, передбачених у цій статті, або зменшують таку відповідальність інакше, ніж це передбачено цією Конвенцією, вважаються нікчемними, недійсними і не мають сили. Умова про відступлення страхового відшкодування перевізнику

або будь-яка подібна умова повинні розглядатися як звільняють перевізника від відповідальності [69].

Схоже положення міститься пункті 1 статті 23 Конвенції ООН з морського перевезення вантажів 1978 року, а саме, будь-яка умова в договорі морського перевезення або коносаменті, або будь-якому іншому документі, що підтверджує договір морського перевезення, є нікчемною тією мірою, якою вона суперечить прямо або побічно положенням цієї Конвенції. Недійсність такої умови не зачіпає дійсності інших положень договору або документа, частиною якої вона є. Застереження про передачу на користь перевізника прав страхування вантажу або будь-яка аналогічна обмовка є нікчемними [51].

Третім способом є заборона подавати вимоги, які передбачені конвенціями про відповідальність, на інших правових підставах в обхід цих конвенцій [35, С. 77].

Крім того, практично в усіх уніфікованих конвенціях другої половини ХХ століття містяться положення, які перешкоджають обходу правил даних конвенцій через подання відповідних вимог до службових осіб юридичної особи, яка є відповідальною, тобто таких положень, які перешкоджають юридичним особам уникнути відповідальності шляхом перекладання її (регрес) на плечі своїх службових осіб. У результаті цього конвенціями визначається, що в даних випадках службові особи, до яких подано вимогу, можуть скористатися обмеженнями відповідальності та іншими засобами захисту, які передбачені для самої відповідальної особи [122, С. 73]. Прикладом такого засобу захисту є стаття 11 Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року, відповідно до якої «Якщо до службовця чи агента перевізника або замінюючого перевізника пред'явлено позов з приводу шкоди, відшкодування якої передбачено цією Конвенцією, цей службовець чи агент, якщо він доведе, що діяв у межах своїх службових обов'язків, має право скористатися межами відповідальності, на які перевізник і замінюючий перевізник, вправі посилатись відповідно до цієї Конвенції» [10].

Значна роль у міжнародному приватному морському праві відведена питанню підстави для відповідальності суб'єктів міжнародного приватного морського права. Це питання є складним внаслідок розбіжностей, які виникають під час обговорення цих питань при розгляді таких конвенцій. Так, норми, які містять підстави відповідальності, здебільшого є результатом компромісу між державами, кожна з яких бажає бачити в них аналогію свого внутрішньодержавного права. Однак водночас розміщення сил на дипломатичних конференціях призводить до того, що нерідко навіть у схожих конвенціях підстави відповідальності визначаються по-різному [35, С. 78]. До таких конвенцій можна віднести Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року і Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року.

Проте в цих конвенціях можна виділити загальні риси, які спрямовані на вирішення даного питання в міжнародному приватному морському праві.

Так, відповідно до положень Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року відповідальність перевізника за вантаж ґрунтується на принципі провини, який послаблений деякими винятками з нього. Найбільш суттєвими з цих винятків є:

1) дії, недбалість або упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном (пункт 2а статті 4 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року);

2) пожежа, якщо тільки вона не виникла внаслідок дій або вини перевізника (пункт 2б статті 4 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року).

Водночас Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року не використовує вищезазначені винятки, у цій Конвенції закладений принцип провини в його чистому вигляді.

Що стосується сфери перевезення морем пасажирів, то відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю пасажирів,

базується на принципі провини, який закріплений у статті 4 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961 року і в статті 3 Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 року. Додатково варто зазначити, що такий підхід зберігається як стосовно пасажирів, так і стосовно його багажу. Однак відповідно до пунктів 1, 2 статті 4 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезення морем багажу пасажирів 1967 року під час перевезення автомобілів судовласник звільняється від дій, недбалості або упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судоводінні або управлінні судном.

Також принцип провини діє й у сфері відповідальності за зіткнення суден у міжнародному приватному морському праві. Так, наприклад, на даному принципі заснована одна з конвенцій про уніфікацію морського права, а саме: Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року [35, С. 79]. у статті 3 цієї Конвенції зазначено, що у випадку, коли зіткнення суден було викликано неправильною дією одного з суден, то відшкодувати збитки повинен той, хто винен у даному зіткненні [48]. Крім того, у статті 4 цієї Конвенції зазначено, що у випадку, коли неправильна дія є загальною для постраждалих суден, то відповідальність кожного із суден співмірна серйозності неправильних дій, які скоєні кожним з них; проте, якщо за обставинами справи відповідальність не може бути встановлена або якщо неправильні дії є рівними, то відповідальність несуть у рівних частках [49].

Що стосується сфери відповідальності за збитки, які пов'язані з перевезенням або використанням на морському транспорті небезпечних речовин (до таких речовин належать, небезпечні вантажі, ядерні матеріали, нафта, нафтопродукти), то варто зазначити, що тут застосовується об'єктивна (спрямована) відповідальність. Ця відповідальність настає незалежно від особи, яка завдала шкоду, і звільнитися від цієї відповідальності дозволяється лише у випадках, які перелічені у відповідних конвенціях [122, С. 77].

До таких конвенцій належать:

1) Міжнародна Конвенція про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року, статті VIII якої містить положення про те, що оператор ядерного судна не несе відповідальності за ядерну шкоду, яка заподіяна ядерним інцидентом, який, своєю чергою, безпосередньо викликаний: війною, військовими діями, громадянською війною або повстанням;

2) Міжнародна Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року, пункті 2 статті III містить положення про те, що судновласник не відповідає за шкоду від забруднення у випадку, якщо ним буде доведено, що ця шкода:

а) була отримана в результаті військових дій, ворожих дій, громадянської війни, повстання або стихійного явища, яке за своїм характером є винятковим, неминучим і непереборним або

б) повністю викликаним дією або бездіяльністю третіх осіб з метою завдати шкоди, або

с) було цілком викликане недбалістю або іншою неправомірною дією уряду або іншого органу влади, відповідального за утримання в порядку вогнів та інших навігаційних засобів, при виконанні даної функції [70];

3) Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 року;

4) Конвенція про цивільну відповідальність у галузі морських перевезень ядерних матеріалів 1971 року [55];

5) Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 року. Ця конвенція містить ті самі принципи, що й Міжнародна Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року, у тому числі містить відповідальність судновласника при обов'язковому страхуванні на суму межі відповідальності, яка передбачена у Міжнародній конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 року.

Проаналізувавши положення вищезазначених конвенцій, можна дійти висновку, що питанню цивільної відповідальності в міжнародному приватному морському праві почали приділяти більше уваги.

Крім того, виявлення принципу відповідальності у будь-якій сфері відносин торговельного мореплавства не є достатньою мірою повною характеристикою даної відповідальності, відтак умови відповідальності в міжнародному приватному морському праві можуть бути виявлені лише при характеристиці відповідних зобов'язань, які постають з договору перевезення або відшкодування збитків від забруднення тощо [35, С. 80].

Щодо питання відшкодування збитків, а саме, які збитки має відшкодувати відповідальна особа, то в будь-якому випадку це належить до внутрішньодержавного морського права. Відмінна, у даному випадку, лише широта повноважень держави. Водночас ці повноваження не є явно вираженими в міжнародних документах, вони просто не пророблені. І спроба їх проробити й донині успіхом не увінчалася. У результаті ці питання, як правило, вирішуються внутрішньодержавним правом [122, С. 76].

До даних проблем належать, зокрема, такі. У статті 1 Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року говориться про відшкодування за збитки, які були заподіяні суднам, а також речам або особам, які перебували на судні, внаслідок зіткнення [122, С. 77]. Однак при цьому в Конвенції не зазначений вид збитків, до яких ця Конвенція застосовується. У 1962 році на конференції Міжнародного морського комітету була здійснена спроба розробити спеціальну конвенцію, в якій були б однакові правила визначення збитків для відшкодування у випадках зіткнення суден, але вона не стала успішною.

Також проблемні положення містить Міжнародна Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року, у пункта 9 статті 1 зазначено, що під збитками від забруднення слід розуміти збитки чи шкоду, які були завдані поза судном, що перевозить нафту, забрудненням, яке сталося внаслідок витоку і зливу нафти, без прив'язки до

місця, де такий витік або злив відбувся, і включають вартість запобіжних заходів, і, крім того, збитки чи шкоду, завдані попереджувальними заходами [70]. Однак і це визначення не дає відповіді на цілу низку питань, насамперед, чи підлягають відшкодуванню збитки, заподіяні вибухом і пожежею розлитої нафти, шкода життю і здоров'ю людей, непрямі збитки тощо [35, С. 81]. Проте відповіді на деякі питання можна знайти, розглядаючи поняття збитків від забруднення в контексті всієї Конвенції 1969 року [60, С. 131], а відповіді на інші питання можна знайти лише за допомогою застосовного національного законодавства у сфері міжнародного торговельного мореплавства.

Крім того, для міжнародного приватного морського права є характерним внесення до збитків, які підлягають відшкодуванню, вартості розумних заходів, які були здійснені для запобігання або зменшення цих збитків. Прикладом такої норми є пункт 6 статті 1 Міжнародної Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року, відповідно до якої до збитків чи шкоди, які були завдані поза судном, включають вартість запобіжних заходів [70].

Схожі норми закріплені у Міжнародній конвенції про рятування 1989 року і в Додатку про відшкодування витрат, пов'язаних з наданням допомоги, Міжнародній конвенції з забезпечення готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним і співпраці 1990 року. Всі вони мають превентивний (запобіжний) характер [122, С. 85].

2.2 Відповідальність службовців і морських агентів за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві

Агентський договір набув значного поширення в країнах англосаксонського права в різних галузях економіки. В українському праві предметом агентського договору є надання морським агентом послуг у галузі торговельного мореплавства (стаття 116 КТМ України).

При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує.

З огляду на особливості торговельного мореплавства договір морського агентування й особливості його режиму можуть встановлюватися спеціальними законами або нормами, виробленими судовою практикою. Прикладом першого є глава 5 КТМ України, прикладом другого – судова практика Великої Британії та США.

Під службовцями в міжнародному приватному морському праві розуміють осіб, які найняті перевізником або вантажовласником. Відповідно до законодавства України питання правового статусу екіпажу судна врегульовані у розділі III КТМ України. Відповідно до статті 49 Кодексу до екіпажу судна входять капітан та інші особи командного складу і суднова команда. До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів. Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна.

Положеннями Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року і певними нормами національного законодавства, які регулюють договірну відповідальність, не передбачені спроби осіб на обхід положень конвенції за допомогою інших правових інститутів. Ці спроби обходу полягали у пред'явленні деліктних позовів до перевізника або до його морських агентів і службовців, оскільки позов, який заснований на делікті, може бути пред'явлений до перевізника, наприклад особою, яка одержує вантаж, або третіми особами, які не перебувають з перевізником у договірних відносинах. У даному випадку, пред'являючи такий позов, вантажоодержувач має на меті покласти на перевізника відповідальність, яку перевізник відповідно до конвенції не повинен нести (наприклад, у результаті

навігаційної помилки), або з метою обійти норми обмеження відповідальності перевізника і стягнути збитки в повному розмірі.

Водночас відповідно до законодавства більшості країн такий позов до перевізника не може бути задоволений. Наприклад, згідно з англійським правом власник вантажу не може виявитися в кращому становищі, якщо він пред'явить перевізнику позов, заснований не на договорі, а на делікті [118, С. 464].

У інших випадках, тобто якщо позов пред'являється до перевізника третьою стороною (наприклад, банк для забезпечення позики приймає коносамент), позивач не перебуває в договірних відносинах з перевізником, і у випадку, якщо судно загине, банк може пред'явити перевізнику лише деліктний позов. Іншим прикладом може бути справа, в якій коносамент був виданий фрахтувальником, а позов пред'явлений до фрахтівника і судовласника. Зокрема, це справа *Elder, Dempster v. Paterson Zochonis and Co*, яка отримала широку відомість, оскільки в ній палата лордів уперше висловила свою думку про характер третьої особи – судовласника – на захист, що надається перевізнику (фрахтувальнику) умовами договору [35, С. 220].

Найбільшу кількість спорів викликали деліктні позови, які пред'являються не до самого перевізника, а до його службовців та агентів. Широкої популярності набула справа *Adler v. Dickson and Another*, у якій пасажир, який повертався на судно «HIMALAYA», впав і отримав серйозну травму через те, що трап виявився недостатньо надійно закріпленим. Оскільки умови перевезення виключали відповідальність перевізника, потерпілий пред'явив позов до капітана і боцмана, які, як правило, несуть відповідальність за встановлення трапа. Апеляційний суд вказав, що службовці перевізника не можуть звільнитися від відповідальності, оскільки вони не є стороною договору, незалежно від того, чи здійснюється перевезення пасажирів або вантажу [131]. Іншим прикладом є аварія в результаті зіткнення судна «Perseus» зі стінкою доку. Внаслідок цього зіткнення вантаж був

пошкоджений через проникнення води в трюм після зіткнення. У випадку, якщо позов був пред'явлений до перевізника, то він звільнився б від відповідальності на підставі навігаційної помилки. У зв'язку з цим позов був пред'явлений до капітана судна і був задоволений.

Після справи *Adler v. Dickson* судовласники почали застосовувати спроби щодо захисту інтересів своїх службовців та агентів, а саме, в коносаменти стали включати спеціальне застереження, відоме під назвою *Himalaya Clause*, відповідно до якого перевізник, укладаючи договір, діє від імені осіб, які є або можуть бути його службовцями або агентами, і всі ці особи розглядаються як сторони договору перевезення.

Принцип, що був застосований у справі *Adler v. Dickson*, набув подальшого розвитку у справі *Scruttons Ltd v Midland Silicones Ltd* у 1962 році [186]. У цій справі вантаж був пошкоджений під час вивантаження з судна стивідорами, які були найняті перевізником, до обов'язків яких і належало вивантаження. Одержувач вантажу мав право пред'явити позов до перевізника, однак останній обмежив би свою відповідальність. У зв'язку з цим позов був пред'явлений до стивідора, і палата лордів його задовольнила, вказавши, що:

1) стивідор не є стороною в договорі, а той, хто не є стороною договору, не може мати для себе вигоду з нього;

2) перевізник не виступав як агент стивідорів, коли він укладав договір;

3) не існувало договору, на підставі якого стивідор міг би посилатися до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року.

Водночас у рішенні зазначалося, що стивідори мали б право на обмеження відповідальності, якби в коносаменті прямо було зазначено, що положення про обмеження відповідальності на них поширювалися і те, що перевізник уклав договір не тільки від свого імені, а й від імені стивідорів, і перевізник був уповноважений стивідорами на укладення даного договору.

У рішенні у справі *Nippon Yusen Kaisha v. International Import and Export Ltd.* [176] у 1978 році було зазначено, що службовці і агенти перевізника отримали відповідний захист [35, С. 220].

Повертаючись до справи *Midland Silicones v. Scruttons*, слід зазначити, що рішення палати лордів у цій справі стало основою для вирішення юридичного комітету таємної ради Нової Зеландії у справі *New Zealand Shipping Co Ltd v AM Satterthwaite & Co Ltd (The Eurymedon)* [175]. В одному з перших рішень Верховним судом штату Нью-Йорк було визнано, що оператор терміналу може посилатися на річний термін давності, навіть у випадках, коли коносамент і не містить будь-яких спеціальних умов.

Верховним судом США у 1959 році було винесено рішення у справі *Herd and Co. v. Krawill Machinery Corp.* [156]. У цьому рішенні було відмовлено у обмеженні відповідальності стивідорів, які були найняті (усно) перевізником. У рішенні зазначалося, що звіти обговорення в Конгресі США проєкту Закону про перевезення вантажів морем показують, що мався на увазі лише перевізник, а не стивідори або агенти, і на меті у Конгресу не було обмеження їхньої відповідальності. Проте відповідно до цього рішення привілеї та імунітети перевізника можуть бути поширені, шляхом договору, і на стивідорів і агентів.

У справі *La Salle Machine Tool v. Maher Terminals* компанія «Стапкоімпорт» закупила верстат, який був призначений до відвантаження на теплохід Балтійського пароплавства «Новозибків» [163]. Цей верстат отримав пошкодження під час вивантаження з трейлера на терміналі відповідача. Згідно з умовами коносамента обмеження відповідальності застосовується до «будь-якого незалежного підрядника, який надає послуги, включаючи стивідорів». Судом було зазначено, що ця умова не є настільки широкою, щоб стати нерозумною, однак вона не може звільнити оператора терміналу від повної відповідальності за вантаж, який не був відвантажений відповідно до коносамента, а був пошкоджений оператором терміналу при вивантаженні на причал [35, С. 220].

Подібний підхід до вирішення питання відповідальності службовців та агентів встановлений і канадськими судами. Так, у справі *Canadian Overseas Shipping Ltd. v. Eisen und Metall A. Y. (The Cleveland)* суд відмітив, що стивідори, які не є стороною в договорі, проте мають право посилатися на умови коносаменту [148]. Однак Верховний суд Канади в справі *Canadian General Electric Co. v. Pickford and Black*, поклавши відповідальність на стивідорів, чітко додав, що вони не можуть посилатися на переваги, які їм надають умови «HIMALAYA». Суд вказав, що стивідор не має відношення до договору перевезення і не може розраховувати на застосування до себе умов цього договору. Верховний суд провінції Британська Колумбія в справі *Calkinc and Burke v. Far Eastern Steamship Co.* відмовився застосувати умову «HIMALAYA». У цій справі вантаж був вивантажений стивідором з радянського судна «Сулейман Стальський» у Ванкувері [140]. Вантаж під час вивантаження на відкритому причалі був пошкоджений у результаті проникнення вологи. Суд зазначив, що умови коносаменту не застосовуються щодо незалежних підрядників або стивідорів, якщо немає доказів, що перевізник був уповноважений укласти договір в якості агента стивідора [59].

Що стосується Австралії, то рішенням Верховного суду Австралії у справі *Wilson v. Darling Island Stevedor Co.*, в якому суд зазначив, що стивідор повністю виключений з договору перевезення, незалежно від того, чи є коносамент чи ні, і незалежно від того, як сформульовані умови коносаменту. Перевізник не має права зобов'язати відправника або одержувача вступити в договірні відносини зі стивідором.

Виходячи з зазначеного, можна зробити висновок, що умова, яка застосовувалася при справі з судном «HIMALAYA» та була спрямована на те, щоб надати відповіді на питання, на які у Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року не містилося відповіді, проте на практиці це викликало певні труднощі. Основні проблеми були пов'язані з незалежними підрядниками, а не службовцями і агентами перевізника.

Ця проблема могла бути вирішена національним законодавством, однак у цьому випадку порушувалася б відносна однаковість правового регулювання, яке склалося на той час у міжнародних морських перевезеннях. Так, до таких загроз можна віднести Закон Франції від 18 червня 1966 року, відповідно до якого термін позовної давності становив 1 рік, і обмеження відповідальності поширюються і на стивідорів та операторів терміналів. Водночас перевізник ніс відповідальність за шкоду, яка була заподіяна з їх вини під час вантаження і вивантаження, а також до навантаження і після вивантаження. Стивідори й оператори терміналів несуть відповідальність тільки перед перевізником – безпосередньо до них вантажовласник не може пред'явити позов (за винятком тих випадків, коли стивідори й оператори найняті безпосередньо власником вантажу для виконання робіт на відкритих просторах зазначеного періоду) [35, С. 220].

У 1968 році Протоколом про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 24 серпня 1924 року, була прийнята спеціальна стаття 4-біс, відповідно до пункту 2 якої, якщо позов пред'явлений до службовця чи агента перевізника і такий службовець або агент не є незалежним підрядником, то даний службовець або агент має право скористатися положеннями про звільнення від відповідальності та її межі, на які згідно з даною Конвенцією вправі посилатися перевізник [70].

Відповідно до зазначеного умова «HIMALAYA» стала діючою конвенційною нормою, яка, з одного боку, начебто вирішила проблему, а з другого – створила нову, оскільки породила сумніви щодо кола осіб, до яких вона повинна застосовуватися. Ця проблема постала в результаті внесення до пункту 2 статті 4-біс Протоколу про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 24 серпня 1924 року уточнення щодо того, що службовці або агенти повинні бути залежними підрядниками.

Виходячи в цього, можна дійти висновку, що існує єдине рішення, яке може допомогти уникнути непорозумінь і спорів, а саме, віднести до службовців і агентів перевізника будь-яких інших осіб, які надають послуги перевізнику для виконання договору перевезення. В іншому випадку пояснити, чому оператор терміналу, якому перевізник доручає зберігати вантаж, має право на обмеження відповідальності, а стивідор, якому перевізник доручив вивантажити вантаж, позбавлений такого права, є доволі складним завданням.

Своєю чергою у Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року проблема деліктних позовів до перевізника і його службовців і агентів була вирішена у пункті 1 статті 7, відповідно до якої заперечення відповідача та межі відповідальності, які передбачені в даній Конвенції, застосовуються при будь-якому позові до перевізника з приводу втрати або пошкодження вантажу, на який поширюється договір морського перевезення, так само як з приводу затримки в здачі незалежно від того, заснований цей позов на договорі, делікті або іншій правовій основі.

Так, відповідно до пункту 2 статті 7 Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року у випадках, якщо такий позов пред'явлений до службовця чи агента перевізника, такий службовець або агент, за умов доведення того, що він діяв у межах своїх службових обов'язків, має право скористатися запереченнями відповідача та межами відповідальності, на які відповідно до даної Конвенції має право посилатися перевізник [51].

Отже, будь-який службовець або агент перевізника у випадку, якщо буде пред'явлення до нього позову, вправі посилатися на норми Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року, у тому числі норми щодо обмеження відповідальності. Слід зазначити, що як і у випадку з перевізником, такий захист не є безумовним.

Проте, незважаючи на пункт 2 статті 7 Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року, службовець

або агент перевізника не мають права на обмеження відповідальності у випадку, якщо було доведено, що втрата, пошкодження або затримка вантажу з'явилася в результаті дії або упущення службовця або агента, яке було вчинене з наміром заподіяти таку втрату, пошкодження або затримку, або з усвідомленням можливості заподіяння шкоди. Про це уже зазначалось вище у справі щодо судна *The Cleveland*, у результаті якої канадський суд визнав дійсною умову «HIMALAYA». Проте суд зобов'язав стивідорів відшкодувати завдані збитки, оскільки вони залишили контейнер з вантажем без охорони в порту Монреаль. Крім того, поруч був також залишений навантажувач з увімкненим двигуном (який був єдиний у даному районі і який міг підняти цей контейнер). У результаті злодії, скориставшись можливістю, за допомогою навантажувача вкрали контейнер разом з його вмістом. Судом було встановлено, що з боку стивідорів була допущена груба недбалість, через яку умова договору про обмеження відповідальності не може застосовуватися.

Що стосується внутрішнього законодавства України, то тут варто зазначити, що КТМ України у статті 98 визначає, що відповідальність за аварійні морські події, які сталися з вини морських лоцманів під час виконання ними службових обов'язків, несе підприємство, працівником якого є лоцман.

Частина 4 статті 181 КТМ України містить норму, що регулює обмеження відповідальності службовців і агентів перевізника. Відповідно до неї: службовець або агент перевізника не може скористатися передбаченими в главі 2 правилами про обмеження відповідальності, якщо було доведено, що нестача, пошкодження або зіпсуття вантажу відбулися в результаті дії або упущення даного службовця або агента, були здійснені з наміром заподіяти такий збиток або були здійснені в результаті самовпевненості з усвідомленням можливості заподіяння збитку [44].

Також слід додати, що питання службових осіб перевізника також врегульовано положеннями Цивільного кодексу України. А саме, відповідно до пункту 1 статті 1172 Цивільного кодексу юридична або фізична особа повинна відшкодувати шкоду, яка була завдана їхнім працівником під час

виконання ним своїх трудових (службових) обов'язків. У пункт 2 цієї статті зазначено, що замовник повинен відшкодувати шкоду, яка була завдана іншій особі підрядником, якщо той діяв за завданням замовника [120].

Відповідно до вищезазначеного власник вантажу повинен пред'явити свої вимоги щодо відшкодування шкоди до перевізника, а не до його працівника. Своєю чергою працівник відповідає перед своїм роботодавцем відповідно до норм трудового законодавства. Потрібно зазначити, що процес перевезення вантажів морем не може обійтись без залучення додаткових послуг від різних спеціалізованих фірм, таких як агенти, стивідори та ін.

Також для здійснення перевезення морем необхідно виконати великий обсяг «допоміжних» операцій, тобто операцій, без яких чітка організація перевезення практично неможлива. Прикладами таких операцій є: навантаження і вивантаження суден, прийом вантажів на склади, оформлення вантажних документів, постачання суден тощо. Особливе значення суднове агентство набуває останнім часом, коли інтенсивний розвиток лінійного судноплавства, міжнародних змішаних перевезень потребує створення терміналів і складських приміщень для зберігання вантажу до навантаження і після вивантаження, необхідність виконання різноманітних адміністративних і фінансових операцій у порту, пов'язаних із заходом, перебуванням і відходом судна [35, С. 220].

Відповідно до пункту 11 статті 1 Закону України «Про морські порти України» від 13.02.2020 року портовим оператором (стивідорною компанією) є суб'єкт господарювання, який здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності. Отже, перевізник для виконання певних своїх обов'язків може залучати третіх осіб, які несуть самостійну відповідальність за виконання своїх послуг.

Структура взаємовідносин перевізника з третіми особами значною мірою залежить від виду морського перевезення. Так, при перевезенні

вантажів каботажним видом перевезень агентом перевізника може бути морський торговельний порт.

До послуг морських агентів, які надаються власнику судна, фрахтувальнику, оператору судна або власнику вантажу в галузі морських перевезень, належить виконання таких агентських дій або доручень, а саме:

1) ведення переговорів щодо купівлі та продажу судна і укладання таких угод;

2) ведення переговорів щодо фрахтування судна і здійснює контроль за фрахтуванням;

3) збирання фрахту у відповідних випадках і вирішення всіх пов'язаних з цим збором фінансових питань;

4) своєчасне оформлення митної і вантажної документації і відправлення вантажу;

5) організація заходів, пов'язаних з прибуттям або відправленням судна, а саме: забезпечення проведення вантажно-розвантажувальних робіт та здійснення розрахунків за них; своєчасне інформування капітана судна щодо правил, звичаїв порту, зміни тарифів; документальне оформлення претензій; оформлення звітно-грошової документації по судну; регулювання всіх питань між капітаном судна, відправником і одержувачем вантажу, митними і портовими властями;

6) організація обслуговування судна в порту, а саме: організація забезпечення судна паливом, харчуванням, водою та іншими необхідними матеріалами; наймання екіпажу на судна; забезпечення медичного та культурного обслуговування членів екіпажу судна [8].

Крім того, при експортно-імпортних перевезеннях обов'язки з доставки вантажу в порт і завантаження або вивантаження вантажу на або з судна покладені на зовнішніх об'єднаннях отримувача та відправника. Таким чином, для виконання додаткових по відношенню до договору з морського перевезення укладається договір про транспортно-експедиторське обслуговування відповідно до Закону України «Про транспортно-

експедиторську діяльність» від 03.08.2012 року. Так, відповідно до статті 14 даного Закону експедитор відповідає перед клієнтом (перевізником) за кількість місць, вагу, якщо проводилося контрольне зважування у присутності представника перевізника, що зафіксовано його підписом, належність упаковки згідно з даними товарно-транспортних документів, що завірені підписом представника перевізника та якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування.

Водночас за невиконання або неналежне виконання обов'язків, які передбачені договором транспортного експедирування і даним Законом, експедитор і клієнт несуть відповідальність згідно з Цивільним кодексом України та іншими законами, а також і за договором транспортного експедирування.

Також експедитор несе відповідальність за дії та недогляд третіх осіб, які були залучені ним для виконання договору транспортного експедирування, так само, як і за власні дії [91].

Велике значення щодо відповідальності третіх осіб, по відношенню до договору морського перевезення, має відповідальність капітана судна. Капітан судна наділений особливим правовим статусом, оскільки виступає суб'єктом багатьох спеціальних правовідносин у зв'язку з виконанням своїх посадових обов'язків.

Так, відповідно до статті 51 КТМ України для зайняття посади капітана допускаються особи, які мають відповідні знання та пройшли підготовку на умовах, визначених Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками [44]. Відповідно до цієї Конвенції капітан судна несе повну відповідальність за безпеку судна, пасажирів, екіпажу та вантажу.

Крім того, відповідно до міжнародного приватного морського права капітан судна несе відповідальність (*liability*), є підзвітним (*accountable*) та має зобов'язання (*responsible*) за свої дії, включаючи наслідки таких дій.

Під відповідальністю капітана судна слід розуміти відповідальність, яка переважно впливає з цивільного права, договірною права та часто ґрунтується на фінансових вимогах або збитках. Основним правилом щодо даної відповідальності є те, що особа, яка завдала збитків, повинна їх відшкодувати. Така відповідальність має юридичні на фінансові аспекти, а саме: юридичну відповідальність, відповідальність за цивільним законодавством, відповідальність за кримінальним законодавством, відповідальність за збитки.

Що стосується підзвітності капітану, то в цьому випадку слід розуміти, що йдеться про підзвітність в організації, яка може бути зовнішньою та внутрішньою. Тобто капітан є посадовою особою і він підзвітний судновласнику. Підзвітність капітана полягає в обов'язку капітана звітувати про свою діяльність, брати на себе відповідальність за цю діяльність та розкривати результати, які були отримані в результаті такої діяльності. Крім того, капітан несе відповідальність за підзвітний йому екіпаж та майно.

У той же час капітан несе зобов'язання, які впливають з його обов'язків за вчинення певних дій, самостійно або за дорученням, і в результаті провалу даних дій застосовуються каральні санкції (насамперед перед судновласником).

У діяльності капітана існує багато видів зобов'язань, а саме: фінансові (витрачання грошей), робочі (виконання завдань), страхові (ефективність та оперативність виконання), вертикальні (перед судновласником), горизонтальні (перед екіпажем).

Водночас відповідальність, підзвітність та зобов'язання капітана мають свої межі, які визначені законом або звичаями. Наприклад, капітан може передати деякі свої завдання іншим особам командного складу на борту. В момент делегування своїх завдань капітан повинен надати достатні вказівки для виконання цього завдання. Капітан судна гарантує, що делеговане завдання виконуватиметься відповідно до його вказівок. Капітан судна не несе відповідальності за неправомірні дії свого екіпажу або третіх осіб, особливо

якщо ці дії впливають з наміру завдати шкоди судну або вантажу, або виникла з необережності [203].

Відповідно до вищезазначеного, можна зазначити, що аналіз правової природи договору морського агентування свідчить про його особливості, відповідно до спеціальних законів або судових практик. Прикладом першого є глава 5 КТМ України, прикладом другого – судова практика Великої Британії та США.

На практиці, відповідно до справи *Adler v. Dickson*, питання захисту інтересів своїх службовців та агентів судновласники стали включати у коносаменти спеціальні застереження. Відповідно до даного застереження, стороною договору про перевезення є службовці та агенти.

2.3. Відповідальність перевізника за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві

Під судновласником мається на увазі юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах (стаття 20 КТМ України).

Відповідно до пункту 1 статті 3 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (далі – Конвенція 1924 року) перевізник зобов'язаний:

- 1) привести судно до морехідного стану;
- 2) належним чином укомплектувати людьми, спорядити й забезпечити судно;
- 3) пристосувати і привести до стану, придатного для прийому, перевезення і збереження вантажів, трюми, рефрижераторні та холодильні приміщення і всі інші частини судна, в яких перевозяться вантажі.

Крім того, відповідно до пункту 2 статті 3 Конвенції 1924 року перевізник, без шкоди для положень статті 4, повинен належно і старанно вантажити, обробляти, укладати, перевозити, зберігати вантажі, що перевозяться, піклуватися про нього і вивантажувати їх [113].

У той же час відповідно до пункту 1 статті 4 Конвенції 1924 року ні перевізник, ні судно не відповідають за втрати або збитки, що виникли внаслідок або з'явилися в результаті неморехідності, якщо тільки ця неморехідність не викликана відсутністю розумної дбайливості з боку перевізника про те, щоб зробити судно морехідним або забезпечити його належне укомплектування екіпажем, обладнанням і постачанням або пристосувати і привести трюми, рефрижераторні та холодильні приміщення і всі інші частини судна, в яких перевозяться вантажі, у стан, придатний для прийому, перевезення та зберігання вантажу, відповідно до положень пункту 1 статті 3 цієї Конвенції. Щоразу, коли втрати або збитки виникли внаслідок неморехідності, тягар доведення того, що стосується прояву розумної дбайливості, покладається на перевізника або на інших осіб, які потребують звільнення від відповідальності, передбаченого цією статтею.

Відповідно до пункту 2 статті 4 Конвенції 1924 року ні перевізник, ні судно не відповідає за втрати або збитки, що виникли внаслідок або стали результатом: дій, недбалості або упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном; пожежі, якщо тільки вона не виникла внаслідок дій або вини перевізника; ризиків, небезпек або випадковостей на морі або в інших судноплавних водах; непереборної сили; військових дій; дій антигромадських елементів; арешту або затримання владою, правителями або народом або накладення судового арешту; карантинних обмежень; дій або упущень відправника або власника вантажів, його агента або представника; страйків або локаутів, або призупинення, або затримки роботи з яких-небудь причин повністю або частково; повстань або народних заворушень; рятування або спроби рятування життів або майна на морі; втрати обсягу або ваги або будь-якої іншої втрати

або пошкодження, що виникли через приховані недоліки, особливу природу вантажу або властиві вантажу дефекти; недостатності упаковки; неповноти або недоліків маркування; прихованих недоліків, які не можна виявити за прояву розумної дбайливості; будь-яких інших причин, що виникли не через дії і не з вини перевізника і не через дії і не з вини агентів або службовців перевізника; однак тягар доведення покладається на особу, яка потребує такого звільнення від відповідальності, і вона повинна довести, що ні дії або особиста вина перевізника, ні дії або вина агентів або службовців перевізника не сприяли втратам або збиткам [69].

Отже, незважаючи на те, що відповідальність морського перевізника заснована на принципі вини, у статті 4 Конвенції 1924 року передбачені випадки, за яких перевізник не несе відповідальності за вину своїх службовців.

Так, перевізник не несе відповідальності за збитки та пошкодження, які виникли в результаті дій, бездіяльності або помилки капітана судна, матросів, лоцманів або службовців перевізника у судноводінні або управлінні судном (до даної шкоди можна віднести шкоду за «навігаційну помилку»), і дане положення було предметом критики, оскільки:

1) основним аргументом на підтримку цієї норми було те, що під час плавання між капітаном судна та судовласником (перевізником) був відсутній зв'язок та інші надзвичайні обставини, які виникали під час плавання. Однак з часом ці аргументи втратили свою актуальність, проте ці положення все ще містяться в Конвенції 1924 року; [69]

2) положення Конвенції містять певні неясності щодо формулювання «керування судном» та спостереження за вантажем (пункт 2 статті 3 Конвенції).

Вважається, що помилка, яка виникла під час судноводіння або керування, є помилкою, яка впливає на судно, тобто така помилка є упущенням, яке вчинене в першу чергу по відношенню до судна, його безпеки та інтересів. У той же час помилка у спостереженні за вантажем є упущенням, яке націлено на вантаж.

Так, на практиці це правило є не зовсім зрозумілим, у результаті чого вносить неясність і значну плутанину за спроби сформулювати будь-яке рішення, за допомогою якого можна було б визначити, де точно пролягає межа між тим, що можна розглядати як виняток, що стосується помилок у судноводінні й управлінні судном, а що – як упущення по відношенню до вантажу [35, С. 186].

Так, відповідно до статті 4 Конвенції 1924 року перевізник звільняється від відповідальності в результаті пожежі у випадку, якщо пожежа не виникла внаслідок провини перевізника. Необхідно підкреслити, що в даному випадку мається на увазі вина не будь-якого службовця перевізника, а особи, дії якої можуть розглядатися як дії особисто перевізника (наприклад, особи, яка здійснює керівництво справами компанії).

Оскільки випадки втрати або пошкодження вантажу зазвичай відбуваються під час відсутності одержувача і за обставин, які йому невідомі, правила про доведення є однією з істотних складових системи відповідальності перевізника. Так, Конвенцією 1924 року передбачені норми, які стосуються тягара доведення, а саме, у статті 4, відповідно до якої перевізник повинен доводити, що він проявив розумну дбайливість з тим, щоб зробити судно морехідним [69]. У цій же статті зазначено, що тягар доведення лежить на особі, яка зацікавлена в тому, щоб довести, що ні дія, ні особиста вина перевізника, його агентів і службовців не сприяли втраті або збиткам [69].

Як правило, у тих випадках, коли вантаж доставляється пошкодженим (або взагалі не доставляється), одержувач повинен довести, що він здав вантаж перевізнику в хорошому стані, а отримав у пошкодженому (або не отримав вантаж). Після чого тягар доведення переходить до перевізника, який може довести, що втрата або пошкодження сталися в результаті однієї з обставин, які зазначені у статті 4 Конвенції 1924 року. Якщо йому вдасться довести це, то тягар знову може перейти до одержувача, який може посилатися, наприклад, на те, що судно було неморехідним. Перевізник, своєю чергою, повинен довести, що він проявив розумну дбайливість [35, С. 186].

Крім того, принцип провини також використовується у Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (далі – Конвенція 1978 року), хоча він і зазнав деяких відступів, а саме відповідно до статті 5 [69]:

1. Перевізник несе відповідальність за збиток, який є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки у доставці вантажу, у випадку якщо обставини, що викликали втрату, пошкодження або затримку, мали місце в той час, коли вантаж перебував у його віданні, як це визначено в статті 4, проте лише у випадках, коли перевізником не було доведено, що ним, його службовцями або агентами не були вжиті всі заходи, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути таких обставин і їх наслідків.

2. Затримка в доставці має місце, якщо вантаж не зданий у порту розвантаження, передбаченому в договорі морського перевезення, в межах терміну, прямо визначеного угодою, або за відсутності такої угоди, в межах терміну, який було б розумно вимагати від турботливого перевізника з урахуванням конкретних обставин.

3. Особа, що має повноваження заявити вимогу з приводу втрати вантажу, може вважати вантаж втраченим, якщо він не був доставлений відповідно до вимог статті 4 у межах 60 календарних днів після закінчення терміну здачі згідно з пунктом 2 статті 5 [69].

4. Перевізник несе відповідальність: за втрату або пошкодження вантажу або затримку в доставці, які виникли в результаті пожежі, якщо особа, яка заявляє вимогу, доведе, що пожежа виникла з вини перевізника, його службовців або агентів; за таку втрату, пошкодження або затримку в доставці, які, якщо це доведено особою, що заявляє вимогу, сталися з вини перевізника, його службовців або агентів за вжиття всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб ліквідувати пожежу та уникнути або зменшити її наслідки.

У випадку, коли пожежа на борту судна зачепила вантаж, і якщо того побажає особа, яка заявляє вимогу, або перевізник, повинен бути проведений сюрвеєрський огляд відповідно до практики морських перевезень щодо

причин та обставин пожежі, і копія відповідного звіту повинна надаватися перевізнику або особі, що заявляє вимогу, на їхнє прохання.

5. Щодо живих тварин перевізник не несе відповідальності за втрату, пошкодження або затримку в доставці, яка є результатом будь-яких особливих ризиків, властивих даному виду перевезення. Якщо перевізник доведе, що він виконав спеціальні інструкції щодо тварин, які були надані йому вантажовідправником, і що за даних обставин втрата, пошкодження або затримка в доставці могли б бути віднесені на рахунок таких ризиків, передбачається, що втрата, пошкодження або затримка в здачі були викликані цими ризиками, якщо немає доказів того, що цілком або частково втрата, пошкодження або затримка в доставці сталися з вини перевізника, його службовців або агентів.

6. Перевізник не несе відповідальності, крім випадків загальної аварії, у тих випадках, коли втрата, пошкодження або затримка в доставці виникли в результаті заходів з порятунку життя або розумних заходів з порятунку майна на морі.

7. У тих випадках, коли вина перевізника, його службовців або агентів поєднується з іншою причиною у виникненні втрати, пошкодження або затримки в доставці, перевізник несе відповідальність лише тією мірою, якою втрата, пошкодження або затримка в доставці зумовлені провиною перевізника, його службовців або агентів, за умови, що перевізник доведе розмір втрати, пошкодження або затримки в доставці, що не зумовлені провиною з його боку [51].

Варто звернути увагу на той факт, що у статті 5 Конвенції 1978 року відсутні норми, які б зобов'язували перевізника проявити розумну дбайливість щодо приведення судна в морехідний стан і належним чином поводитися з вантажем, а також велика кількість винятків, крім модифікованої норми про рятування життя і майна на морі. Таким чином, на перевізника покладений тягар доведення відсутності вини у втраті або пошкодженні вантажу, а період

відповідальності розширено, і в даний строк включено весь час, протягом якого вантаж знаходиться у перевезенні.

Основне правило відповідальності перевізника у Конвенції 1978 року міститься у пункту 1 статті 5 [51].

Вважається, що загальне правило, яке базується на принципі вини, робить перелік найбільш важливих обов'язків перевізника, які містяться у пунктах 1 та 2 статті 3 Конвенції 1924 року, зайвими, оскільки відповідно до загального правила перевізник повинен належним чином виконувати свої обов'язки, які передбачені договором перевезення. Проте, своєю чергою, є безсумнівним, що судова практика, яка складалася десятиліттями, продовжуватиме впливати на ці процеси [51].

Також, слід звернути увагу на той факт, що перевізник, при розгляді спору в деяких країнах, не зможе звільнитися від відповідальності, довівши, що шкода була заподіяна в результаті обставини, за які він не відповідає. Йому треба буде довести, що така обставина не є наслідком його вини і що він вжив усіх розумних заходів, щоб уникнути цієї обставини і його наслідків. Таке формулювання може призвести до того, що перевізник нестиме відповідальність за шкоду в тих випадках, коли причина її залишається нез'ясованою.

Перевізник повинен вжити «всіх заходів», які було розумно вимагати. Звичайно, слово «розумні» встановлює певні межі для широкого тлумачення, і під розумними заходами повинні розумітися заходи, які зазвичай можна очікувати від особи за таких обставин. Однак завжди залишається можливість для твердження, що були вжиті не «всі» розумні заходи.

Бувають випадки, коли з практичної точки зору немає необхідності вживати всіх заходів у даній конкретній ситуації, оскільки вони не дадуть позитивного результату. У таких випадках перевізник не повинен нести відповідальність, хоча й не всіх заходів було вжито.

Пункти 4 і 6 статті 5 Конвенції 1978 року є винятками із загального правила про відповідальність, сформульованого в пункті 1, причому правило,

[51] встановлене в пункті 4, відрізняється лише іншим розподілом тягаря доведення. Згідно з пунктом 4 вина перевізника, як підстава його відповідальності за пожежу, може бути двоякого роду. По-перше, вона може виражатися в тому, що перевізник, його службовці або агенти допустили виникнення пожежі. По-друге, перевізник може бути винен у тому, що не вжив усіх заходів, які можна було розумно вимагати, щоб ліквідувати пожежу та уникнути або зменшити його наслідки, хоча б пожежа виникла не з вини перевізника. В обох випадках обов'язок доведення вини перевізника, його службовців або агентів лежить на позивачеві.

Пожежа за абсолютно не з'ясованих обставин трапляється не так часто. Особливо це стосується тих випадків, коли вона виникає в службових приміщеннях судна, машинному відділенні тощо.

Найчастіше пожежа виникає у вантажних приміщеннях, від самозаймання вантажу або в результаті того, що вантаж був зданий під неправильним найменуванням, тобто в тих випадках, коли вини перевізника немає, проте у даних випадках перевізнику буває важко довести причину виникнення пожежі.

Пункт 6 статті 5 становить ще один виняток із загального правила і звільняє перевізника від відповідальності навіть у тому випадку, якщо при рятувальних операціях була допущена недбалість перевізника або його службовців. На відміну від Конвенції 1924 року вказаний пункт по-різному регулює питання рятування людей і рятування майна. Стосовно людей діє правило, що дає можливість перевізнику звільнитися від відповідальності незалежно від того, чи діяв він розумно чи ні. Основа зазначеного правила міститься в Міжнародній конвенції для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі 1910 року, згідно зі статтею 11 якої кожен капітан судна зобов'язаний, наскільки це можливо зробити без серйозної небезпеки для свого судна, свого екіпажу і пасажирів, надати допомогу кожній особі, навіть ворожій, яку зустрів у морі, якій загрожує

небезпека [46]. Законодавство країн – учасниць Конвенції повинно передбачати кримінальну відповідальність за порушення зазначеного правила.

Щодо рятування майна застосований новий підхід шляхом введення критерію розумних дій. Це може означати, що перевізник буде звільнений від відповідальності лише тоді, коли доведе, що, починаючи рятувальну операцію, він діяв розумно, наприклад, попередньо оцінив співвідношення вартості майна, яке можна врятувати, з втратами, які він може заподіяти власнику вантажу. В даний час важко передбачити, якими будуть наслідки введення цього правила. Труднощі можуть виникнути при тлумаченні як самого терміна «розумні», так і при оцінці можливої вартості врятованого. Складно буває встановити тривалість і умови рятувальної операції. Існують побоювання, що в тому випадку, якщо суди обмежуватимуть тлумачення терміна «розумні заходи», то це призведе до того, що капітани почнуть утримуватися від проведення рятувальних операцій суден і вантажів, що призведе до непоправних втрат для суспільства.

Пункт 6 статті 5 Конвенції 1978 року містить застереження, що перевізник звільняється від відповідальності, «за винятком загальної аварії» [51]. Це означає, що в тих випадках, коли при рятуванні завдані збитки, які визнаються загальною аварією і розподіляються між судном, вантажем і фрахтом пропорційно їх вартості, перевізник не звільняється від сплати відповідної частки збитків. Навряд чи таке формулювання можна вважати вдалим. Перевізник або вантажовласник зобов'язані сплатити відповідну частку збитків, однак не слід говорити, що вони «несуть відповідальність». Крім того, договір перевезення може і не містити умов про загальну аварію – стаття 24 Конвенції лише вказує на те, що не існує перешкод для застосування положень договору перевезення або національного права, що стосуються розподілу збитків за загальною аварією.

У пункт 5 статті 5 Конвенції 1978 року в доволі складній формі сформульовано спеціальне правило про тягар доведення при втраті або пошкодженні під час перевезення живих тварин.

Перше речення говорить про те, що в силу особливих ризиків, властивих даному виду перевезення, перевізник не несе відповідальності, якщо доведе, що шкода заподіяна саме з цієї причини. Однак друге речення видається надмірно ускладненим і може викликати на практиці значні труднощі. Спочатку перевізник повинен довести, що він виконав дані йому вантажовідправником спеціальні інструкції щодо тварин і що за даних обставин втрата або пошкодження вантажу або затримка в його здачі можуть бути наслідком таких ризиків. За доведеності цих двох фактів виникає припущення, що втрата або пошкодження, або затримка в його здачі можуть бути віднесені за рахунок особливих ризиків, пов'язаних з перевезенням тварин. Вантажовласник може спростувати дане припущення і довести, що втрата або пошкодження або затримка відбулася з вини перевізника, його службовців або агентів. У випадку, коли припущення, яке було викликане, не буде спростовано, перевізник повинен бути звільнений від відповідальності. При застосуванні даних правил на практиці буде важко встановити, коли закінчується обов'язок довести, що збиток може бути віднесений за рахунок ризиків, властивих перевезенню тварин (цей обов'язок лежить на перевізнику), і коли починає діяти припущення, що збиток викликаний цими ризиками (припущення може бути спростовано вантажовласником).

На Гамбурзькій конференції 1978 року серйозні розбіжності викликало питання про можливість збереження «навігаційної помилки» [22].

Звичайно, звільнення перевізника від відповідальності за провину його службовців виглядає дивно в будь-якій правовій системі. Тому якби норми Конвенції 1924 року розглядалися лише в напрямі *clegantia juris*, проти виключення навігаційної помилки, важко було б заперечувати [69]. Однак основна мета, яка проголошувалася при перегляді – збалансувати економічне становище сторін, передусім з огляду на інтереси вантажовласників, особливо країн, що розвиваються. Ті, хто побоюється негативних наслідків виключення навігаційної помилки, зазвичай наводять різні аргументи на підтримку своєї позиції.

По-перше, збільшаться загальні витрати у зв'язку з міжнародною морською торгівлею, і, по-друге, відбудеться значна зміна балансу між страхуванням відповідальності перевізника та страхуванням вантажу. Покладання відповідальності за навігаційну помилку на перевізника призведе до зростання вартості страхування відповідальності на суму більшу, ніж сума, на яку зменшиться страхова премія по вантажу.

На підтримку збереження зазначеного принципу наводяться й ті аргументи, що останнім часом небезпеки в судноводінні не тільки істотно не зменшилися, а й зросли. Технічний прогрес, безсумнівно, заторкнув і морський транспорт, однак водночас різко зросла інтенсивність міжнародного судноплавства. Оскільки помилки в судноводінні піддають небезпеці передусім саме судно, то судновласник прагнучиме до запобігання таким помилкам і тоді, коли він звільнений від відповідальності перед власником вантажу. Г. Гілмор і Ч. Блек відзначають, що «безпека власного судна є достатнім стимулом для судновласника з тим, щоб він зробив усе можливе для того, щоб люди, яким він довіряє судно, здійснювали судноводіння з належною дбайливістю» [153, С. 57].

В Україні питання навігаційної помилки врегульоване Кодексом торговельного мореплавства. А саме в статті 177 Кодексу зазначено, що перевізник не відповідає за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або упущень капітана, інших осіб судового екіпажу і лоцмана в судноводінні або управлінні судном. За втрату, нестачу або пошкодження вантажу, викликані діями або упущеннями названих осіб під час навантаження, розміщення, вивантаження або здавання вантажу, перевізник несе відповідальність за правилами статті 176 цього Кодексу [44].

Питання затримки в доставці вантажу врегульовані пункти 2 та 3 статті 5 Конвенції 1978 року, це питання не врегульовувалось Конвенцією 1924 року.

У той же час варто підкреслити, що у зв'язку зі специфікою морських перевезень час доставки вантажу може залежати від багатьох факторів. Так,

беручи до уваги цю особливість, було прийнято рішення щодо того, що перевізник повинен доставити вантаж у «звичайний термін». Під цим формулюванням розуміють строк, який зазвичай витрачається на перевезення вантажів на даному напрямку. Ця концепція набула відображення у національному законодавстві багатьох країн. Відповідно до статті 160 КТМ України перевізник зобов'язаний доставити вантаж у встановлений термін, а якщо він не встановлений, то у звичайно прийнятий термін [44]. Беручи до уваги цю норму, перевізник зобов'язаний доставити вантаж у заздалегідь відомий строк, виходячи з практики мореплавства, а тому вести судно необхідно найкоротшим, рекомендованим, курсом та зі звичайною для такого типу судна швидкістю, не допускаючи відхилень у дорозі, крім випадків необхідності.

Відповідальність перевізника за затримку в доставці регулюється тими ж нормами морського права, які застосовуються при втраті або пошкодженні вантажу, насамперед нормами КТМ України, який врегульовує ці питання у статтях 176, 349 та 351. Також питання відповідальності перевізника за затримку в доставці регламентується статтею 313 Господарського кодексу України. Відповідно до частини першої цієї статті перевізник зобов'язаний доставити вантаж до пункту призначення у строк, передбачений транспортними кодексами, статутами чи правилами. Якщо строк доставки вантажів у зазначеному порядку не встановлено, сторони мають право встановити цей строк у договорі [20].

Така сама норма міститься у секції 278 Норвезького морського кодексу, відповідно до якої затримка доставки відбувається у випадку, якщо товар не доставляється в порт розвантаження відповідно до договору перевезення протягом узгодженого часу або якщо не було узгоджено строку доставки, протягом періоду перевезення, який є обґрунтованим за цих обставин вимагати старанний перевізник. Щодо відповідальності перевізника, то він несе відповідальність за збитки, спричинені затримкою доставки вантажу згідно з положеннями секції 275–277 [199].

В англійському праві іноді проявляється тенденція до змішування підстав відповідальності за затримку з концепцією девіації [141, С. 325], хоча вона і є лише видом затримки. Девіацією судна є право судна відхилитися від свого курсу. Це право обумовлюється в чартері спеціальним пунктом [106]. В Україні дане право врегульоване у статті 161 КТМ України [44]. Т. Е. Скраттон зазначає, що у випадку затримки в доставці перевізник несе відповідальність у вигляді різниці між ринковою вартістю вантажу, тоді як він мав бути доставлений, і вартістю на момент фактичної доставки [187, С. 389].

В американському законодавстві часткової до кодифікацій норм, що стосуються перевезення вантажів морем, перевізник несе відповідальність за фізичний збиток у результаті затримки на підставі доктрини девіації. Після ратифікації Конвенції 1924 року США вже не могли використовувати доктрину, оскільки Гаазькі правила регулюють розумну девіацію, залишивши питання затримки в доставці вантажу неврегульованим [191].

Однак в американській літературі продовжують іноді розглядати затримку в якості девіації, щоправда, з певними застереженнями [161]. Стосовно відшкодування економічного збитку, то американські суди спершу з'ясують, чи знав перевізник або був сповіщений про спеціальні потреби відправника, щоб передбачити заподіяння йому шкоди в разі затримки вантажу [35, С. 193].

Таким чином, у результаті затримки в доставці можуть бути заподіяні фізичні збитки, до яких можна віднести псування вантажу, самозаймання вантажу тощо. Крім фізичних, можна виділити й економічні збитки, а саме: зниження вартості товару на ринку, неможливість використання даного товару за призначенням (сезонність попиту на товар) тощо.

Конвенція 1978 року у пункті 2 статті 5 надає визначення терміна «затримки», хоча це визначення у частині «в межах строку, який було б розумно вимагати від турботливого перевізника», може викликати певні труднощі і навіть суперечки [51].

Пункт 7 статті 5 Конвенції 1978 року вводить нову норму. Ця норма покликана вирішити спір, коли шкода завдається з інших причин, ніж у результаті вини перевізника. Так, наприклад, карантинні дії, які необхідні в результаті дії або бездіяльності перевізника, шкода заподіяна як з вини службовців, також і з вини капітана судна, а також шкода, яка заподіяна стихійними обставинами. Судова практика країн не вирішує такі питання одноманітно. В одних випадках суди приймають рішення, згідно з яким перевізник не може звільнитися від відповідальності, якщо обидві ці причини збіглися. В інших рішеннях на перевізника покладалася відповідальність лише за частину збитку, яка була завдана з його вини або за весь збиток, якщо неможливо визначити цю частину. Можливий і такий варіант вирішення: якщо цю частину визначити неможливо, то вважається, що збиток рівною мірою заподіяно обома сторонами [35, С. 194].

КТМ України у статті 98 передбачає відповідальність підприємства за аварійну подію, яка сталася в результаті вини лоцмана. Однак відповідно до статті 4 КТМ України відповідь на питання щодо відповідальності за збитки, які були завдані іншою особою, ніж перевізник, можна знайти у інших нормативно-правових актах України.

Так, згідно зі статтею 71 Основ цивільного законодавства Союзу РСР і республік відповідальність за порушення зобов'язань настає за наявності вини [77]. Частина 3 даної статті передбачає, що якщо невиконання або неналежне виконання зобов'язання сталося з вини кредитора, то суд, арбітраж або третейський суд може зменшити розмір відповідальності боржника.

Тут необхідно зазначити, що принцип змішаної вини не може бути застосований до зазначених вище випадків, оскільки він передбачає наявність вини двох сторін – порушника і потерпілого, а тут йдеться лише про порушення, допущене однією стороною – перевізником [35, С. 194]. Відповідно до статті 176 КТМ України перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, якщо не доведе,

що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини, зокрема, внаслідок:

- 1) дії непереборної сили;
- 2) виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах;
- 3) пожежі, що виникла не з вини перевізника;
- 4) рятування людей, суден, вантажів;
- 5) дій або розпоряджень властей (затримання, арешт, карантин тощо);
- 6) воєнних дій, терористичних актів, народних заворушень;
- 7) дій або упущень відправника або одержувача;
- 8) прихованих недоліків вантажу, його властивостей або природних втрат, що не перевищують, однак, встановлених норм;
- 9) непомітних за зовнішнім виглядом, недоліків тари і пакування вантажу чи збивання лісу в плоту;
- 10) недостатності чи неясності маркування вантажу;
- 11) страйків або інших обставин, що спричинили зупинку або обмеження роботи повністю чи частково;
- 12) дій щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища [44].

Таким чином, перевізник може відшкодувати збиток частково, а саме: за змішаної вини, у випадках, коли в заподіянні шкоди є вина і власника вантажу, а також за змішаної природи шкоди, коли збитки заподіяні з вини перевізника та в результаті обставин, які не стосуються перевізника. У цих випадках перевізник повинен доказувати, що шкода заподіяна у тому числі з вини іншої сторони або в силу обставин. У іншому випадку перевізник несе відповідальність одноосібно. У законодавстві Норвегії така ж норма міститься у секціях 101, 102, 151 Норвезького морського кодексу [132].

В американському праві керівним прецедентом є справа *Schnell v. The Vallescura*. Відповідно до цієї справи вантаж був пошкоджений під час перевезення з Іспанії до США в результаті недостатньої вентиляції вантажних

приміщень, а саме через те, що трюми були закриті через погану погоду, та з вини капітана і екіпажу, в результаті чого трюми не відкривалися і в хорошу погоду. Верховний суд США визначив, що перевізник несе відповідальність у розмірі повного збитку, оскільки неможливо було визначити, які збитки відносити до кожної з зазначених обставин [185].

Відповідальність перевізника за втрату, пошкодження або затримку в доставці вантажу в Конвенції Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів від 2008 року (далі – Конвенція 2008 року) сформульована у главі 5. В основу такої відповідальності покладено принцип вини перевізника, не обмежуючись загальним формулюванням відповідальності перевізника за провину, як це зроблено в Конвенції 1978 року.

Поняття мореплавства судна у Конвенції 2008 року (статті 14 та 17), порівняно з Міжнародною конвенцією про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (пункт 1 статті 4), зазнало деяких змін і приведене у відповідність до нових технологій перевезень. Конвенція 2008 року покладає на перевізника обов'язок щодо ретельної обережності з метою забезпечення морехідної якості судна, забезпечення екіпажу судна обладнанням та припасами, а також підтримувати вантажні приміщення, включаючи контейнери, придатними та безпечними для перевезення та збереження вантажу.

Перевізник несе відповідальність, якщо його зобов'язання були порушені діями або бездіяльністю: третіми особами, членами екіпажу судна (у тому числі капітаном), службовцями перевізника (або виконуючої сторони), або будь-якою іншою особою, яка виконує зобов'язання перевізника.

Ще однією особливістю Конвенції 2008 року є норми про палубний вантаж (стаття 25). Відповідно до пункту 1 статті 25 даної Конвенції вантаж можна перевозити на палубі у випадках:

- 1) якщо таке перевезення передбачено законом;

2) якщо вантаж перевозиться в або на контейнерах або на транспортних засобах, які пристосовані для перевезення на палубі, то палуби повинні бути спеціально пристосовані для їх перевезення;

3) перевезення на палубі здійснюється відповідно до договору перевезення або звичаями, традиціями або практикою даної галузі.

Частина 2 статті 25 Конвенції передбачає, що перевізник не несе відповідальності за втрату або пошкодження вантажу або затримку його, якщо вони викликані в результаті ризиків, які пов'язані з перевезенням вантажу на палубі відповідно до закону або відповідно до договору перевезення, звичаями, традиціями або практикою даної галузі.

При перевезенні вантажу на палубі в інших випадках, ніж ті, які передбачені статтею 25 Конвенції, перевізник несе відповідальність за втрату, пошкодження вантажу або затримку в доставці, викликані виключно перевезенням вантажу на палубі. У разі перевезення вантажу на палубі всупереч прямо вираженому в угоді між перевізником і відправником, що вантаж повинен бути перевезений під палубою, перевізник втрачає право на обмеження відповідальності.

У відносинах з третіми особами, які сумлінно придбали оборотний транспортний документ або електронний транспортний запис, перевізник не має права посилатися на правомірність перевезення вантажу на палубі згідно з пункт 1 статті 25 Конвенції 2008 року. Таке право може належати перевізнику, тільки якщо в умовах договору вказано, що вантаж підлягає перевезенню на палубі.

У Конвенції 2008 року у визначенні вантажу (стаття 1) окремо не використовується формулювання «живих тварин», як це було в Конвенції 1978 року. Що стосується спеціальних правил щодо перевезення живих тварин, то в договорі, незважаючи на загальну заборону виключення або обмеження відповідальності (статті 79, 80), допускаються виключення або обмеження обов'язків або відповідальності як перевізника, так і морської виконуючої сторони. Однак такі винятки або обмеження не мають сили у

випадку, якщо позивач доведе, що втрата, пошкодження або затримка вантажу сталися в результаті умислу або грубої необережності й з розумінням імовірності таких наслідків (стаття 81).

Загальна заборона вносити в договір перевезення винятки та обмеження обов'язків перевізника або морського перевезення виконуючої сторони (статті 79, 80) не допускається і тоді, коли йдеться про перевезення спеціального вантажу (стаття 81).

Допустимість внесення в договір спеціальної угоди зумовлена: характером і станом вантажу або обставинами і умовами, за яких здійснюється перевезення. Ці фактори повинні давати розумні підстави для спеціальної угоди про виключення або обмеження обов'язків, або відповідальності. При цьому такий договір перевезення не повинен стосуватися звичайних комерційних поставок, що здійснюються в рамках звичайної торгівлі [136, 189-191].

Важливу роль у сучасних морських перевезеннях відіграють мультимодальні перевезення. Завдяки яким перевезення вантажів здійснюється двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, який укладається між оператором мультимодальних перевезень та замовником послуги мультимодального перевезення. В Україні питання мультимодального перевезення вантажів підіймається у проекті Закону України № 4258 «Про мультимодальні перевезення».

Однак Кодекс торговельного мореплавства України не врегульовує питання відповідальності оператора мультимодальних перевезень, у зв'язку з чим може скластися практика, відповідна до якої оператор мультимодальних перевезень буде нести повну відповідальність перед вантажовласником за будь яку шкоду, яка були заподіяна вантажу від час морських перевезень. У той час, як відповідальність перевізника перед оператором мультимодальних перевезень буде обмеженою відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України та міжнародних договорів України.

2.4. Відповідальність вантажовласника за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві

Відповідальність вантажовідправника з урахуванням чинного міжнародного приватного морського права та національного права може бути розглянута в трьох аспектах: загального правила про відповідальність, відповідальності за достовірність поданих ним відомостей про вантаж і своєчасність та повноту переданих документів і спеціального правила про небезпечний вантаж.

Пункт 3 статті 4 Конвенції 1924 року містить положення, відповідно до якого відправник не відповідає за понесені перевізником або судном втрати або збитки, що виникли внаслідок або стали результатом будь-якої причини, якщо при цьому не мали місця дії, вина або недбалість відправника, його агентів або службовців.

КТМ України від 23.07.2021 року не містить загального правила про відповідальність вантажовідправника. В силу статті 4 Кодексу має діяти правило, встановлене статтею 49 Господарського кодексу України від 14.08.2021 року.

Своєю чергою законодавство Німеччини визначає відповідальність вантажовідправника як шкоду, що заподіяна перевізнику внаслідок: неправильної або недостатньої інформації щодо вантажу; неправильного маркування; недостатньої упаковки; або відсутності документів. Ця відповідальність не обмежена законом, але може бути обмежена договором [188]. У разі заподіяння шкоди вантажовідправник повинен довести, що шкода заподіяна не з його вини.

Створення загального правила про відповідальність вантажовідправника не є необхідним, оскільки така відповідальність повинна наставати на основі загальних цивільно-правових норм. Лише в тих випадках, коли специфіка морських перевезень цього вимагає, можуть бути створені

норми, що уточнюють (у тому числі підсилюють) відповідальність відправника.

Загальне правило про відповідальність вантажовідправника сформульовано в статті 12 Конвенції 1978 року, відповідно до якої вантажовідправник не відповідає за збитки, завдані перевізником або фактичним перевізником, або за пошкодження, отримане судном, якщо тільки така шкода або пошкодження не відбулися з вини вантажовідправника, його службовців або агентів. Службовець або агент вантажовідправника також не несе відповідальності за таку шкоду або пошкодження, якщо тільки збиток або пошкодження не були викликані провиною з його боку.

Якщо порівняти з відповідальністю перевізника, яка зазначена у пункті 1 статті 5 цієї Конвенції, то можна виявити такі розбіжності в правовому становищі перевізника і відправника:

1. Тягар доказування вини вантажовідправника, його службовців або агентів лежить на перевізнику. Що стосується самого перевізника, то його вина передбачається, поки не доведено протилежне, у всіх випадках, крім тих, які прямо передбачені Конвенцією 1978 року.

2. Перевізник, щоб звільнитися від відповідальності, повинен довести, які обставини призвели до збитку і що ним було вжито усіх заходів, які доцільно було вимагати, щоб уникнути шкоди. Своєю чергою вантажовідправнику достатньо лише довести відсутність своєї вини [51].

У пункті 5 статті 3 Конвенції 1924 року зазначається, що відправник гарантував перевізнику, на момент навантаження, точність марок, кількості місць, кількості і ваги вантажу, як вони ним вказані, і відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі втрати, збитки і витрати, що виникли внаслідок або стали результатом неточності цих даних. Право перевізника на таке відшкодування жодним чином не обмежує його відповідальності та його обов'язків за договором перевезення перед будь-якою особою, іншою, ніж відправник.

Існують різні точки зору вчених різних країн на юридичний ефект цього положення. Так, А. Кнут зазначав, що категоричну умову пункту 5 статті 3 Конвенції 1924 року не обмежує або позбавляє ефекту ширше формулювання пункту 3 статті 4 Конвенції 1924 року і що немає вказівки на те, що ця думка є хибною [162].

Р. Томас, навпаки, вважає, що відповідальність відправника є «абсолютною» і настає незалежно від провини. В іншому випадку, на його думку, важко пояснити, чому перевізник несе абсолютну відповідальність перед третьою стороною, в руках якої знаходиться коносамент, не маючи права вимагати відшкодування від відправника на тих же абсолютних умовах [207]. Звичайно, становище перевізника при взаєминах з сумлінним власником коносаменту інше, ніж у взаєминах з відправником. Протокол 1968 року вніс відповідну зміну до Конвенції 1924 року, виходячи з необхідності захисту третьої сторони, яка покладається на дані коносаменту, і ці зміни є розумними і базуються на комерційній необхідності. Що стосується перевізника, то він має право стягнути сплачені суми з відправника в порядку регресу [35, С. 227].

Відповідно до пункту 5 статті 3 Конвенції 1924 року відповідальність перед перевізником несе вантажовідправник. Положення вантажоодержувача в законодавстві деяких країн залишається недостатньо ясним. Відповідно до однієї з точок зору одержувач має всі права на позов і несе ті ж обов'язки щодо вантажу, як якби в коносаменті містився договір, який був укладений з ним. Хоча важко вважати, що вантажоодержувач був би зобов'язаний компенсувати перевізнику збитки, які виникли в результаті повідомлення якихось неправильних або неточних відомостей з боку відправника, що знаходиться від нього за багато тисяч миль, проте є підстави вважати, що в англійському суді положення вантажоодержувача викликало б певні сумніви [110].

Навпаки, Т. Скраттон вважає, що за такого становища тримач коносаменту не тільки не зміг би пред'явити позов до перевізника, а й сам би ніс перед ним відповідальність за неточність даних, зазначених відправником.

На його думку, до намірів творців Конвенції 1924 року входило встановити відповідальність тільки відправника, але не власника коносаменту. Якщо позов до перевізника в англійському суді пред'являється власником коносаменту, він може залучити до справи відправника як третю [187, С. 427-428]. Таке ж становище існує і в праві США – хоча відправник і гарантує перевізнику правильність вищевказаних даних, ця гарантія лише захищає перевізника проти позовів відправника. Якщо ж відправник навмисно вказав неправильну вартість вантажу, він позбавляється права вимагати відшкодування збитків «в будь-якому випадку» [35, С. 215].

Згідно зі статтею 137 КТМ України від 23.07.2021 року перевізник вантажу, капітан або агент перевізника складає на підставі підписаного відправником документа коносамент, який повинен містити, зокрема, дані про одержувача, найменування вантажу, марки, зокрема місця або про кількість вантажу, його особливі властивості, а також про фрахт та інші належні перевізникові платежі. Відправник відповідає перед перевізником за всі наслідки неправильності або неточності відомостей, зазначених у згаданому документі. Таким чином, це положення КТМ України можна вважати в основному відповідним Конвенції 1924 року, хоча в ньому прямо не говориться про обов'язок відшкодувати збитки, зрозуміло, що йдеться саме про цю форму відповідальності.

Відповідно до статті 144 КТМ України відправник повинен своєчасно передати перевізнику всі документи стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні, санітарні та інші адміністративні правила. Відправник відповідає перед перевізником за збитки, заподіяні внаслідок несвоєчасної передачі, неправильності або неповноти цих документів.

Як у першому, так і в другому випадку відповідальність відправника перед перевізником настає лише за наявності вини. Звичайно, у тих випадках, коли збитки заподіюються в результаті змішаної провини як відправника, так і перевізника, вони відшкодовуються відправником з урахуванням ступеня його провини.

Як приклад варто розглянути справу, в якій агент відправника вказав у вантажному дорученні країну призначення Швецію, а порт призначення – Аалвік. На підставі цього документа був виписаний коносамент, і судно вийшло в рейс. На шляху прямування капітан отримав від агента покупця зі Стокгольма повідомлення про те, що судно помилково слідує в Алвік (Швеція) замість Аалвік (Норвегія). Судно змінило курс на Норвегію. Відповідно до цього основною причиною виникнення збитку була помилка відправника, який неправильно вказав країну призначення вантажу. Однак капітан судна не міг не знати, що порт Аалвік знаходиться в Норвегії, а не в Швеції. Виходячи з вищезазначеного, відповідальність за збитки була покладена на обидві сторони, визначивши ступінь відповідальності відправника рівній 2/3 збитків, а ступінь відповідальності перевізника – 1/3. Згідно з переважною точкою зору, вантажоодержувача слід розглядати в якості третьої особи, на користь якої укладено договір [60, С. 79].

Відповідно до іншої точки зору, вантажоодержувач не є особливим учасником договору перевезення, і його слід вважати однією стороною договору разом з вантажовідправником. Існує точка зору, що одержувач є самостійним суб'єктом договору перевезення, а не третьою особою або єдиною стороною договору. У цьому випадку він мав би лише притаманні цьому суб'єкту права і ніс відповідні специфічні обов'язки, які не мають нічого спільного з обов'язками відправника.

Також можна згадати точку зору щодо договору перевезення вантажу, як на договір про вручення виконання третій особі. У цьому випадку вантажоодержувач не ніс би перед перевізником ніяких обов'язків.

Таким чином, нас можуть цікавити лише перші дві точки зору. Згідно зі статтею 133 КТМ України за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або

фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Отже, одержувач набуває право на одержання вантажу і повинен в якості загального правила нести лише ті обов'язки, які пов'язані з отриманням вантажу. Наприклад, згідно зі статтею 170 КТМ України одержувач зобов'язаний при прийманні вантажу сплатити перевізнику, якщо це не було зроблено раніше вантажовідправником (вантажодержувачем), належний фрахт, внести плату за простій, відшкодувати зазначені перевізником витрати, пов'язані з вантажем, а у випадку загальної аварії – зробити аварійний внесок або надати належне забезпечення. Можна погодитися, що цим особливостям правового становища одержувача найбільшою мірою відповідає погляд на договір морського перевезення вантажів як на договір на користь третьої особи [35, С. 230]. Слід зазначити, що інститут загальної аварії та договор морського перевезення вантажів мають нерозривний зв'язок.

Якщо ж погодитися з другою точкою зору, то доведеться визнати, що відправник і одержувач мають однакові права і мають такі самі обов'язки перед перевізником, у тому числі й за неправильне зазначення відправником даних про вантаж і несвоєчасне подання необхідних документів. Однак наведені вище норми КТМ України не залишають можливості для такого тлумачення.

Стаття 109 Кодексу торговельного мореплавства Болгарії (далі – КТМ Болгарії) містить положення, аналогічне статті 137 КТМ України, а стаття 130 Кодексу Болгарії відповідає в основному статті 144 КТМ України. Крім цього, КТМ Болгарії у статті 182 передбачено, що відправник повинен відшкодувати збитки, які він завдав перевізнику, передавши на судно партії товарів, у яких неправильно вказаний їх вид і властивості або здійснивши завантаження без відома перевізника [42].

Своєю чергою стаття 123 Морського кодексу Польщі (далі – МК Польщі) передбачено, що відправник зобов'язаний своєчасно надати перевізнику відповідні документи на вантаж, необхідні для його перевезення.

Крім того, відправник несе відповідальність за збитки, спричинені затримкою доставки, а також порушеннями або неточностями в документах, передбачені пункту 1 статті 123.

Відповідно до статті 124 МК Польщі відправник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок неточностей або помилок у декларації щодо типу або властивостей вантажу, перед перевізником, а також перед пасажирями, екіпажем та іншими особами.

У статті 125 МК Польщі прямо вказується, що фрахтувальник не відповідає за шкоду, заподіяну вантажем перевізнику або судну не з вини фрахтувальника [147].

Відповідно до статті 482 Торговельного кодексу Німеччини (далі – ТК Німеччини) від 2016 року перед передачею вантажу перевізнику вантажовідправник повинен надати перевізнику інформацію про вантаж, яка необхідна для його перевезення. Зокрема, вантажовідправник повинен надати інформацію в текстовій формі щодо кількості або ваги товарів, а також основних знаків і характеру товарів. Якщо третя особа, яка вказана відправником, доставляє вантаж перевізнику для перевезення, перевізник може зажадати, щоб така третя особа надала йому інформацію, зазначену у другому реченні частини.

Крім того, відповідно до статті 487 ТК Німеччини відправник повинен надати перевізнику такі документи і таку інформацію, які можуть знадобитися для офіційної обробки перед доставкою товарів, зокрема, для митного оформлення.

Статтею 488 ТК Німеччини передбачена відповідальність відправника та третіх осіб. А саме, у частині 1 цієї статті зазначено, що відправник вантажу відшкодовує перевізнику збитки і витрати, які спричинені будь-чим з такого:

- 1) неточність або неповнота необхідної інформації про товар;
- 2) нездатність повідомити перевізника про небезпечний характер вантажу;
- 3) недостатня упаковка або маркування товару; або

4) відсутність, неповнота або неточність документів чи інформації, передбачених статтею 487 [146].

Відповідно до пункту 1 статті 17 Конвенції 1978 року вантажовідправник гарантує перевізнику точність поданих ним для включення в коносамент даних щодо загального характеру вантажу, його марок, кількості місць, ваги і кількості. Вантажовідправник повинен відшкодувати перевізнику збиток, який був результатом неточності цих даних. Вантажовідправник залишається відповідальним, навіть якщо коносамент був ним переданий. Право перевізника на таке відшкодування жодним чином не обмежує його відповідальності за договором морського перевезення перед будь-якою іншою, ніж вантажовідправник, особою.

Положення Конвенції 1978 року відрізняється від положень Конвенції 1924 року лише тим, що відповідно до Конвенції 1978 року в положенні міститься норма про збереження відповідальності вантажовідправника навіть у тому випадку, якщо він передає коносамент третій особі.

Що стосується небезпечних вантажів, то Конвенція 1924 року в пункті 6 статті 4 визначає, що вантажі легкозаймисті, вибухові або небезпечні, на навантаження яких перевізник, капітан або агент перевізника, знаючи про їх природу або їх характер, не погодився б, можуть бути в будь-який час до розвантаження вивантажені з судна в будь-якому місці або знищені, або знешкоджені перевізником без компенсації, і відправник таких вантажів несе відповідальність за всі збитки і витрати, що прямо або побічно виникли внаслідок або стали результатом їх навантаження. Якщо який-небудь з таких вантажів, занурений з відома і згоди перевізника, стане небезпечним для судна або вантажу, він може бути у такий же спосіб видалений з судна в будь-якому місці, знищений або знешкоджений перевізником без відповідальності з його боку, за винятком випадку загальної аварії, якщо вона відбудеться.

Отже, ця стаття передбачає два випадки: навантаження небезпечного вантажу без відома перевізника і навантаження зі знанням ним небезпечних

властивостей вантажу. Залежно від цих обставин і виникають різні правові наслідки.

КТМ України врегульовує це питання у статті 153, відповідно до якої небезпечний вантаж, щодо якого відправник подає недостовірну інформацію, може бути в будь-який час вивантажений або знищений чи знешкоджений перевізником, як того вимагатимуть обставини, без відшкодування відправнику пов'язаних із цим збитків; та стаття 154, відповідно до якої, якщо навантажений з відома і за згодою перевізника вантаж, зазначений у статті 153 цього Кодексу, стане небезпечним для судна, іншого вантажу або людей, які знаходяться на судні, то перевізник вправі обійтися з таким вантажем згідно з частиною першою статті 153 цього Кодексу. Відправник у такому випадку не несе відповідальності перед перевізником за збитки, заподіяні у зв'язку з перевезенням зазначеного вантажу, за винятком загальної аварії. Перевізник має право на фрахт у розмірі, пропорційному фактичній дальності перевезення вантажу до моменту його припинення.

Відмінність статті 153 КТМ України від Конвенції 1924 року полягає в тому, що відповідно до Кодексу вантаж повинен бути обов'язково зданий під неправильним найменуванням, тоді як у Конвенції 1924 року йдеться про необхідність інформування перевізника про небезпечний характер вантажу.

Практика морських перевезень свідчить, що основною небезпекою є не задача вантажу під неправильним найменуванням (це трапляється доволі рідко), а пред'явлення перевізнику небезпечних вантажів під правильним найменуванням, але без належного маркування та інформації про його властивості.

Варто зазначити, що згідно зі статтею 153 КТМ України відправник відповідає за всі збитки, заподіяні перевізнику або третім особам у зв'язку з перевезенням зазначеного вантажу, причому ця відповідальність настає незалежно від провини відправника, тобто достатньо самого факту невідповідності даних відправника про небезпечний вантаж його дійсним об'єктивним властивостям і якостям.

Стаття 154 КТМ України доповнена умовою, згідно з якою небезпечний вантаж може бути знищений або вивантажений і в тому випадку, якщо він стає небезпечним не тільки для судна і вантажу, як це зазначено в Конвенції 1924 року, а й для людей, які перебувають на судні.

Статті 153 та 154 КТМ України по-різному вирішують питання про право перевізника на фрахт. У першому випадку, якщо вантаж буде знищений, фрахт за перевезення такого вантажу не повертається, а якщо він під час відправлення не був сплачений, перевізник може стягнути його повністю. У другому випадку перевізник має право на фрахт у розмірі, пропорційному відстані, фактично пройденій цим судном з вантажем.

МК Польщі вирішує це питання у статті 127, відповідно до частини першої якої перевізник може вивантажити вантаж, знищити його або знешкодити без зобов'язання відшкодувати заподіяну шкоду у випадку, якщо вантаж містить легкозаймисті, вибухові або інші небезпечні матеріали, і був помилково завантажений на судно, або перевізник не міг, приймаючи вантаж, перевірити його небезпечні властивості, і не був попереджений про ці властивості. Відправник несе відповідальність за шкоду, заподіяну вантажем та транспортування такого вантажу.

Крім того, відповідно до частини §2 статті 122 МК Польщі відправник зобов'язаний на вантажах легкозаймистих, вибухових або небезпечних у іншому відношенні вантажах зробити відповідні написи і повідомити перевізнику необхідні відомості про їх властивості.

Таким чином, відповідно до МК Польщі негативні наслідки для відправника можуть настати і в тому випадку, якщо він передав вантаж перевізнику під правильним найменуванням, але не інформує перевізника про його властивості й не позначить вантаж відповідним маркуванням, а також, якщо перевізник не зможе встановити, що вантаж небезпечний, шляхом звичайного огляду.

Відповідно до статті 483 ТК Німеччини під час перевезення небезпечних вантажів власник вантажу або третя особа, яка діє від імені

власника вантажу, повинна своєчасно та у письмовому вигляді поінформувати перевізника про конкретні особливості вантажу та, за необхідності, надати інформацію щодо будь-яких запобіжних заходів, які можуть бути необхідні. Крім того, якщо перевізник, капітан або судновий агент знали про характер небезпеки під час прийняття вантажу або були поінформовані, то перевізник може вивантажити, передати для зберігання або повернути небезпечний вантаж чи, у разі необхідності, знищити вантаж або знешкодити його, при цьому перевізник не несе відповідальності за спричинені збитки власнику вантажу. Якщо перевізник, капітан або агент знають про характер небезпеки під час прийняття для перевезення, або якщо вони були поінформовані про особливості вантажу, то перевізник може вживати тільки заходів, що виставлені у перші пропозиції. Перевізник не несе відповідальності перед власником вантажу, якщо небезпечний вантаж становить загрозу для судна або його вантажу, і така небезпека була спричинена з вини перевізника.

Стаття 146 КТМ Болгарії зазначає, що перевізник може без виплати компенсації за вантаж вивантажувати легкозаймисті, вибухонебезпечні та інші небезпечні вантажі, які були завантажені на судно під неправильною назвою, і він не міг встановити їх небезпечний характер під час навантаження, проаналізувавши їх зовнішній стан. Витрати на розвантаження і завдані збитки несе відправник. Відповідно до частини 2 даної статті перевізник може вивантажити такий вантаж у випадках, коли вантаж розміщений у приміщеннях судна із зазначенням їх фактичних властивостей, якщо під час перевезення вони стають небезпечними для людей або інших вантажів. У даному випадку перевізник має право на фрахт пропорційно фактично пройденій відстані.

У країнах – учасницях Конвенції 1924 року застосування пункту 6 статті 4 не викликає будь-яких труднощів, хоча час від часу і виникають спори, пов'язані з тлумаченням. Одним із питань, що породжують спори, є обов'язок відправника інформувати про небезпечні властивості вантажу. Відомо, що професійний перевізник повинен мати певні знання щодо властивостей

перевезених вантажів. Тому в тих випадках, коли перевізнику здається вантаж під правильним найменуванням і його властивості вважаються загальновідомими, перевізник навряд чи зможе вивантажити або знищити його лише на тій підставі, що відправник не інформував його про небезпечні властивості вантажу.

У тому випадку, якщо вантаж здається під неправильним найменуванням і перевізник не може розумно припускати це, він має право вчинити з вантажем відповідно до положень, які зазначені вище, і відправник зобов'язаний відшкодувати йому всі пов'язані з таким навантаженням збитки.

Якщо судну, вантажу або людям не загрожує небезпека лише в силу виявлення на борту судна вантажу з небезпечними властивостями, перевізник повинен вчинити з цим вантажем залежно від конкретних обставин. Це, звичайно, не означає, що дії капітана у всіх випадках повинні бути адекватними загрозі. Під впливом різних факторів може бути прийнято рішення, яке згодом, у спокійній обстановці може піддаватися критиці, проте основним критерієм оцінки дій перевізника повинна бути наявність реальної небезпеки.

Якщо виявлений небезпечний вантаж знаходиться в такому судовому приміщенні й поблизу вантажів, де б він би був розміщений і міг безпечно перевозитися навіть у випадку знання перевізником властивостей вантажу, знищення такого вантажу не було б виправданим. В іншому випадку вантаж може бути перевантажений в інше приміщення і доставлений за призначенням.

Морське законодавство враховує всі ці обставини. Згідно зі статті 119 МК Норвегії, якщо легкозаймисті вибухові або інші небезпечні вантажі були занурені без знання перевізником їх властивостей, він має право, залежно від того, як цього вимагає ситуація, вивантажити, знешкодити або знищити такі вантажі без відповідальності за збитки.

У тих випадках, коли стає небезпечним вантаж, занурений з відома і згоди перевізника, також можуть виникнути деякі спірні питання. Слід

зазначити, що якщо вантаж вивантажується або знищується через невиконання перевізником свого обов'язку щодо приведення судна в морехідний стан або в результаті неправильного розміщення вантажу на судні, то перевізник не буде звільнений від відповідальності за втрату такого вантажу або мати право на відшкодування збитку.

Відповідно до пункту 6 статті 4 Конвенції 1924 року перевізник має право вивантажити вантаж, який став небезпечним протягом рейсу, навіть у тому випадку, якщо така загрозна ситуація виникла в результаті помилки самого перевізника. Очевидно, у тих випадках, коли вантажі, про властивості яких перевізнику було відомо, стають небезпечними, він також повинен вчинити дії залежно від обставин, що склалися.

У Конвенції 1978 року спеціальне правило про небезпечний вантаж зазнало певних змін, переважно покликаних на відображення судової практики.

Так, відповідно до пункту 1 статті 13 Конвенції 1978 року вантажовідправник повинен нанести маркування або позначити відповідним способом небезпечний вантаж як небезпечний. Наслідки невиконання спеціального правила містяться в пункті 2, положення якого доволі широкі й зводяться до такого: коли вантажовідправник передає небезпечний вантаж перевізнику або фактичному перевізнику, залежно від обставин, вантажовідправник повинен інформувати його про небезпечний характер вантажу і, якщо необхідно, про запобіжні заходи, яких слід вжити. Якщо вантажовідправник не зробить цього, а такий перевізник або такий фактичний перевізник іншим чином не обізнані про небезпечний характер вантажу, – вантажовідправник несе відповідальність перед перевізником і будь-яким фактичним перевізником за збитки, які виникли в результаті відвантаження такого вантажу і вантаж може бути в будь-який час вивантажений, знищений або знешкоджений, як того можуть зажадати обставини, без сплати компенсації.

Згідно з пунктом 2 вантажовідправник зобов'язаний інформувати перевізника про небезпечний характер вантажу. Цей обов'язок має безумовний характер. Оскільки частина вантажу передається безпосередньо фактичному перевізнику, вантажовідправник зобов'язаний інформувати і його про небезпечний характер вантажу.

Інакше вирішено питання про запобіжні заходи, яких слід вжити перевізнику: вони повідомляються йому не завжди, а в разі потреби. Таке рішення пов'язане з тим, що іноді перевізник раніше вже здійснював перевезення даного виду небезпечних вантажів і отримав від вантажовідправника відповідні інструкції. Навряд чи є необхідність знову повторювати їх при кожному наступному перевезенні.

Якщо вантажовідправник не виконає зазначені вище вимоги, він несе відповідальність за всі збитки, і вантаж може бути в будь-який час вивантажений або знищений. Ця відповідальність настає незалежно від провини відправника вантажу. Однак порівняно з Конвенцією 1924 року тут створено два істотних доповнення. По-перше, негативні для відправника наслідки настають у тому випадку, якщо перевізник або фактичний перевізник не знають про небезпечний характер вантажу. Наприклад, якщо вантажовідправник передав вантаж перевізнику і надав необхідну інформацію, проте перевізник, передаючи вантаж фактичному перевізнику, не повідомив йому інформацію, отриману від відправника. По-друге, перевізник повинен надійти з вантажем з урахуванням існуючих обставин.

Відповідно до пункту 3 статті 13 Конвенції 1978 року жодна особа не може посилатися на положення пункту 2, якщо під час перевезення вона прийняла вантаж до свого відання, знаючи про його небезпечний характер.

Пункт 3 вирішує таку проблему: іноді відправник задалегідь не інформує перевізника про небезпечний характер вантажу, проте це стає відомим йому в момент передачі. В іншому випадку вантаж може бути доставлений перевізнику іншою особою, крім відправника, і перевізник у момент приймання вантажу був обізнаний про його небезпечний характер.

Зрозуміло, відправник не звільняється від відповідальності лише в силу одного того факту, що він повідомив перевізника або фактичного перевізника про небезпечний характер вантажу або встановлено, що вони іншим чином були поінформовані про це. Якщо збиток буде завдано за таких обставин, відповідальність відправника може настати на загальних підставах, тобто за наявності вини.

Нарешті, згідно з пунктом 4 у тих випадках, коли положення підпункту b пункту 2 незастосовні або на них не можна посилатися, якщо небезпечний вантаж стає фактично небезпечним для життя чи майна, він може бути вивантажений, знищений або знешкоджений, як того можуть зажадати обставини, без сплати компенсації, крім як у силу зобов'язання щодо участі в покритті збитків щодо загальної аварії або коли перевізник несе відповідальність відповідно до положень статті 5.

Пункт 4 регламентує права перевізника відповідно до вантажів, які стали небезпечними для життя чи майна. Тут необхідно звернути увагу на такі три аспекти. По-перше, вантаж повинен стати фактично небезпечним. По-друге, перевізник може вчиняти дії з вантажем залежно від фактичних обставин. Це означає, що спосіб розпорядження повинен відповідати конкретним обставинам даного випадку. За наявності спору на перевізнику лежить тягар доведення того, що обраний ним спосіб розпорядження вантажем узгоджується з певними обставинами. Не довівши такої відповідності, перевізник відповідає за пов'язані з цим наслідки, до яких передусім треба віднести виплату певної компенсації власникові вантажу. Тим часом перевізник не завжди в змозі точно визначити ступінь небезпеки перевезення конкретного вантажу, а отже, практично позбавлений можливості вибрати адекватний спосіб розпорядження вантажем, особливо в умовах виникнення реальної небезпеки, яка загрожує судну або іншому вантажу. Тому умова про вибір у всіх випадках відповідного способу розпорядження вантажем може виявитися в ряді випадків нездійсненною.

По-третє, посилення на стяттю 5 Конвенції 1978 року не дає можливості перевізнику, яким була допущена недбалість (наприклад, при навантаженні, в результаті якої вантаж згодом стає небезпечним), знищити вантаж без виплати компенсації.

Аналіз спеціального правила про небезпечні вантажі дасть можливість зробити висновок, що хоча на перший погляд стаття 13 Конвенції 1978 року і містить нові положення, які погіршують становище морського перевізника, судова практика і доктринальне тлумачення пункту 6 статті 4 Конвенції 1924 року, як це було показано вище, вже доходили висновків, які тепер отримали відображення в Конвенції 1978 року.

Що стосується Конвенції Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року, то вона не внесла істотних змін в існуюче законодавство у міжнародному приватному морському праві щодо відповідальності вантажовідправника.

Відповідно до пункту 1 статті 27 Конвенції 2008 року вантажовідправник, якщо інше не передбачено договором перевезення, зобов'язаний доставити товар до перевізника у стані «готового до перевезення», що означає доставку товару в такому стані, що:

1) вантаж повинен витримати передбачене перевезення, включаючи їх навантаження, транспортування, укладання та кріплення, а також розвантаження; та

2) вантаж не завдасть шкоди людям або майну.

Пункт 3 статті 27 Конвенції 2008 року встановлює, що у випадках, коли контейнер упаковується або транспортний засіб вантажиться вантажовідправником, то вантажовідправник належним чином і ретельно здійснює укладання, ув'язку та закріплення вмісту в або на такому контейнері або такому транспортному засобі таким чином, щоб вони не заподіяли шкоди людям або майну. Незважаючи на те, що дане зобов'язання вантажовідправника є типовим для договорів перевезення, ця норма не набула відображення у Конвенціях 1924 та 1978 років.

Крім того, пункт 2 статті 27 Конвенції 2008 року встановлює, що вантажовідправник повинен належним чином і ретельно виконувати будь-яке зобов'язання, прийняте відповідно до домовленості, яка була досягнута згідно з пунктом 2 статті 13.

Стаття 29 Конвенції 2008 року зазначає, що вантажовідправник зобов'язаний своєчасно надати перевізнику таку інформацію, інструкції та документи, що мають відношення до вантажу, які не можуть бути розумно отримані перевізником з іншого джерела і які в розумних межах необхідні для:

1) належної обробки та перевезення вантажу, включаючи заходи обережності, які повинні бути прийняті перевізником або виконуючою стороною; і

2) дотримання перевізником норм, положень або інших вимог державних органів у зв'язку з передбачуваним перевезенням за умови, що перевізник своєчасно повідомляє вантажовідправника про необхідну йому інформацію, інструкції і документи.

Положення, які зазначені в пункті 1 статті 30 Конвенції 2008 року, фактично не змінили існуючі норми щодо зобов'язань вантажовідправника перед перевізником, які зазначені у інших міжнародних конвенціях про перевезення вантажів.

Стаття 31 Конвенції 2008 року зазначає, що відправник зобов'язаний надати перевізнику інформацію, необхідну для складання відомостей про договір, що разом з пунктом 1 статті 36 становлять:

- 1) належний опис вантажу для транспортування;
- 2) основні марки, необхідні для ідентифікації вантажу;
- 3) число місць або предметів, або кількість вантажу;
- 4) вага вантажу, якщо він зазначений відправником вантажу;
- 5) найменування вантажовідправника;
- 6) найменування вантажоодержувача, якщо таке є;
- 7) найменування особи, якій надає транспортний документ, якщо такі

є.

Стаття 32 Конвенції 2008 року передбачає особливе положення про зобов'язання вантажовідправника, а саме вантажовідправник зобов'язаний повідомляти перевізника про небезпечні властивості або характер вантажу своєчасно, до здачі вантажу перевізнику, або виконуючій стороні. Якщо вантажовідправник не робить цього і перевізник або виконуюча сторона не дізнаються як-небудь інакше про небезпечні властивості або характер вантажу, то вантажовідправник несе перед перевізником відповідальність за втрати або збитки, що є результатом ненадання такої інформації. Крім того, вантажовідправник зобов'язаний нанести маркування або позначити небезпечний вантаж відповідно до будь-яких норм, положень або інших вимог публічних органів, які можуть застосовуватися на будь-якій стадії передбачуваного перевезення вантажу. Якщо вантажовідправник не робить цього, то він несе перед перевізником відповідальність за втрати або збитки, що є результатом його бездіяльності.

Обов'язок, передбачений у статті 32 Конвенції 2008 року, виникає не лише там, де вантажі мають небезпечну природу чи характер, але також коли вони мають обґрунтовану ймовірність стати такою небезпекою, яка накладає на вантажовідправника більш жорсткіше зобов'язання. Крім того, це положення покладає на вантажовідправника новий обов'язок щодо маркування небезпечних вантажів відповідно до будь-якого закону, нормативно-правові акти чи інші вимоги державних органів, що застосовуються протягом будь-якої стадії передбачуваного перевезення вантажу. Це зобов'язання, яке вже існувало шляхом застосування таких чинних законодавчих та нормативних актів, як правило, згідно з існуючими конвенціями, надає вантажу «юридичної небезпечності» на відміну від фізичної небезпечності. Однак тепер цей обов'язок підкреслюється як договірне зобов'язання вантажовідправника.

Стаття 15 Конвенції 2008 року регулює право вантажовідправника на здійснення заходів щодо небезпечних вантажів, під час завантаження їх на судно, з тими самими принципами, які застосовувались у Конвенціях 1924 та

1978 років. Дійсно, перевізник у разі відвантаження небезпечних вантажів може відмовитись від їх отримання, або отримавши їх, вжити заходів, якщо вантаж стане небезпечними або може стати небезпечним у період перевезення та становитиме реальну небезпеку для людей, майна чи навколишнього середовища. Важливо підкреслити, що тепер згідно з Конвенцією 2008 року перевізник також може вжити заходів, якщо вантаж є небезпечним або може стати небезпечним для навколишнього середовища. Стаття 15 Конвенції 2008 року прямо передбачає дотримання перевізником зобов'язань, викладених у статті 13, відповідно до якої, якщо перевізник знав про потенційно небезпечну природу вантажу, то він може бути звільнений тільки від відповідальності за його знищення або розвантаження, якщо він доведе, що виконує ці зобов'язання.

Висновки до розділу 2

1. Класифікація видів відповідальності у міжнародному приватному морському праві має свої особливості, а саме «конфлікт кваліфікації». Також існує особливість у сфері взаємовідносин уніфікованих норм з національним правом.

2. Питання щодо необхідності в уніфікації норм міжнародного приватного морського права щодо відповідальності учасників морського підприємства, у тому числі відповідальності судновласника, стоїть досить гостро, оскільки вже тривалий час існують різноманітні системи обмеження відповідальності судновласників тому виникла необхідність у прийнятті міжнародній уніфікованих положень.

3. Аналіз правової природи договору морського агентування свідчить про його особливості, відповідно до спеціальних законів або судових практик. Прикладом першого є глава 5 КТМ України, прикладом другого – судова практика Великої Британії та США.

4. На практиці, відповідно до справи Adler v. Dickson, питання захисту інтересів своїх службовців та агентів судновласники стали включати у коносаменти спеціальні застереження. Відповідно до даного застереження, стороною договору про перевезення є службовці та агенти.

5. Щодо правової регламентації договорів повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів (Роттердамські правила) слід зазначити, що новелою є застосування даних правил до перевезень вантажу іншими видами транспорту, крім морського, які передують і слідуєть за перевезеннями морем; положення про транспортні електронні документи, які відображають рівень розвитку сучасних технологій та електронного документообігу.

6. Охарактеризована особливість відповідальності перевізника у міжнародному приватному морському праві. А саме, необхідність доведення перевізником своєї непричетності до аварії, а також що така обставина не є наслідком його вини і що він вжив усіх розумних заходів, щоб уникнути цієї обставини і його наслідків. Таке формулювання може призвести до того, що перевізник нестиме відповідальність за шкоду в тих випадках, коли причина її залишається нез'ясованою. Дана особливість у торговельному мореплаванні називається тягар доведення.

7. У сучасних умовах здійснення морських перевезеннях існує необхідність у виділенні правових норм, що регулюють механізм визначення відповідальності оператора мультимодального перевезення, в окремий розділ Кодексу торговельного мореплавання України. Дана зміна необхідна у зв'язку з необхідністю уникнення можливості обходу норм, які регулюють питання обмеження відповідальності судновласника та перевізника морськими суднами.

РОЗДІЛ 3

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ ЩОДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НАСЛІДКИ АВАРІЇ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

3.1 Практика розгляду приватноправових спорів щодо відповідальності за наслідки аварії на морі у зарубіжних країнах

Виникнення спорів є притаманним явищем у торговельному мореплаванні, у зв'язку з цим договірними сторонами зазвичай передбачені методи вирішення будь-яких майбутніх конфліктів у спосіб, який вважається найбільш відповідним їхнім інтересам.

Арбітраж є найпопулярнішим способом врегулювання спорів у міжнародному приватному морському праві [104]. Визначити арбітраж можна як спосіб вирішення спорів, за допомогою якого сторони передають спори, що виникли між ними, на рішення однієї чи кількох неупереджених осіб, призначених за взаємною згодою, шляхом відступу від юрисдикції держави. Спеціальні морські арбітражі вирішують спори, які виникли у сфері міжнародного приватного морського права, а саме, коли існує зв'язок між *res litigiosa* (об'єкт спору) [182] та торговельним судноплаванням, промисловістю чи торгівлею [171; 27, с.145 - 149].

З огляду на відсутність конкретних джерел права, за винятком деяких положень, включених до Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року [1, с. 2], міжнародні договори про міжнародний комерційний арбітраж, такі як Конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень 1958 року та Європейська конвенція про зовнішньоторговельний арбітраж 1961 року, також врегульовують діяльність і спеціальних арбітражних комісій. Проте морські арбітражі мають свою особливість, а саме, він має певну форму відмінності щодо джерел права. Так, арбітражна угода зазвичай включається до контрактів на основі єдиних форм, що розробляються

та періодично оновлюються морськими організаціями, такими як Балтійська та Міжнародна морська рада (BIMCO) [138], Асоціація суднових брокерів та агентів (ASBA) [135] та Японська морська біржа (JSE) [160]. До таких угод належать: договори про перевезення вантажів, суднобудування, контракти на ремонт суден та утилізацію суден, угоди про порятунок суден тощо. Додатковим елементом специфіки морського арбітражу є наявність міжнародних арбітражних центрів, що спеціалізуються на вирішенні морських спорів, таких як Лондонська асоціація морських арбітрів (LMAA) [168], що базується в Лондоні, Товариство морських арбітрів Нью-Йорка (SMA) [202], Морський арбітраж у Франції (CAMP) [193], Токійська морська арбітражна комісія (ТОМАС) [208], Сінгапурська палата морського арбітражу (SCMA) [201] та Комісія морського арбітражу Китаю (СМАС) [142], правила та умови яких є джерелом морського арбітражу за наявності посилання в договорі. Крім того, арбітри можуть базувати свої рішення, принаймні частково, на *lex maritima*, наборі правил і принципів, що випливають з їх обов'язкової сили від постійного використання міжнародним морським співтовариством, які є альтернативою національним та міжнародним джерелам права та забезпечують світ судноплавства з юридичним інструментом, наділеним більшою кількістю гнучкості. *Lex maritima* можна кваліфікувати як м'який закон, оскільки формально він не має прямої обов'язкової дії; проте, оскільки звичаї та звичаї морської торгівлі відіграють роль і регуляторну функцію, визнану на міжнародному рівні операторами, вони набувають фактичного обов'язкового характеру, оскільки сторонам важко уникнути їх застосування. В основному це пов'язано з санкціями, спрямованими проти тих, хто не має наміру дотримуватись таких принципів, як, наприклад, ведення переговорів у більш жорстких умовах чи виключенням з ділових мереж. Більше того, відмінність морського арбітражу є об'єктом самого спору, який може стосуватися типових морських установ: більшість відмінностей виникає від сторін, що беруть участь у чартері, пов'язаних з передачею товару через невиконання продавцем або зобов'язаннями перевізника (наприклад,

пошкодження вантажів, що перевозяться, або питання про строки перевезення, несплату оренди); спори також можуть стосуватись будівництва суден, їх ремонту та зносу, фрахтування суден, страхових вимог, порятунку або відповідальності за делікт (наприклад, зіткнення на морі). Традиційно спори включають фактичні чи технічні питання, вирішення яких вимагає більш глибоких знань морської торгівлі, аніж знань з юридичних питань, які потребують втручання юристів; це також впливає і на вибір арбітрів, які тривалий час обиралися швидше серед досвідчених осіб, пов'язаних з торговельним мореплавством, ніж серед юристів [113; 23].

Домінування принципу автономії волі щодо спорів у торговельному мореплаванні підкреслюються використанням спеціальних арбітражів *ad hoc* [132], у яких правила, що регулюють процедуру, встановлені в арбітражній конвенції, на відміну від інституційного арбітражу, який, натомість, проводиться відповідно до обов'язкового правила арбітражного органу. Спеціальні арбітражі є більш гнучкими, а також вважаються більш швидкими, дешевшими та більш конфіденційними, ніж інституційні. З іншого боку, явним недоліком є те, що ефективність такого виду арбітражу залежить від волі сторін, які можуть неохоче співпрацювати, викликаючи процедурний збій, що може призвести до затягування часу, витраченого на вирішення питань, або до необхідності звернення до суду (наприклад, для призначення арбітрів). Морський арбітраж характеризується тим, що враховує як суб'єктивний критерій, що ґрунтується на національності та місці проживання сторін, так і об'єктивний критерій, що ґрунтується на характері спору та комерційній угоді, що лежить у його основі, зокрема, про залучення інтересів міжнародної торгівлі [171].

Міжнародний арбітраж відрізняється від міжнародного судочинства тим, що арбітражні сторони значною мірою визначають, які процесуальні правила регулюватимуть вирішення їх спору, а також визначають хто вирішуватиме спір. Правовою підставою для арбітражу є угода сторін про вирішення спорів у арбітражному суді. У цих угодах зазначаються не лише

питання, які мають бути вирішені арбітражем, а й юрисдикція суду, що підтверджує згоду сторін на арбітраж.

Міжнародні арбітражні провадження є заміною провадженням у публічних судових системах, і головною причиною, чому сторони вирішують спори у міжнародному комерційному арбітражі є те, що жодна зі сторін не може вести судовий розгляд у державних (публічних) судах, а також те, що арбітражні рішення легше виконувати, ніж судові рішення [104].

Як приклад розглянемо судову справу США щодо аварії судна «Star of Норе» 1856 року. У листопаді 1855 року фірма Annan, Talmage & Embury орендувала в Нью-Йорку судно «Star of Норе» разом з екіпажем (включаючи капітана та офіцерів). У лютому 1856 року завантажене судно відпливло з Нью-Йорка і направилося до Сан-Франциско [189]. Під час плавання, приблизно в середині квітня 1856 року, екіпажем судна була помічена велика кількість диму і пари, які виходили з люків судна. Під час обстеження судна було встановлено, що на ньому спалахнула пожежа в результаті самозаймання вугілля. Після встановлення джерела задимлення капітаном було прийнято рішення щільно закрити всі люки. Крім того, на борту судна перевозилась велика кількість міцних напоїв та пороху, які знаходились неподалік від приміщення з вугіллям. За таких обставин екіпаж судна запанікував та відмовлявся продовжувати плавання. Тому капітан судна прийняв рішення щодо заходу в затоку Сан-Антоніо як найближче якірне місце. Коли судно прибуло до входу в затоку, капітан судна викликав лоцмана, оскільки дно цієї затоки було невідоме капітану і він не хотів заходити в неї самостійно. Очікуючи лоцмана, екіпаж судна почав готувати якірні ланцюги, під час чого було встановлено, що в трюмі судна палав вогонь, що посилювало паніку серед екіпажу. Тим часом на морі почався шторм, який унеможлилював подальший рух судна по маршруту. Через три години після сигналу лоцману стало очевидно, що затока є безлюдною, і капітан, зваживши всі ризики, прийняв рішення зайти в затоку самостійно. Однак під час заходу в затоку відбулося зіткнення судна з рифом, про який капітан судна не знав, і в результаті судно

отримало значні пошкодження і застрягло на ньому. Судно почало набирати води, яка, своєю чергою, загасила пожежу. Після припинення шторму і зняття судна з рифу капітан прийняв рішення повернутись до найближчого порту Монтевідео. Наприкінці квітня 1856 року судно дійшло до зазначеного порту, в якому був проведений повний огляд судна, в результаті якого було встановлено, що ремонт судна становитиме 100 000 дол. США.

У зв'язку з тим, що в капітана судна не було коштів для здійснення ремонту, було прийняте рішення про продаж частини вантажу для приведення судна до морехідного стану та продовження плавання. Продаж щодо способу та відбору вантажу був здійснений з усією увагою до інтересів усіх зацікавлених.

Приблизно 11 вересня 1856 року судно покинуло Монтевідео без зайвих затримок і прибуло до Сан-Франциско 7 грудня 1856 року. Товари, що залишилися на борту, були доставлені одержувачам вантажу у встановлений термін і в належному стані.

Однак вже у березні – квітні 1857 року були направлені позовні заяви від усіх одержувачів вантажу до суду м. Сан-Франциско. Насамперед спори стосувалися обчислення загальноаварійних збитків, оскільки в них висловлювалося припущення, що акт зіткнення судна в затоці Сан-Антоніо не був добровільним актом, оскільки риф на момент зіткнення не був видимий і був невідомий капітану. Однак судом було встановлено, що, заходячи в затоку, капітан знав про ризики, з якими йому довелося зіткнутися, у випадку самостійного заходу в затоку. Крім того, запобіжні заходи, які були вжиті капітаном, щоб уберегтися від небезпеки при заході в затоку, були повністю підтримані судом і в результаті було прийнято висновок, що зіткнення судна не було зовсім несподіваним.

Таким чином, незважаючи на те, що капітан не мав наміру на посадку судна на риф, це не означає, що капітан не усвідомлював про дану небезпеку при заході у невідому йому затоку. Крім того, судом було визнано, що

небезпека, пов'язана із входом у невідому капітану затоку, була меншою, ніж небезпека щодо продовження свого курсу під час шторму.

У рішенні суду від 1869 року було встановлено:

1) Для встановлення добровільної посадки судна на мілину (на риф) не є обов'язковим існування наміру для здійснення посадки на мілину. Достатньо, щоб ця дія була зроблена в інтересах загальної безпеки всіх зацікавлених осіб.

2) Посадка на мілину є добровільною, якщо воля людини тією чи іншою мірою сприяє цьому, хоча існування конкретного рифу або берега, на якому застрягло судно, раніше не було відомо капітану, і хоча він не мав наміру посадки судна на нього, за умови, що капітан усвідомлював, що основний ризик, який він може понести під час заходу в затоку, є посадка судна на мілину, і що дана обставина не є несподіваною для нього.

3) Принципи, які зазначені вище, поширюються на факти цієї справи, і посадка на мілину вважається добровільною. Це було зроблено з метою, щоб всі збитки та витрати, що виникли в результаті цієї посадки на мілину, є загальноаварійними.

4) За загальним правилом, вартість судна, якщо воно не отримало жодних надзвичайних пошкоджень під час плавання і не було відремонтоване за цей рахунок, є його вартістю на момент прибуття в пункт призначення. Але якщо судно отримало пошкодження під час плавання і було здійснено ремонт, вартість судна становить його вартість до того, як був зроблений такий ремонт. У випадку, якщо відсутні дані відомості, то береться значення з полісу страхування, який був складений у порту відправлення. Однак у даному випадку слід зробити справедливий і розумний висновок про погіршення стану.

5) Витрати на загальну аварію, коригування яких було здійснено фрахтувальниками судна в порту доставки, не стягуються в адміралтействі на судні або фрахті, якщо результати не були прийняті та використані в суді комісіонером, який проводив коригування за рішенням суду.

б) Капітан не може проводити ремонт, якщо він не має коштів. Проте у випадку, якщо капітан не має змоги зв'язатися з власником судна, він може продати частину вантажу з метою ремонту судна. Витрати, принесені для залучення таких коштів, є предметом загальної аварії. Це правило застосовується для пожертвування шляхом продажу частини вантажу або шляхом виплати морських відсотків [188].

Проаналізувавши вищезазначену справу, слід зазначити, що у рішенні суду у цій справі було сформовано визначення, відповідно до якого, внески за загальною аварією визначаються як внески від усіх учасників морського підприємства, щоб відшкодувати втрати одного з них, зроблені добровільно частиною вантажу або судна з метою порятунку решти майна й життя на борту від небезпеки, що насувається, або надзвичайні витрати, понесені з необхідністю захисту загального інтересу на судні й спільної вигоди. Збитки, які бувають заявлені в загальній аварії, зазвичай поділяються на два класи:

1) збитки від пожертвування частини судна або вантажу, свідомо понесені з метою захисту морського підприємства від загибелі;

2) збитки, понесені від надзвичайних витрат заради спільної вигоди.

Спільна справедливість передбачає, що якщо дві або більше сторін схильні до одного ризику на морі, і одна з них, у момент неминучої небезпеки, жертвує з метою уникнення небезпеки, що насувається, або несе надзвичайні витрати, сприяючи загальній безпеці, то такі збитки або витрати повинні бути розподілені пропорційно на всіх учасників морського заходу.

Це визначення було відображене у Йорк-Антверпенських правилах 1974 року [192]. Крім того, розгляд цієї справи свідчить, що розгляд справ щодо торговельного мореплавства в судовому процесі США є доволі тривалою процедурою, порівняно з розглядом справ у арбітражному суді або у спеціалізованих арбітражних установах, які спеціалізуються на розгляді спорів, які виникли у сфері торговельного мореплавства.

Особливість цієї справи полягає у застосуванні принципу *lex rei sitae*, також відомому в англосаксонському праві як *in rem*, відповідно до якого

позов був поданий до суду місцезнаходження речі, а саме судна, замість *lex societatis*, *forum contractus* або *locus delicti*. Крім того, при розгляді спору був використаний *lex benignitatis* та *lex fori*.

Арбітраж є привабливою альтернативою судового розгляду, оскільки сторони обирають свій власний суд з нейтрального вирішення спору. Однак через збільшення міжнародного арбітражу та процедур відбору судів та арбітрів тривалість арбітражу також стає дедалі більшою. Сторони спору, як правило, віддають перевагу арбітражу, ніж державному суду, оскільки розгляд спору в арбітражі зазвичай є приватним, що дає змогу компаніям з давніми відносинами вирішувати свої спори подалі від громадського контролю, рятуючи основні ділові відносини. Як згадувалося раніше, основним недоліком арбітражу є відсутність у арбітражного суду примусових повноважень, необхідних для підтримки процесу, і такі повноваження можуть знадобитися для примусового відкриття, явки свідків або у крайньому випадку – контролю. Однак ефективність міжнародного арбітражу залежить від державної та міжнародної підтримки. Крім того, рішення арбітра не обов'язково приводить до вирішення спору. Сторони арбітражного провадження часто звертаються до національних проваджень у місцевих судах для виконання або угоди про арбітраж, або арбітражне рішення, що підкреслює неефективність арбітражного суду у винесенні рішення, що підлягає прямому виконанню.

Місце арбітражу визначає процесуальне право, що застосовується до арбітражу, і обсяг втручання національних судів. *Lex arbitri*, також відомий як *lex loci arbitri*, – це закон, що регулює арбітраж та всі питання, що стосуються поведінки та процедури арбітраж регулюється цим законом.

Lex arbitri може бути іншим національним законодавством, ніж законодавство, що регулює сутність спору сторін або третейську угоду. На початку арбітражного процесу, як за національним законодавством, так і за міжнародними договорами, такими як Конвенція 1958 року, саме суди – а не арбітри – забезпечують виконання угоди про арбітраж.

Незважаючи на те, що сторони арбітражної угоди погоджуються на арбітраж, намагаючись уникнути державних судів, судова система відіграє вирішальну роль у рамках арбітражу. У арбітражному провадженні часто виникає потреба у вжитті тимчасових заходів правового захисту чи інших тимчасових запобіжних заходів. Тимчасові заходи правового захисту та проміжні заходи мають різні форми, залежно від сторін, що беруть участь. Найчастіше ці заходи правового захисту передбачають або обмеження майна (арешт чи утримання майна), або тимчасові накази, також відомі як заборони, що запобігають зміні власника майна або покликані на збереження стану майна для майбутньої перевірки і таким чином зберегти статус-кво між сторонами до вирішення їх спору. Часто виникають питання щодо того, чи мають арбітражні суди або державні суди повноваження на ухвалення того чи іншого рішення. Арбітражний суд у даному випадку звертається до арбітражних правил, згідно з якими він діє, щоб визначити, чи надається йому така юрисдикція. Деякі арбітражні суди надають тимчасові заходи, інші явно цього не роблять, а багато арбітражних судів направляють сторони до національних судів для вирішення тимчасових рішень. Арбітражні суди направляють сторони до суду, оскільки арбітражні суди не мають примусових повноважень щодо виконання своїх тимчасових ухвал, а також тимчасові заходи правового захисту можуть належним чином виконуватися лише через судову систему. Арбітражний регламент ЮНСІТРАЛ у статті 26 містить єдине положення, яке чітко дозволяє арбітражним судам, а також судам призначати тимчасові заходи захисту, але Регламент не надає арбітражному суду примусових повноважень для виконання будь-яких тимчасових заходів щодо надання допомоги [10].

Підстава для втручання суду, для допомоги та контролю передбачена стаття 5 Типового закону ЮНСІТРАЛ щодо міжнародного торговельного арбітражу 1985 року (далі – Типовий закон ЮНСІТРАЛ) [114]. Вимога щодо арбітражної угоди викладена у пункті 2 статті 7 Типового закону ЮНСІТРАЛ, а саме арбітражна угода укладається в письмовій формі. Угода вважається

укладеною в письмовій формі, якщо вона міститься в документі, підписаному сторонами, або укладена шляхом обміну листами, повідомленнями по телетайпу, телеграфу або з використанням інших засобів електров'язку, що забезпечують фіксацію такої угоди, або шляхом обміну позовною заявою і відкликанням на позов, в яких одна зі сторін стверджує про наявність угоди, а інша проти цього не заперечує. Посилання в договорі на документ, який містить арбітражне застереження, є арбітражною угодою за умови, що договір укладений у письмовій формі і це посилання є таким, що робить згадане застереження частиною угоди.

Більшість національних судів розглядають арбітраж як належний спосіб вирішення міжнародних комерційних спорів і прагнуть у міру можливості вводити в дію арбітражні угоди, а не намагаються звузити сферу дії угоди, щоб зберегти юрисдикцію суду [71]. Арбітражний суд скоріше вважатиме розумним спробувати вирішити всі вимоги сторін у рамках одного провадження. На відміну від арбітражного рішення рішення державного суду може створити прецедент.

Як приклад можна навести справу щодо аварії судна «Prestige» 2002 року. Аварія танкера «Prestige» [165], зареєстрованого на Багамських островах, сталася 13 листопада 2002 року. Під час проходження Біскайської затоки судно потрапило у сильний шторм, у результаті чого на корпусі судна утворилася тріщина довжиною 35 метрів. Через цю тріщину вантаж танкера, приблизно 76 972 тонни мазуту, почав потрапляти у море. Судно знаходилося за 30 кілометрів від Кабо Фіністерре (Галісія, Іспанія), однак влада Іспанії та Португалії не надала доступу щодо заходу аварійного судна до портів. У результаті судно було відбуксоване у море, і 19 листопада 2002 року, за 260 кілометрів від узбережжя Іспанії, аварійне судно розвалилось на дві частини й затонуло. У Світовий океан потрапило близько 63 272 тонн мазуту, ще близько 13 700 тонн залишилось в уламках судна. Очікуючи велику кількість претензій, страхова компанія, яка повинна була компенсувати завдані збитки, відкрила офіси у Ла-Коруньї (Іспанія) та Бордо (Франція), останній офіс був

закритий 2006 року [181]. Станом на 2013 рік офісом в Іспанії було отримано 845 позовів на суму 1 037 млн євро (включаючи позови від уряду Іспанії на суму 984,8 млн євро). Позови уряду Іспанії стосувалися витрат, понесених у зв'язку з очищенням моря та берегів, вилученням нафти з уламків судна, компенсаційних виплат, які здійснювались у зв'язку з аварією на основі національного законодавства, податкових пільг для підприємств, які постраждали від аварії, адміністративних витрат, витрат, пов'язаних з рекламними кампаніями, та інших витрат [149].

Вимоги уряду Іспанії на компенсацію на суму 984,8 млн євро були знижені до 300,2 млн євро. До причин такої різниці між заявленими та оціненими сумами щодо вимог уряду Іспанії слід віднести [158]:

- витрати, понесені в ході операцій з очищення: застосовуючи критерії технічної обґрунтованості Фонду, було виявлено непропорційність між інформацією від уряду Іспанії та забрудненням і загрозою цього щодо людських і матеріальних ресурсів, а також до тривалості операцій;

- перехідні претензії щодо компенсаційних виплат, здійснених у секторі рибальства у зв'язку з аварією на основі національного законодавства, включаючи податкові пільги для підприємств, які постраждали від розливу: деякі з цих виплат та податкові пільги мали характер допомоги та були виплачені населенню у постраждалих районах без урахування шкоди чи збитків, яких зазнали одержувачі платежів. Оцінка цих претензій ґрунтувалась Фондом на оцінці збитків, яких фактично зазнав рибний сектор;

- податок на додану вартість (ПДВ): сума, що вимагав уряд Іспанії, включала ПДВ. Оскільки уряд стягував ПДВ, відповідні суми відраховуються;

- видалення нафти із затонулого судна: оціночна кількість обмежувалася деякими витратами, понесеними 2003 року до видалення нафти із затонулого судна, щодо герметизації витоку нафти із затонулого судна та різних досліджень, які мали значення для оцінки ризику забруднення.

Що стосується офісу у Франції, то до нього надійшло 482 позови на суму 109,7 млн євро (з якої 67,5 млн євро було затребувано урядом Франції). Уряд Португалії подав позов на компенсацію на суму 4,3 млн євро.

Відповідно до законодавства Іспанії цивільні позови можуть бути розглянуті у кримінальному провадженні, оскільки кримінальний суд прийме рішення не лише про кримінальну відповідальність, а й про цивільно-правову відповідальність, яка впливає з кримінального позову. Кримінальний суд діє як суд обмеження, присуджуючи компенсацію за збитки, завдані внаслідок аварії на морі.

У травні 2003 року судовласник передав на розгляд до Кримінального суду в Коркубійоні суму обмеження, що застосовується до судна «Prestige» згідно з Міжнародною Конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року (далі – Конвенція 1992 року), приблизно 22 777 986 євро, для створення фонду обмеження, необхідного відповідно до Конвенції 1992 року [159]. Міжнародний фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою був учасником процесу від початку як сторона з суворою цивільною відповідальністю відповідно до Протоколу 1992 року про змінення Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 року. Станом на жовтень 2013 року близько 2 531 позову було подано до Кримінального суду в Коркубійоні.

Кримінальний суд призначив судових експертів для розгляду цивільних позовів, поданих у кримінальному провадженні. У січні 2010 року експерти, призначені Судом, подали свій звіт про оцінку. Експерти, залучені Фондом, вивчили звіт та дійшли висновку, що загалом судові експерти помітили відсутність супровідної документації, поданої у більшості позовних вимог. У своїх оцінках судові експерти в більшості випадків не досліджували причинно-наслідковий зв'язок між збитками та забрудненням. У деяких випадках сума, оцінена Фондом, була вищою, ніж оцінка судових експертів, тому що експерти Фонду мали у своєму розпорядженні більше інформації, що дала змогу більш детально оцінити позови.

Загальна сума, витребувана у кримінальному провадженні в Іспанії, становила 2 317 млн євро, у тому числі близько 1 214 млн євро за екологічну шкоду, переважно урядом Іспанії, та близько 2,37 млн євро за моральну шкоду. У своїх виступах деякі позивачі стверджували, що, оскільки їхні вимоги стосувалися не Фонду, а тих, хто призвів до кримінальної відповідальності, критерії допустимості, застосовані згідно з Конвенцією 1992 року, не слід застосовувати у цих провадженнях. Далі стверджувалося, що судовласник не повинен мати права обмежувати свою відповідальність.

Іспанія подала судові позови проти класифікаційного товариства «Prestige», а саме Американського бюро судноплавства (далі – ABS) [200], до Федерального суду першої інстанції в Нью-Йорку з проханням відшкодувати всі збитки, завдані інцидентом, які, за оцінками, спочатку перевищували 700 млн доларів США, а пізніше, за оцінками, перевищили 1 млрд доларів США. Іспанія стверджувала, що система ABS була недбалою при огляді «Prestige» і не змогла виявити корозію, постійну деформацію та дефектні матеріали у судні та недбало надавала класифікацію. ABS спростувала звинувачення Іспанії та, своєю чергою, вжила заходів проти Іспанії, стверджуючи, що якщо Іспанія зазнала збитків, це було спричинено повністю або частково через її недбалість. Компанія ABS подала зустрічний позов та просила Іспанію відшкодувати ABS будь-яку суму, яку компанія ABS може бути зобов'язана виплатити відповідно до будь-якого судового рішення проти неї у зв'язку з інцидентом «Prestige».

Зустрічний позов ABS було відхилено на підставі Закону США про суверенний імунітет іноземних держав (далі – FSIA) [151]. Районний суд вважав, що зустрічний позов ABS не підпадав під виняток FSIA щодо надання дозволу на зустрічні вимоги до іноземної держави, якщо вони випливають із тієї самої дії, що й претензія держави.

У січні 2008 року районний суд прийняв аргумент ABS про те, що ABS потрапив у категорію будь-якій іншій особі, яка, не будучи членом екіпажу, виконує роботу на судні згідно з підпунктом b пункту 4 статті III Конвенції

1992 року [32]. Суд також постановив, що згідно з пунктом 1 статті IX Конвенції 1992 року Іспанія може подавати позови проти ABS лише у своїх національних судах, і тому він задовольнив клопотання ABS про спрощене судочинство, відхиливши позов Іспанії. Іспанія та ABS подали апеляційну скаргу на рішення суду. Апеляційний суд ухвалив своє рішення у червні 2009 року, скасувавши відмову у справі Іспанії, а також і відмову у зустрічних позовах ABS, які, як вважав Окружний суд, не підпадають під виняток FSIA. Щодо позову Іспанії Апеляційний суд постановив, що Конвенція 1992 року не може позбавити Федеральний суд США предметної юрисдикції. Однак надіславши справу до Окружного суду, Апеляційний суд заявив, що Окружний суд усе ще може скористатися власним правом на відмову від юрисдикції на підставі відсутності тісного зв'язку між спором і місцем його проведення чи на підставі принципу міжнародної ввічливості. Справу направлено до районного суду для подальшого розгляду.

Окружний суд виніс друге рішення у серпні 2010 року, задовольнивши клопотання ABS про спрощене судочинство та знову відхиливши позови Іспанії щодо ABS.

Суд заявив, що він не бажає прийняти запропоновану Іспанією норму, згідно з якою класифікаційне товариство зобов'язане утримуватися від необдуманого поведінки перед усіма прибережними державами, які можуть передбачувати постраждати внаслідок відмов судам, вважаючи, що це означатиме «невиправдане розширення існуючого обсягу деліктної відповідальності». Суд також постановив, що таке розширення було б несумісним із обов'язком судновласника, який не може бути делегований, забезпечення морехідності судна. Іспанія оскаржила рішення районного суду.

Апеляційний суд другого округу виніс своє рішення у серпні 2012 року, відхиливши позов Іспанії. У своєму рішенні Суд постановив, що Іспанія не надала достатніх доказів, які б підтверджували, що ABS діяла необдуманно. За відсутності таких доказів нерозважливої поведінки Суд ухилився від прийняття рішення про те, чи зобов'язана ABS компенсувати прибережним

державами щодо нерозважливої поведінки. Вирішуючи своє рішення, Апеляційний суд узяв до уваги такі факти:

1. Додатково до своїх функцій як некомерційного товариства класифікації ABS мала дочірнє підприємство, яке проводило комп'ютерний аналіз суден для оцінки та прогнозування можливих ділянок майбутніх структурних збоїв. Власники схожих з судном «Prestige» суден провели комп'ютерний аналіз на своїх суднах, але власники «Prestige» не зробили цього. Результати комп'ютерного аналізу схожих суден не були передані ні власникам «Prestige», ні інспекторам АБС, які оглядали судно «Prestige».

2. Після інциденту з «Erika» [174] ABS запропонувала йому та іншим класифікаційним товариствам ввести зміни до правил класифікації, які б включали використання комп'ютерного аналізу. Пропозиції так і не були реалізовані. Тоді ABS також заявила, що займалася оглядом усіх класифікованих суден, яким було понад 20 років. Однак докази засвідчили, що жодного змістовного огляду ніколи не проводилося.

3. У грудні 2000 року невеликий танкер «Castor», класифікований ABS, зазнав серйозних пошкоджень конструкції. У результаті в жовтні 2001 року ABS заявила, що потрібні певні зміни в правилах класифікації, особливо стосовно баластних танків на старих танкерах. Однак до моменту остаточного щорічного опитування «Prestige» у травні 2002 року жодних змін до правил не було впроваджено.

4. Остаточне спеціальне обстеження «Prestige» відбулося в Китаї у квітні/травні 2001 року, а його остаточне щорічне обстеження було проведене в Об'єднаних Арабських Еміратах у травні 2002 року. В обох випадках судно залишалося у класі. Іспанія стверджувала, а ABS заперечувала, що в серпні 2002 року капітан «Prestige» надіслав факс до ABS, повідомивши про серйозні конструкційні та механічні проблеми. Однак Іспанії так і не вдалося довести, що ABS отримала цей факс.

Щодо питання чинного законодавства Суд вивчив традиційні фактори вибору права, що застосовуються у морському праві, та дійшов висновку, що

місце передбачуваної недбалості/необережності з боку ABS (штаб-квартира ABS у США) було найважливішим чинником.

Апеляційний суд не вирішив питання щодо зобов'язання компанії ABS перед прибережними державами. Натомість Суд постановив, що Іспанія не довела вину ABS. Такий підхід Апеляційного суду залишив можливість вирішення цього юридичного питання в іншій справі. Дане рішення є остаточним.

У Франції було подано 232 позови, включаючи позови уряду Франції, проти власника судна, страхової компанії та Фонду. Ці позови були направлені до 16 судів Франції, вимагаючи компенсації на загальну суму близько 111 млн євро, у тому числі 67,7 млн євро уряду [157]. 111 позовів було відкликано в результаті цивільного процесу. Таким чином, залишився 121 позов у суді на загальну суму 79,1 млн євро. Судами було зупинено провадження у 17 судових справах. Близько 174 претендентів Франції, включаючи уряд Франції та різні комуни, приєдналися до судового процесу у Коркубійоні, Іспанія [214].

Відповідно до рішення Верховного суду Іспанії у справі № STS 4136/2018, яке було прийнято 19.12.2018 року, капітан судна, а також страхова компанія, в якій було застраховане судно, повинні були виплатити компенсацію 272 особам, з яких найбільшу компенсацію отримали Іспанія, приблизно 1,57 млрд євро, та Франція, приблизно 61 млн євро [209].

Аналізуючи, можна підкреслили, що сторони, які зазнали збитків у результаті цієї аварії, звернулись до судів різної юрисдикції з вимогами компенсації завданих їм цивільно-правових збитків. Наприклад, до таких спорів належить спір між Іспанією та American Bureau of Shipping Inc., що відповідно до принципу *Lex societatis* проходив відповідно до законодавства США. Крім того, одна з справ щодо компенсації витрат, пов'язаних з аварією танкера «Prestige», була вирішена у 2018 році відповідно до *les loci delicti*. Франція також стала учасницею цієї справи, незважаючи на те, що й у французьких судах велися судові розгляди щодо компенсації збитків за цією аварією, використавши у даному випадку *lex voluntatis*.

Ще одним прикладом може слугувати Рішення Англійського апеляційного суду за позовом W&R. Fletcher (New Zealand) та інших до Sigurd Naavik Aksjeselskap та інших.

24 квітня 1970 року між компанією, що була на той момент власником судна «Торсдротт», і фрахтувальником – компанією Selen Reefer Services був укладений. Чартер повинен здійснювати рейси в районах плавання, встановлених норвезьким страховим полісом, виключаючи Ізраїль і Кубу. За угодою від 8 березня 1972 року судно було продане відповідачам у цій справі та перейменоване на «Вікфрост» [150].

Стаття 13 чартеру передбачала, крім іншого, що капітан повинен підкорятися розпорядженням і вказівкам фрахтувальника щодо використання судна, агентування та інших угод, необхідних для експлуатації судна, і повинен підписувати коносаменти в тому вигляді, як вони пред'являються, проте, якщо підписання капітаном таких коносаментів покладає на судновласників велику відповідальність, ніж це погоджено по чартеру, то фрахтувальники повинні відшкодувати судновласникам всі збитки, понесені останнім у зв'язку з такою відповідальністю. Було погоджено, що коносаменти, видані на рейси по чартеру, повинні підписуватися від імені капітана агентами фрахтувальників і можуть включати застереження про фрахтування на умовах димайз.

Стаття 19 передбачала, що фрахтувальники мають право здавати судно в субчартер, однак вони в будь-якому випадку залишаються відповідальними перед судновласником за належне виконання чартеру.

Стаття 20 чартеру передбачала, що будь-який спір по чартеру повинен розглядатися арбітражем в Осло, а рішення щодо спору повинно виноситися згідно з норвезьким правом. Адендум № 3 до чартеру від 8 березня 1972 року продовжував чартер на рік, а саме до 22 жовтня 1974 року, та 14 днів на опціон фрахтувальників, і надавав їм право продовжити чартер ще на рік.

27 травня 1974 року фрахтувальник використовував своє право здати судно в субчартер. Субчартер на період від 40 до 55 днів був укладений між

Selen Reefer Services A/B та J. Lsuritzen. Цей чартер передбачав ті ж райони плавання судна, що й основний чартер. У статті 9, крім іншого, вказувалося, що стосовно експлуатації судна, агентування або інших угод капітан повинен підкоритися вказівкам фрахтувальників. Фрахтувальники повинні відшкодувати судновласникам усі збитки, що виникли внаслідок підписання коносаментів службовцями капітана або агентами. За статтею 23 будь-який спір, що виникає по чартеру, повинен розглядатися в арбітражі в Лондоні (або іншому місці, яке може бути погоджено).

Вантаж, у зв'язку з яким була пред'явлена претензія, був завантажений у двох портах Нової Зеландії, а саме в Гісборні і Тімару.

Вантаж складався з 16 партій, на кожен з яких був виданий окремий коносамент. Усі коносаменти були складені за однією формою, однак деякі з них від імені капітана були підписані компанією C.A. Olsen Ltd., яка виступала в якості агента, тоді як інші – компанією McKay Shipping Ltd. Усі коносаменти включали застереження про юрисдикцію і фрахтування на умовах димайз. Застереження про юрисдикцію передбачало, що договір, що підтверджує коносамент, повинен підкорятися положенням англійського права, і будь-який спір у цьому чартері повинен розглядатися Вищим судом у Лондоні відповідно до англійського права. У застереженні про умови димайз передбачалося, що «якщо компанія або лінія, яка видає коносамент, не є власником судна або фрахтувальником на умовах димайз, то цей коносамент повинен мати силу тільки як договір про перевезення з судновласником або фрахтувальником на умовах димайз ... договір, здійснюваний за посередництвом зазначеної компанії або лінії, яка виступає лише в якості агента та ніякої відповідальності щодо коносаменту не несе».

Коли вантаж м'яса був доставлений до Японії, виявилось, що багато коробок заплямовані кров'ю і підмочені, а м'ясо, яке містилося в них, розморожене і зіпсоване.

Позивач у даній справі – вантажоодержувачі й індосатори коносаментів, компанія W&R. Fletcher and others зажадали відшкодування

збитків від відповідачів, судновласників Sigurd Haavik Aksjeselskap. Відповідач заявив, що компанії Olsen і McKay не мали права підписувати коносаменти, що містять застереження про англійську юрисдикцію, і суд повинен винести постанову про відмову в прийомі позовної заяви на тій підставі, що справа не підлягає юрисдикції англійського суду, оскільки ні позивачі, ні відповідачі жодного відношення до Англії не мають.

Розглянувши заяву відповідачів, суд вказав, що основний чартер не встановлював обмеження щодо того, які застереження повинні включатися в коносамент. Крім того, основний чартер давав право на включення застереження про фрахтування на умовах димайз, і відповідно до статті 19 фрахтувальники мали право здавати судно в субчартер, і ніяких обмежень у цьому відношенні не накладалося [212].

Висновки суду можна підсумувати так:

1. Основний чартер у чітко вираженій формі передбачав здачу судна в субчартер.

2. Основний чартер передбачав, що в разі здачі в субчартер фрахтувальник передає свої права щодо підписання коносаментів субфрахтувальнику, тобто субфрахтувальник може підписати коносаменти сам або за дорученням це міг зробити капітан.

3. Оскільки судно виконувало рейси за межами континенту, то субфрахтувальники мали право доручити підписання коносаментів своїм агентам. Суд встановив, що застереження про юрисдикції в чартері повністю відповідало застереженню про юрисдикції в коносаменті. З фактів у цій справі очевидно випливає, що не було такого місця розгляду спорів, яке було б зручним для будь-якої сторони. Однак існує загальне правило, що якщо сторони досягли домовленості про застереження про юрисдикцію, то спори за договором повинні розглядатися відповідно до положень, передбачених цим застереженням, за винятком тих випадків, коли є дуже вагомі причини для іншого розгляду спору. На думку суду, в цій справі видається очевидним, що

вантажовідправники і субфрахтувальники погодилися на юрисдикцію англійського суду. Суд прийняв позовну заяву до провадження [73].

3.2 Практика розгляду спорів щодо відповідальності за наслідки аварії на морі в Україні

Відповідно до законодавства України спори у сфері міжнародного приватного морського права вирішуються в арбітражах та національних судах.

Згідно зі статтею 6 Закону України «Про правонаступництво України» від 1991 року Україна виконуватиме зобов'язання за міжнародними договорами, які були укладені УРСР, а отже, Україна є учасницею міжнародних договорів, які врегульовують питання щодо діяльності міжнародних комерційних арбітражів [90], а саме Конвенції про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень 1958 року (далі – Конвенція 1958 року) [52] та Європейської конвенції про зовнішньоторговельний арбітраж 1961 року (далі – Конвенція 1961 року) [29]. Крім того, Україна на основі типового закону ЮНСІТРАЛ «Про міжнародний торговельний арбітраж» від 1985 року розробила та ввела в дію Закон України «Про міжнародний комерційний арбітраж», який на даний час діє в редакції від 01.07.2021 року [18].

Відповідно до статті 2 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» в Україні функціонують два постійно діючі арбітражі, а саме Міжнародний комерційний арбітражний суд [72] та Морська арбітражна комісія [172], які діють при Торгово-промисловій палаті України [89].

Діяльність Морської арбітражної комісії в Україні пов'язана зі сприянням розвитку економічних відносин між вітчизняними і зарубіжними суб'єктами господарювання, які здійснюють свою діяльність у сфері торговельного мореплавства. Для розвитку ділових зв'язків особливо важливе значення має забезпечення інтересів обох сторін справи, яка знаходиться у арбітражному розгляді. Виконання цього завдання і лежить в основі діяльності

Морської арбітражної комісії при ТПП України, яка відповідно до її Регламенту є самостійною постійно діючою арбітражною установою (третейським судом) [172].

Крім того, слід зазначити, що у статті 2 Регламенту Морської арбітражної комісії зазначено, що Комісія вирішує спори, які випливають з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають із торговельного мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єкти українського та іноземного або лише українського чи тільки іноземного права. Зокрема, Морська арбітражна комісія вирішує спори, які випливають із відносин:

1) щодо фрахтування суден, морського перевезення вантажів, а також перевезення вантажів у змішаному плаванні (ріка – море);

2) щодо морського буксирування суден та інших плавучих засобів;

3) щодо морського страхування і перестраховування;

4) пов'язаних з купівлею-продажем, заставою і ремонтом морських суден та інших плавучих засобів;

5) з лоцманської і льодової проводки, агентського та іншого обслуговування морських суден, а також суден внутрішнього плавання, оскільки відповідні операції пов'язані з плаванням таких суден морськими шляхами;

6) зв'язаних з використанням суден для здійснення наукових досліджень, видобування корисних копалин, гідротехнічних та інших робіт;

7) щодо рятування морських суден або морським судном судна внутрішнього плавання, а також щодо рятування в морських водах судном внутрішнього плавання іншого судна внутрішнього плавання;

8) зв'язаних з підніманням затонулих у морі суден та іншого майна;

9) зв'язаних із зіткненням морських суден, морського судна і судна внутрішнього плавання, суден внутрішнього плавання у морських водах, а також з заподіянням судном пошкоджень портовим спорудам, засобам навігаційної обстановки та іншим об'єктам;

10) зв'язаних із заподіянням пошкоджень рибальським сітям та іншим знаряддям лову, а також з іншим заподіянням шкоди під час здійснення морського рибного промислу [84].

Однак слід зазначити, що відповідно до даних сайту Морської арбітражної комісії відомостей про розгляд справ у цій установі немає.

Водночас Міжнародний комерційний арбітражний суд, відповідно до статті 2 Положення про Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України від 1994 року, може розглядати спори щодо договірних та інших цивільно-правових відносин, які виникають при здійсненні зовнішньоторговельних та інших видів міжнародних економічних зв'язків, якщо комерційне підприємство хоча б однієї зі сторін спору знаходиться за кордоном, та спори щодо підприємств з іноземними інвестиціями і міжнародних об'єднань та організацій, створених на території України, між собою, спори між їх учасниками, а так само їх спори з іншими суб'єктами права України [83].

Під час аналізу рішень Міжнародного комерційного арбітражного суду при ТПП (далі – МКАС при ТПП України) України були знайдені рішення щодо розгляду спорів з міжнародного приватного морського права. Прикладом є справа № 97, рішення щодо якої було прийняте 14 травня 2014 року. Відповідно до цієї справи позивач звернувся в МКАС при ТПП України з позовною заявою, в якій просив стягнути з компанії з Антигуа і Барбуда 138 372 доларів США заборгованості за ремонтні роботи, а також визначити початкову ціну предмета утримання (теплохода) для його продажу на публічних торгах з урахуванням представлених суду документів.

Позовні вимоги ґрунтуються на контракті, укладеному між позивачем – українським ПАТ (виконавець) та відповідачем – компанією з Антигуа і Барбуда (замовник).

Згідно з контрактом замовник розмістив, а позивач (виконавець), прийняв до виконання замовлення на ремонт морського судна – теплохода. Попередня вартість ремонту судна, визначена на підставі переліку та обсягів

робіт, заявлених у попередній ремонтній відомості, становила 68 181 долар США. Остаточна вартість ремонту визначається як сума вартості робіт, узгоджених сторонами, шляхом підписання ремонтних відомостей і додаткових угод до контракту або на підставі підписаної сторонами остаточної ремонтної відомості.

На виконання зобов'язань за контрактом позивач 26 січня 2011 року прийняв судно в ремонт, попередня вартість якого становила 68 181 доларів США.

У період з 14 лютого 2011 року по 17 лютого 2012 року замовник і виконавець підписали 12 додаткових угод до контракту, в яких вони неодноразово продовжували термін ремонту, збільшували обсяг і вартість ремонтних робіт.

На виконання зобов'язань за контрактом замовник у період з 3 лютого по 27 квітня 2011 року оплатив вартість ремонту в загальному розмірі 51 045 доларів США, а подальшу оплату ремонтних робіт припинив, незважаючи на те, що, підписуючи з виконавцем додаткові угоди, сприяв збільшенню обсягу і вартості ремонтних робіт.

Сторони в додатковій угоді № 13 від 25 липня 2012 року до контракту зафіксували заборгованість замовника за ремонтні роботи на суму 110 278 доларів США, а 31 травня 2013 року в проміжній ремонтній відомості теплохода погодили вартість вироблених ремонтних робіт на суму 189 417 доларів США.

Незважаючи на це, відповідач повну оплату виконаних ремонтних робіт судна не здійснив, тому його заборгованість становила 138 372 долари США (189 417 доларів США вартості вироблених ремонтних робіт - 51 045 доларів США вартості оплачених ремонтних робіт).

У зв'язку з цим 12 червня 2013 року позивач направив відповідачу лист, у якому зажадав провести оплату ремонту та повідомив його про утримання судна. Відповідач залишив лист без відповіді, заборгованість на суму 138 372 доларів США не погасив.

Справа прийнята до провадження МКАС при ТПП України 8 липня 2013 року. У засіданні Арбітражного суду 5 грудня 2013 року у зв'язку з тим, що в матеріалах справи відсутні документи про те, кому належить право власності на утримане майно (теплохід), представник позивача просив відкласти розгляд справи з метою їх подання. Клопотання позивача було задоволено і розгляд справи було відкладено на 11 лютого 2014 року. 13 січня 2014 року в МКАС при ТПП України надійшло уточнення до позовної заяви про звернення стягнення на утримане майно, в якому позивач уточнив правову позицію за позовом, а також просив суд визначити початкову ціну предмета утримання (теплохода) для його продажу на публічних торгах на суму 439 417 доларів США, яка включає 250 000 доларів США – залишкову вартість судна і 189 417 доларів США – вартість його ремонту. У засіданні Арбітражного суду 11 лютого 2014 року представник позивача подав заяву про доповнення позовної заяви, в якому просив стягнути з відповідача 235 714,46 доларів США шляхом звернення стягнення на утримане майно (теплохід) і визначити початкову ціну предмета утримання (теплохода) для його продажу на публічних торгах на суму 439 417 доларів США. Згідно з цією заявою позовні вимоги збільшені на 97 342,76 доларів США, які на день їх сплати за курсом Національного банку України були еквівалентні 832 592,1 гривні. Заявлена позивачем додаткова сума є збитками позивача, понесеними ним у зв'язку з невиконанням відповідачем контрактних зобов'язань зі своєчасної оплати ремонтних робіт, пов'язаних, крім усього іншого, з неможливістю самостійно реекспортувати судно за межі митного кордону України, оскільки судно знаходиться в акваторії позивача без команди, що обслуговує персонал і відповідальних представників відповідача. Збитки складаються із сплачених позивачем до бюджету сум: 99 906,25 гривні – ввізного мита, 49 953,13 гривні – штрафу в розмірі 50% від суми ввізного мита, 10 254,49 гривні – пені на суму ввізного мита, 419 606,25 гривні – податку на додану вартість, 209 803,12 гривні – штрафу в розмірі 50% від суми податку на додану вартість, 43 068,85 гривні – пені на суму податку на додану вартість.

Позивач зазначив, що 4 липня 2013 року він письмово повідомив Херсонську митницю про неможливість продовження терміну переробки судна, оскільки відповідач не сплатив виконані ремонтні роботи.

Відповідно до статті 40 Регламенту МКАС при ТПП України в Міжнародному комерційному арбітражному суді будь-яка сторона до закінчення усного слухання справи може без необґрунтованої затримки змінити або доповнити позовні вимоги. У разі збільшення розміру позовних вимог позивач зобов'язаний сплатити додаткову суму для покриття арбітражного збору, виходячи зі збільшеної ціни позову. При невиконанні цього положення заява про збільшення позовних вимог залишається без розгляду.

Відповідно до статті 41 Регламенту МКАС при ТПП України всі заяви, документи або інша інформація, представлена однією зі сторін у засіданні складу Арбітражного суду, повинні бути передані іншій стороні. У зв'язку з цим Арбітражний суд, з огляду на клопотання позивача та керуючись статтею 45 Регламенту МКАС при ТПП України, відклав розгляд справи на 14 травня 2014 року. У засіданні Арбітражного суду 14 травня 2014 року позивач підтримав заявлені позовні вимоги.

Відповідач, незважаючи на належне повідомлення його про всі стадії арбітражного розгляду і неодноразові пропозиції Арбітражного суду, відзив на позов не надав, свого представника в жодне із засідань Арбітражного суду не направив.

З огляду на ці обставини Арбітражний суд прийняв рішення щодо такого:

– стягнув з компанії з Антигуа і Барбуда на користь українського ПАТ 235 714,76 доларів США, у тому числі 138 372 доларів США вартості виконаних, але неоплачених ремонтних робіт на теплоході, 97 342 долари США збитків позивача, пов'язаних з митним оформленням теплохода, і, крім того, 9 914,29 доларів США на відшкодування витрат з арбітражного збору;

– визначити початкову ціну предмета утримання – теплохода, на який звернено стягнення, на суму 439 417 доларів США;

– суд зазначив, що в разі, якщо предмет утримання – теплохід буде проданий з публічних торгів за ціну, яка буде вище 245 629,05 доларів США – суми, що підлягає стягненню на користь позивача з продаваного з торгів предмета утримання (теплохода), різниця між його продажною ціною і сумою, що підлягає стягненню (245 629,05 долара США), перекладається на рахунок відповідача;

– суд вирішив реалізувати предмет утримання (теплохід) шляхом продажу його з публічних торгів у рамках виконавчого провадження відповідно до Закону України «Про виконавче провадження».

Проаналізувавши діяльність Морської арбітражної комісії та МКАС при ТПП, можна дійти висновку, що популярність цих інституцій з вирішення спорів у міжнародному приватному морському праві є доволі низькою. Можливо, таке становище склалося в результаті значного занепаду торговельного флоту України після років незалежності та, як наслідок, зменшення кількості господарських операцій у цій сфері.

Так, наприклад, станом на 1 січня 1993 року, за даними UNCTAD, сукупний дедвейт торговельного флоту України налічував 6177 тис. тонн, а частка українського флоту у світовому торговельному флоті становила 0,9 %, то на 1 січня 2015 року дедвейт флоту, зареєстрованого під прапором України, скоротився до 477 тис. тонн, а частка у світовому торговельному флоті дорівнювала 0,03 % [87].

Що стосується розгляду спорів щодо міжнародного приватного морського права у державних судах України, то як приклад розглянемо справу № 916/2394/20 щодо судна «Delfi», яка розглядалася в Господарському суді Одеської області.

Відповідно до матеріалів справи 21.11.2019 рік сталася аварійна морська подія в акваторії Одеського морського порту з судном «Delfi» [108], яке дрейфувало на якорі в південно-західному напрямку з акваторії порту

«Південний» і 22.11.2019 рік потрапило на мілину в акваторії морського порту Одеса. Крім того, Адміністрацією Одеського морського порту було зазначено, що Капітан Одеського морського порту у своїх вимогах від 23.11.2019 рік, від 23.01.2020 рік, від 06.04.2020 рік, від 23.06.2020 рік зазначав, що судно «Delfi» становить загрозу безпеці судноплавства, життю та здоров'ю людей, забруднення навколишнього природного середовища, підлягає негайному підняттю та відшкодуванню усіх витрат, які спричинені в результаті катастрофи і пов'язані з ліквідацією забруднення акваторії, згідно з пунктом 10.1.1 Обов'язкових постанов по морському порту, затверджених наказом ДП «АМПУ» від 26.12.2014 рік.

Також позивач зазначив, що до його статутних завдань, відповідно до чинного законодавства України, належать: надання послуг з забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт, запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин, що і було зроблено ним стосовно судна «Delfi». Позивач у позові зазначив, що ним були вжиті та вживаються такі заходи: запобігання аваріям (катастрофам), локалізації, ліквідації аварій (катастроф), мінімізації їх наслідків у порядку негайного реагування на аварії (катастрофи) або загрозу їх виникнення у межах акваторій морських портів; проведення постійного моніторингу досліджень поверхневого шару морської води в районі затонулого судна «Delfi», проведених державною установою «Лабораторний центр Міністерства охорони здоров'я України на водному транспорті»; ліквідація аварійних розливів нафтопродуктів і забруднюючих речовин, постановка та зняття бонових огорожень; водолазні та промірні роботи по танкеру «Delfi»: з бонування, обстеження, вимірювання глибин дна.

06.01.2021 рік відповідач подав відзив на позов, де вказав, що позивач у своїй позовній заяві приховує від суду докази щодо обставин підняття силами відповідача судна «Delfi» та бездіяльності третьої особи щодо надання достатнього часу для його підняття. «Delfi» [112]: Відповідач вказував, що, починаючи з моменту виникнення аварійної події, він докладав усіх зусиль для того, щоб підняти судно «Delfi» і шляхом буксирування транспортувати його

з акваторії Одеського морського порту. Відповідач зазначав, що він за власні кошти, силами залучених ним самостійно виконав усі підготовчі роботи, необхідні для підняття й ефективного транспортування судна з акваторії Одеського морського порту. За твердженням відповідача, ним з 02.07.2020 рік по 20.07.2020 рік була виконана значна частина робіт із видалення судна з акваторії Одеського морського порту, про що було повідомлено Капітана морського порту Одеса. Таким чином, відповідач провів основну частину робіт і був готовий до проведення 24.07.2020 рік завершального етапу підняття судна, однак, у зв'язку зі впливом терміну, встановленого Капітаном Одеського морського порту до 20.07.2020 рік, відповідач був змушений звернутись за новим погодженням. Враховуючи введення карантинних обмежень, запроваджених законодавством України, та зважаючи на несприятливі погодні умови, що вплинули на графік виконання робіт, Відповідач висловив прохання продовжити термін підняття судна до 10.08.2020 рік. Проте, незважаючи на добросовісну та правомірну поведінку відповідача, Капітан морського порту Одеса Антонов Олександр Олексійович видав розпорядження № 2 від 07.08.2020 рік про заборону відповідачу піднімати затонуле майно своїми засобами або засобами обраної ним суднопіднімальної організації та надав дозвіл ДП «АМПУ» на організацію робіт з негайного підняття та видалення з акваторії морського порту Одеса затонулого в морі майна – танкера бункерувальника «Delfi». Комісією з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій Одеської обласної державної адміністрації та протоколом №117-20 від 27.07.2020 рік Державної служби України з надзвичайних ситуацій аварія судна «Delfi» була визнана надзвичайною ситуацією місцевого рівня. Із викладеного відповідач дійшов висновку про те, що не можна ототожнювати той строк, який надавався відповідачу до прийняття протоколу засідання №117-20 від 27.07.2020 рік, із тим, який мав бути наданий після його прийняття, оскільки строки підняття та видалення надавалися Капітаном морського порту Одеса в загальному порядку, передбаченому статті 122 КТМ України, тоді як стаття 123 КТМ

України передбачений спеціальний порядок дій (у тому числі щодо встановлення строку підняття майна) в разі загрози життю чи здоров'ю людей, забрудненню навколишнього природного середовища. Відповідач вважав, що прийняття капітаном цього розпорядження є передчасним, оскільки відповідачу не було попередньо надано достатній строк для підняття майна, яке було визнане таким, що несе загрозу життю чи здоров'ю людей, навколишньому природному середовищу. Відповідач вважав, що позивач безпідставно просить відшкодувати витрати, понесені ним у ході аварійної морської події із судном «Delfi», а наведений позивачем розрахунок – необґрунтованим, таким, що не підтверджений належними та допустимими доказами, оскільки позивачем у позовній заяві не доведено, якими саме нормативними актами передбачено проведення ним зазначеного переліку робіт та чому саме в таких обсягах ці роботи були проведені, як ці роботи пов'язані з аварійною подією.

Також відповідач вказував, що в акті розслідування аварійної події від 26.12.2019 рік зазначено, що «...Танкер-бункерувальник стояв на якорі на Одеській банці за межами територіальних вод України в очікуванні поповнення суднових запасів: провізії, води, масла та палива...», тобто палива на судні не було; з цієї ж причини капітан не міг завести двигуни судна. Відповідач вважав, що до справи не надано жодного допустимого та належного доказу того факту, що з судна «Delfi» скидались видимі плавучі частки або виникли видимі сліди нафти чи нафтовмісних речовин та немає жодного підтвердження факту забору води саме в районі аварійної морської події. Замість акта забору води в певному місці, певними посадовими особами порту до суду надано акти виконаних робіт та рахунки на оплату якихось досліджень морської води. Відповідач відмічав, що позивачем надано довідку Одеського лабораторного центру № 173 від 22.04.2020 рік про факти досліджень морської води, в тому числі в районі затонулого судна «Delfi», тобто довідка № 173 видана щодо всіх досліджень, які замовлялись позивачем за листопад 2019 – березень 2020 роки.

Поряд із викладеним відповідач зазначав, що акт розслідування аварійної події від 26.12.2019р. містить відомості, що Державною екологічною інспекцією Кримсько-Чорноморського округу проведено дослідження води біля т/х «Delfi» 22.11.2019 рік, 25.11.2019 рік, 26.11.2019 рік, 10.12.2019р., але жодного результату цих досліджень води у зазначені дати позивачем до суду не надано. Також у матеріалах справи відсутнє джерело, з якого, за версією позивача, здійснювалось забруднення з т/х «Delfi»; ніхто з членів екіпажу судна «Delfi» не притягувався до адміністративної відповідальності за статтею 59 або 59-1 КУАП за весь час з дати аварійної морської події і до тепер. Звертав увагу суду відповідач і на те, що немає жодного причинно-наслідкового зв'язку між тим, що автомобіль «КАМАЗ» возив якийсь брухт з Одеси до Чорноморського порту з аварійної морської події з т/х «Delfi», яка сталась у листопаді 2019 року, як і немає наслідкового зв'язку між роботою буксирів та роботою автомобіля «КАМАЗ». Відповідач вказував, що подані позивачем письмові докази на підтвердження проведених робіт та обґрунтування вартості таких робіт вчинено однією особою без будь-якого обґрунтування. Так, до первісного позову надані розрахунки виконаних робіт від 15.04.2020р., акти виконаних робіт, затверджені підписом однієї особи, із зазначенням якихось цифр та зазначення вартості людино-годин, але не надано доказів того, що працівники залучались до ліквідації аварійної морської події. За твердженням відповідача, надані акти прийому–передачі виконаних робіт з підтверджуючими нарядами про роботу буксирів у районі пляжу «Дельфін» із зазначенням по судну SEA ANT не можна вважати належними доказами участі позивача в аварійній морській події з т/х «Delfi». Відповідач вважав, що для вирішення цього спору також має важливе значення і розмежування начебто понесених витрат позивача, пов'язаних з аварійною морською подією, та фактом забруднення навколишнього середовища, вони не можуть стягуватись однією сумою, адже є різними за природою правозастосування.

Відтак 03 березня 2021 року Господарський суд Одеської області задовольнив позов Державного підприємства «Адміністрація морських портів

України» до MISTER DRAKE PC про стягнення 2 743 796,93 гривень витрат, пов'язаних з аварійною морською подією [103].

Відповідно до статті 120 КТМ України та у зв'язку з тим, що судно «Delfi» затонуло на території порту, судновласник був зобов'язаний узгоджувати всі свої дії з Капітаном Одеського порту, в результаті чого конфлікт між сторонами почав загострюватись.

Щодо вищезазначеного можна зробити висновки, що у даній справі було застосовано норми внутрішнього законодавства, а саме:

1) частина 2 статті 4 Закону України «Про міжнародне приватне право», відповідно до якої неможливо визначити право, що підлягає застосуванню, застосовується право, яке має більш тісний зв'язок із приватноправовими відносинами;

2) статті 48, 49 Закону України «Про міжнародне приватне право» до зобов'язань, що виникають з дії однієї сторони, з урахуванням положень статей 49-51 Закону України «Про міжнародне приватне право», застосовується право держави, у якій мала місце така дія;

3) стаття 5 Кодексу торговельного мореплавства України відповідно до якої, у разі заподіяння судном шкоди, що не передбачена статтями 296 і 314 КТМ України, відшкодування завданих збитків регулюється законодавством держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди;

4) частини 1 та 2 статті 15 Цивільного Кодексу України передбачено, що кожна особа має право на захист свого цивільного права у разі його порушення, невизнання або оспорювання. Кожна особа має право на захист свого інтересу, який не суперечить загальним засадам цивільного законодавства;

5) частина 1 статті 16 Цивільного Кодексу України визначає, що кожна особа має право звернутися до суду за захистом свого особистого немайнового або майнового права та інтересу;

б) частина 2 статті 16 Цивільного Кодексу України визначає способи захисту цивільних прав та інтересів, до таких способів можуть належати: визнання права; визнання правочину недійсним; припинення дії, яка порушує право; відновлення становища, яке існувало до порушення; примусове виконання обов'язку в натурі; зміна правовідношення; припинення правовідношення; відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди; відшкодування моральної (немайнової) шкоди; визнання незаконними рішення, дій чи бездіяльності органу державної влади, органу влади Автономної Республіки Крим або органу місцевого самоврядування, їхніх посадових і службових осіб. Суд може захистити цивільне право або інтерес іншим способом, що встановлений договором або законом;

7) частина 1 статті 11 Цивільного кодексу України цивільні права та обов'язки виникають із дій осіб, що передбачені актами цивільного законодавства, а також із дій осіб, що не передбачені цими актами, але за аналогією породжують цивільні права та обов'язки;

8) частина 2 статті 11 Цивільного кодексу України визначає підстави виникнення цивільних прав та обов'язків, зокрема до таких підстав відносяться: договори та інші правочини; створення літературних, художніх творів, винаходів та інших результатів інтелектуальної, творчої діяльності; завдання майнової (матеріальної) та моральної шкоди іншій особі; інші юридичні факти;

9) частиною 2 статті 22 Цивільного кодексу України передбачено, що збитками є: 1) втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права (реальні збитки); 2) доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушене (упущена вигода);

10) частини 1 та 2 ст.1187 Цивільного кодексу України визначено, що джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання,

використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогненебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб. Шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку;

11) частини 1 та 2 статті 224 та частина 1 статті 225 Господарського кодексу України зазначено, що учасник господарських відносин, який порушив господарське зобов'язання або установлені вимоги щодо здійснення господарської діяльності, повинен відшкодувати завдані цим збитки суб'єкту, права або законні інтереси якого порушено. Під збитками розуміються витрати, зроблені управненою стороною, втрата або пошкодження її майна, а також не одержані нею доходи, які управнена сторона одержала б у разі належного виконання зобов'язання або додержання правил здійснення господарської діяльності другою стороною. До складу збитків, що підлягають відшкодуванню особою, яка допустила господарське правопорушення, включаються: вартість втраченого, пошкодженого або знищеного майна, визначена відповідно до вимог законодавства; додаткові витрати (штрафні санкції, сплачені іншим суб'єктам, вартість додаткових робіт, додатково витрачених матеріалів тощо), понесені стороною, яка зазнала збитків внаслідок порушення зобов'язання другою стороною; неодержаний прибуток (втрачена вигода), на який сторона, яка зазнала збитків, мала право розраховувати у разі належного виконання зобов'язання другою стороною; матеріальна компенсація моральної шкоди у випадках, передбачених законом;

12) пункт 1 частини 1 статті 1 Закону України «Про морські порти України» визначають, що адміністрація морських портів України - державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів

портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту);

13) частини 1 та 2 статті 12 Закону України «Про морські порти України» визначають, що адміністрація морських портів України, суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, вживають невідкладних заходів для ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф, які призвели до порушення роботи в морському порту. Адміністрація морських портів України за погодженням з капітаном морського порту зобов'язана розробити та затвердити в установленому порядку план локалізації та ліквідації аварій (катастроф), забезпечити діяльність об'єктової аварійно-рятувальної служби, закупівлю та підтримання в належному стані спеціалізованих суден, необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту;

14) стаття 14 Закону України «Про морські порти України» визначає, що організація судноплавства в акваторії морського порту здійснюється на основі розподілу функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства. Нагляд за мореплавством у морському порту здійснюється капітаном морського порту, який очолює службу капітана морського порту. Повноваження, порядок призначення та інші питання щодо функціонування капітана морського порту, служби капітана морського порту визначаються Кодексом торговельного мореплавства України. Безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених обов'язковими постановами по порту;

15) пункти 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 12, 14 частини 1 статті 15 Закону України «Про морські порти України» зазначено, що Адміністрація морських портів України утворюється з метою, зокрема: надання послуг суднам на підходах і

безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки; організації та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту; організації та забезпечення безпеки мореплавства; організації та координації аварійно-рятувальних робіт; організації робіт з підйому затонулого майна в акваторії морського порту; забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища, у тому числі шляхом участі в межах визначеної законодавством компетенції у виявленні випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту. Порядок взаємодії адміністрації морських портів та центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту встановлюється Кабінетом Міністрів України; забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту; визначення районів обов'язкового використання буксирів; координації своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії;

16) частини 3, 4 статті 19 Закону України «Про морські порти України» в яких зазначено, що виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з: регулювання руху суден; забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт; навігаційно-

гідрографічного забезпечення мореплавства; картографічного забезпечення мореплавства; забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин. Послуги, визначені у частині третій цієї статті, надаються в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту;

17) пункт 6 «Положення про функціональну підсистему запобігання і реагування на загрозу або виникнення надзвичайних ситуацій на морському і річковому транспорті в акваторії морських портів, організації пошуково-рятувальних робіт в акваторії Чорного та Азовського морів», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 15.03.2016р. №104, проведення пошуково-рятувальних робіт в морському пошуково-рятувальному районі України в Чорному та Азовському морях під час реагування на надзвичайні ситуації всіх рівнів забезпечує ДП «Адміністрація морських портів України» відповідно до Міжнародної конвенції ООН з морського права, Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року, Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 року;

18) статтею 74 КТМ України визначена організація та забезпечення безпеки мореплавства у морському порту покладаються на адміністрацію морських портів України. Власники (користувачі) морських терміналів, судновласники, інші суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність у межах території та акваторії морського порту, забезпечують безпеку мореплавства відповідно до правил, визначених обов'язковими постановами по порту;

19) у статті 101 Водного кодексу України зазначено, що власники засобів водного транспорту, трубопроводів, плавучих та інших споруд на водних об'єктах, а також інші юридичні та фізичні особи зобов'язані забезпечувати охорону вод від забруднення і засмічення внаслідок втрат мастила, пального, хімічних, нафтових та інших забруднюючих речовин;

20) статті 122, 123, 124 КТМ України визначають, що власник майна, що затонуло, якщо він має намір підняти це майно, повинен повідомити про це капітана найближчого морського порту України протягом одного року з дня, коли майно затонуло. Капітан морського порту за погодженням із заінтересованими державними органами встановлює достатній за обставинами строк для підняття майна, порядок проведення цих робіт і доводить це до відома власника майна та адміністрації морського порту. У тих випадках, коли майно, що затонуло, створює перешкоду судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, загрозу життю або здоров'ю людей чи забруднення навколишнього природного середовища, власник зобов'язаний негайно повідомити про те, що сталося, капітана найближчого морського порту і на вимогу останнього віддалити або знищити це майно у встановлений капітаном термін. Капітан морського порту повинен повідомити про це центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища. Якщо майно, що затонуло, становить безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю чи здоров'ю людей, забрудненню навколишнього природного середовища, а власник майна, що затонуло, не піднімає його у термін, встановлений капітаном морського порту, згідно з цією статтею, адміністрація морського порту має право за рахунок власника затонулого майна вжити необхідних заходів до його негайного підняття, а при необхідності - до його знищення або віддалення іншим способом. У разі наявності обґрунтованих підстав капітан морського порту має право не дозволити власнику майна піднімати затонуле майно своїми засобами або засобами обраної ним суднопіднімальної організації. У такому разі підняття майна здійснює адміністрація морського порту за рахунок його власника;

21) частини 1 та 2 статті 73 і частини 1 та 3 статті 74 Господарського процесуального кодексу України, відповідно до яких, доказами є будь-які дані, на підставі яких суд встановлює наявність або відсутність обставин (фактів),

що обґрунтовують вимоги і заперечення учасників справи, та інших обставин, які мають значення для вирішення справи. Ці дані встановлюються такими засобами: письмовими, речовими і електронними доказами; висновками експертів; показаннями свідків. Кожна сторона повинна довести ті обставини, на які вона посилається як на підставу своїх вимог або заперечень. Докази подаються сторонами та іншими учасниками справи;

22) частина 2 статті 76 та частина 1 статті 77 Господарського процесуального кодексу України визначають, що предметом доказування є обставини, які підтверджують заявлені вимоги чи заперечення або мають інше значення для розгляду справи і підлягають встановленню при ухваленні судового рішення. Обставини, які відповідно до законодавства повинні бути підтверджені певними засобами доказування, не можуть підтверджуватися іншими засобами доказування;

Ще одним прикладом є справа № 22-6439/2006 «СМА CGM AEGEAN».

18 серпня 2006 року в акваторії Одеського морського торговельного порту, в районі причалу № 2 з судна «СМА CGM AEGEAN», прапор Ліберія, що належить компанії «E.R. BRISBANE» Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, через пошкодження паливного танку правого борту, відбувся скид нафтопродуктів, яким було забруднено морські води акваторії Одеського морського торговельного порту.

Зобов'язання щодо відшкодування збитків, заподіяних навколишньому природному середовищу іноземною компанією внаслідок скиду нафтопродуктів з судна 18.08.2006р., було визнано капітаном судна.

У результаті судового розгляду Апеляційний суд Одеської області ухвалив рішення щодо компенсації компанією «E.R. BRISBANE» Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG на користь України, в особі Державної екологічної інспекції з охорони довкілля північно-західного регіону Чорного моря, матеріальних збитків у розмірі 24 490 036, 58 доларів США [102].

Щодо вищезазначеного можна зробити висновки, що у даній справі було застосовано норми внутрішнього законодавства, а саме:

1) правовідносини, які виникли між сторонами спору, регулюються: статтями 101, 102, 110, 111 Водного Кодексу України, статтею 304 Кодексу Торговельного мореплавства України, статтями 16, 20, 47, 69 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища», міжнародною Конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року та міжнародною Конвенцією Про захист Чорного моря від забруднення;

2) відповідно до ст.351 КТМ України обмеження відповідальності на підставі ст.349 КТМ України не застосується у відношенні до вимог про відшкодування збитків від забруднення нафтою;

3) межі відповідальності судновласника, яке плаває під прапором іноземної держави, регулюється законом держави, під прапором якої плаває вказане судно, якщо такі межі є встановленими не нижчими ніж КТМ України. В зазначеній нормі чітко вказано категорію судна до якої може бути застосований розділ X КТМ України. Таким чином, колізійні норми, які зазначені у статі 14 КТМ не може бути застосовані у даному випадку.

Висновки до Розділу 3

1. Прийняття Верховною Радою України Закону України «Про міжнародний комерційний арбітражний суд» від 24 лютого 1994 року, Положення морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України від 24 лютого 1994 року та Закону України „Про міжнародне приватне право”, який набув чинності 1 вересня 2005 року, значною мірою сприяли врегулюванню процедури та механізму вирішення морських спорів у нашій державі. Аналіз особливостей відповідальності за наслідки аварії в сфері торговельного мореплавства має для України важливе практичне значення.

2. Своєрідна правова природа міжнародного морського арбітражу дає можливість забезпечити застосування, принаймні частково, *lex maritima* – набір правил і принципів, що впливають з їх обов'язкової сили від

постійного використання міжнародним морським співтовариством, які є альтернативним джерелом права. *Lex maritima* можна кваліфікувати як м'який закон, оскільки формально він не має прямої обов'язкової дії; проте, оскільки звичаї та звичаї морської торгівлі відіграють роль і регуляторну функцію.

3. Відповідно до винесення рішень міжнародні комерційні арбітражів застосовують як матеріальні норми національного права так і іноземного права, і встановлені в міжнародних конвенціях уніфіковані матеріальні та колізійні норми міжнародного приватного морського права і норми міжнародних звичаїв торговельного мореплавства. Характерною рисою таких рішень є обов'язкове застосування арбітрами принципу автономії волі (*lex voluntatis*), закон місця знаходження речі (*Lex rei sitae*), закон місця скоєння юридичного акту (*Lex loci actus*), закон країни суду (*Lex fori*).

4. Визначено роль спеціалізованих арбітражів у сфері торговельного мореплавства, яка залежить від ефективного та своєчасного розгляду спору. Характерними особливостями його є те, що сторони добровільно укладаються 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, в якості прикладу слід віднести рішення Англійського апеляційного суду за позовом *W&R. Fletcher (New Zealand)* до *Sigurd Haavik Aksjeselskap*.

5. Весь комплекс питань, пов'язаний з юрисдикційним характером, який вирішується на основі процесуальних норм тієї держави, на території якої має місце розгляд справи. Важливим тут є визначення підсудності справ, що впливають з морегосподарських правовідносин у сфері торговельного мореплавства. В якості прикладу аналізується справа за позовом Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» до *MISTER DRAKE PC (Англія)* щодо аварії судна «*Delfi*».

6. Популярність Морської арбітражної комісії та МКАС при ТПП України з вирішення спорів у міжнародному приватному морському праві є доволі низькою. Значну роль у цьому відіграв занепад торговельного флоту

України після років незалежності. На даний час дефлоту, зареєстрованого під прапором України, становить, приблизно 477 тис. тонн, а частка у світовому торговельному флоті дорівнювала 0,03 %. Обґрунтування необхідності зміцнення позицій України, в якості морської держави, шляхом збільшення торговельного флоту країни.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, яке полягало у розробці теоретичних положень та рекомендацій стосовно вдосконалення національного морського законодавства.

Здійснене дисертаційне дослідження дало підстави сформулювати наступні висновки:

1. Проаналізувавши етапи античності, середньовіччя та сучасності у розвитку інституту аварії на морі, зазначимо, що інститут загальної аварії з часом змінювався відповідно до потреб зацікавлених сторін 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. Це стало поштовхом до формування інститутів: загальної аварії, окремої аварії. Інститут аварії на морі пройшов шлях еволюції під впливом науково-технічного прогресу.

2. Інститут аварії є одним із найдавніших інститутів морського права. Загальна аварія має специфічний характер, тому що класифікація типових випадків загальної аварії у Йорк-Антверпенських правилах та у національному законодавстві про загальну аварію 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.

3. 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.

4. Співвідношення понять «загальна аварія» та «окрема аварія» аргументується тим, що основна відмінність між цими поняттями полягає в тому, що збитки за загальною аварією розподіляються між усіма учасниками морського підприємства і виникають внаслідок навмисних дій заради загального блага, тоді як окрема аварія – це збитки, понесені випадково, що не навмисно, які зачіпають лише ту особу, інтереси якої були ущемлені. Складність розмежування загальної та окремої аварій полягає в тому, що в практичних надзвичайних ситуаціях на море не завжди можна з певністю розмежувати навмисні й ненавмисні збитки. Загальна аварія, звертаючись до приватноправового змісту цього терміна, що розуміється як збитки, – «підлягає розподілу між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості в місці закінчення загального морського підприємства».

5. 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 відіб'ється на інтересах вантажовласників, тоді як деякі повноваження диспаші були уточнені й обмежені рамками, що дозволяють контролювати хід дій диспаші. Внесені зміни спрямовані на уточнення неврегульованих ситуацій і будуть корисні сторонам морського підприємства.

6. Існує необхідність у прийнятті 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.

7. Класифікація видів відповідальності у міжнародному приватному морському праві має свої особливості, а саме «конфлікт кваліфікації». Також існує особливість у сфері взаємовідносин уніфікованих норм з національним правом.

8. Питання щодо необхідності в уніфікації норм міжнародного приватного морського права щодо відповідальності учасників морського підприємства, у тому числі судновласника, стоїть досить гостро, оскільки вже тривалий час існують різноманітні системи обмеження відповідальності судновласників, тому виникає необхідність у прийнятті міжнародних уніфікованих положень.

9. Аналіз правової природи договору морського агентування свідчить про його особливості, відповідно до спеціальних законів або судових практик. Вагомий вплив на правове регулювання діяльності морського агента чинить сформована в різних портах світу багаторічна практика роботи, комерційні правила і звичаї. За своїм змістом морське агентування є необхідною послугою, що надається у сфері торговельного мореплавства.

10. Щодо правової регламентації договорів повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів (Роттердамські правила) слід зазначити, що новелою є застосування даних правил до перевезень вантажу іншими видами транспорту, крім морського, які передують і слідуєть за перевезеннями морем; положення про транспортні електронні документи, які відображають рівень розвитку сучасних технологій та електронного документообігу.

11. Охарактеризована особливість відповідальності перевізника у міжнародному приватному морському праві. А саме, необхідність доведення перевізником своєї непричетності до аварії, а також що така обставина не є наслідком його вини і що він вжив усіх розумних заходів, щоб уникнути цієї обставини і наслідків. Таке формулювання може призвести до того, що

перевізник нести відповідальність за шкоду в тих випадках, коли причина її залишається нез'ясованою. Ця особливість у торговельному мореплаванні називається тягарем доведення.

12. У сучасних умовах здійснення морських перевезень існує необхідність у виділенні правових норм, що регулюють механізм визначення відповідальності оператора мультимодального перевезення, в окремий розділ Кодексу торговельного мореплавання України. Дана зміна необхідна у зв'язку з необхідністю уникнення можливості обходу норм, які регулюють питання обмеження відповідальності судновласника та перевізника морськими суднами.

13. Прийняття Верховною Радою України Закону України «Про міжнародний комерційний арбітражний суд» від 24 лютого 1994 року, Положення про Морську арбітражну комісію при Торгово-промисловій палаті України від 24 лютого 1994 року та Закону України «Про міжнародне приватне право», який набув чинності 1 вересня 2005 року, значною мірою сприяли врегулюванню процедури та механізму вирішення морських спорів у нашій державі. Аналіз особливостей відповідальності за наслідки аварії в сфері торговельного мореплавання має для України важливе практичне значення.

14. Своєрідна правова природа міжнародного морського арбітражу дає можливість забезпечити застосування, принаймні частково, *lex maritima* – набору правил і принципів, що впливають з їх обов'язкової сили від постійного використання міжнародним морським співтовариством, які є альтернативним джерелом права. *Lex maritima* можна кваліфікувати як м'який закон, оскільки формально він не має прямої обов'язкової дії; проте звичаї та звичаї морської торгівлі відіграють роль і регуляторну функцію.

15. Відповідно до винесених рішень міжнародні комерційні арбітражі застосовують як матеріальні норми національного права, так і іноземного права, і встановлені в міжнародних конвенціях уніфіковані матеріальні та колізійні норми міжнародного приватного морського права і норми

міжнародних звичаїв торговельного мореплавства. Характерною рисою таких рішень є обов'язкове застосування арбітрами принципу автономії волі (*lex voluntatis*), закон місця знаходження речі (*Lex rei sitae*), закон місця скоєння юридичного акта (*Lex loci actus*), закон країни суду (*Lex fori*).

16. Визначено роль спеціалізованих арбітражів у сфері торговельного мореплавства, що 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.

17. Весь комплекс питань, пов'язаний з юрисдикційним характером, вирішується на основі процесуальних норм тієї держави, на території якої має місце розгляд справи. Важливим тут є визначення підсудності справ, що впливають з морегосподарських правовідносин у сфері торговельного мореплавства. Як приклад аналізується справа за позовом Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» до MISTER DRAKE PC (Англія) щодо аварії судна «Delfi».

18. Популярність Морської арбітражної комісії та МКАС при ТПП України з вирішення спорів у міжнародному приватному морському праві є доволі низькою. Значну роль у цьому відіграв занепад торговельного флоту України після років незалежності. На даний час дефлоту, зареєстрованого під прапором України, становить, приблизно 477 тис. тонн, а частка у світовому торговельному флоті дорівнює 0,03 %. Обґрунтовано необхідність зміцнення позицій України як морської держави шляхом збільшення торговельного флоту країни.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Анцелевич Г.А. Международно-правовой статус и режим использования морских объектов общего наследия человечества. Перспективы развития в порядке de lege ferenda. Г.А. Анцелевич. – К.: 2002. – 322 с.
2. А. С. Довгерта. Кодифікація приватного (цивільного) права України. Київ.: Укр. Центр правничих студій. 2000. 336 с.
3. А. С. Кокин. Юридический справочник по торговому мореплаванію. Под ред. А. С. Кокина. Москва: Спарк, 1998 – 560 с.
4. АВАРІЯ URL: <https://leksika.com.ua/12370713/ure/avariya> (дата звернення: 20.10.2019).
5. АВАРІЯ URL: <https://leksika.com.ua/19970626/legal/avariya> (дата звернення: 20.10.2019).
6. АВАРІЯ - ЕНЦИКЛОПЕДІЇ & СЛОВНИКИ. URL: <https://jak.koshachek.com/articles/avarija-enciklopedii-slovniki.html> (дата звернення: 06.06.2020).
7. АВАРІЯ МОРСЬКА. URL: https://leksika.com.ua/17191013/legal/avariya_morska (дата звернення: 20.10.2019).
8. Агентування морського торговельного флоту. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0066697-03#Text> (дата звернення: 14.07.2019).
9. Адмиралтейское и морское право зарубежных стран. URL: <https://inlnk.ru/G6574> (дата звернення: 20.04.2019).
10. Арбітражний регламент ЮНСІТРАЛ. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_059#Text (дата звернення: 14.07.2019).
11. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text (дата звернення: 23.08.2019).

12. Бекашев К.А., Сидорченко В.Ф. Морские аварии промысловых судов. Москва, 1987. с. 6
13. Берман Г. Дж. Западная традиция права: эпоха права: эпоха формирования: пер. с англ. 2-е изд. Москва: Изд-во Моск. ун-та; ИНФРА* М – НОРМА, 1998. – 624 с.
14. Большая Юридическая Энциклопедия. URL: <https://ua1lib.org/ireader/3220136> (дата звернення: 20.10.2019).
15. Брагинский М.И. О месте гражданского права в системе «право публичное — право частное». Проблемы современного гражданского права: Сборник статей. Москва: Городец. 2000 с 46-80
16. Вильнянский С. И. Обычай и правила социалистического общежития. Уч. Записки. Харьк. Юрид. ин-та. 1954. Вып. 5. С. 7-15.
17. Виконуваність арбітражної угоди. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/mizhnarodniy-arbitrazh-ta-adr/vikonuvanist-arbitrazhnoyi-ugodi.html> (дата звернення: 12.08.2020).
18. Віденська конвенція про право міжнародних договорів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118#Text (дата звернення: 25.07.2020).
19. Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_006#Text (дата звернення: 18.08.2019).
20. Гольдмерштейн Л. М. Морское право России, Германии, Франции, Англии и Швеции. СПб.: Издание 1903. 60 с.
21. Господарський кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 14.07.2019).
22. Григоржевська М. О. Розв'язання спорів, що виникають під час здійснення торговельного мореплавства. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства*. Київ: Ліра-К. 2014 Вип. 2. с. 150-153
23. Грузовые претензии: исключение и ограничение ответственности перевозчика в международном частном морском праве. URL: <https://moluch.ru/archive/313/71360/> (дата звернення: 14.07.2019).

24. Гуцуляк В. Н. Морское право. Москва: РосКонсульт. 2000 – 325 с.
25. Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). Москва: Граница. 2017. 448 с.
26. Дасюк Н. В. Загальні напрямки еволюції морського арбітражного суду. *Міжнародно-прав Р. Томас ові проблеми сучасного торговельного мореплавства*. Київ: Ліра-К. 2014 Вип. 2. с.145 - 149
27. Де Ваттель Э. Право народов или принципы естественного права, применяемые к поведению и делам наций и суверенов. Москва: Госюриздат, 1960. с. 273.
28. Європейська конвенція про зовнішньоторговельний арбітраж. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_069#Text (дата звернення: 14.07.2019).
29. Закон места совершения акта (lex loci actus). URL: <https://lektsii.com/3-40172.html> (дата звернення: 10.04.2020).
30. Закон флага (lexJlagi, lex banderae). URL: https://studme.org/267500/pravo/zakon_flaga_lexjlagi_banderae (дата звернення: 21.07.2020).
31. Зведений текст Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_839#Text (дата звернення: 14.07.2019).
32. Зивс С. Л. Источники права. Москва: Наука. 1981. 239 с.
33. Зыкин М. С. Обычай и обыкновения в международной торговле. Москва: Междунар. Отношения, 1983. 160 с.
34. Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Санкт-Петербург: Судостроение. 1984. 280 с. С 66
35. Йойрыш А. Атом и право. Москва: Международные отношения. 1969. с. 171
36. Йойрыш А. И. Правовые проблемы мирного использования атомной энергии. Ин-т государства и права. Москва: Наука. 1979. С 154

37. Йорк-Антверпенские правила. URL: <http://yport.inf.ua/142-york-antverpenskie-53901.html> (дата звернення: 06.06.2020).
38. Кваліфікація lex fori. URL: <http://kimo.univ.kiev.ua/MPP/34.htm> (дата звернення: 10.04.2020).
39. Кісиль В. І. Міжнародне приватне право: питання кодифікацій. Київ: Україна, 2000 – 430 с.
40. Классические типы коллизионных привязок. URL: <http://evolutio.info/ru/journal-menu/2011-4/2011-4-baiborosha> (дата звернення: 14.07.2020).
41. Кодекс на търговското корабоплаване. URL: <https://www.lex.bg/bg/laws/ldoc/1590193665> (дата звернення: 14.07.2019).
42. Кодекс торговельного мореплавання України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 01.08.2019).
43. Кодекс торгового мореплавания Республики Молдова. URL: <https://bizlex.ru/31-kodeks-torgovogo-moreplavaniya-respubliki-moldova.html> (дата звернення: 12.02.2020).
44. Колизионный принцип lex rei sitae. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kollizionnyy-printsip-lex-rei-sitae-kak-osnova-regulirovaniya-pravootnosheniy-sobstvennosti-v-mezhdunarodnom-chastnom-prave-rossiyskoy/viewer> (дата звернення: 05.03.2020).
45. Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901796831> (дата звернення: 14.07.2019).
46. Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновений судов. URL: https://www.conventions.ru/view_base.php?id=808 (дата звернення: 20.08.2019).
47. Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов. (Брюссель, 23 сентября 1910 г.) Статья 3. URL:

<http://base.garant.ru/2540260/5ac206a89ea76855804609cd950fcaf7/> (дата звернення: 14.07.2019).

48. Конвенція для об'єднання деяких правил стосовно зіткнення судів. (Брюссель, 23 вересня 1910 р.) Стаття 4. URL: <http://base.garant.ru/2540260/1b93c134b90c6071b4dc3f495464b753/> (дата звернення: 14.07.2019).

49. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text (дата звернення: 18.08.2019).

50. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text (дата звернення: 14.08.2019).

51. Конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_070#Text (дата звернення: 14.07.2019).

52. Конвенція про обмеження відповідальності стосовно морських вимог 1976р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_257#Text (дата звернення: 18.08.2019).

53. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text (дата звернення: 06.06.2020).

54. Конвенція про цивільну відповідальність у галузі морських перевезень ядерних матеріалів 1971 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_125#Text (дата звернення: 25.07.2020).

55. Конспект лекцій з дисципліни «МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ ПРАВО» URL: <https://dduvs.in.ua/wp-content/uploads/files/Structure/library/student/lectures/1118/7.1.pdf> (дата звернення: 15.05.2020).

56. Конституція України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 05.03.2020).

57. РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА ЛЛОЙДА URL: https://leksika.com.ua/17490110/legal/registr_sudnoplavstva_lloyda (дата звернення: 15.03.2020).

58. Лунц Л. А. Международное частное право: общая часть. Москва: Юридическая литература. 1973. С 280

59. Маковского А. Л.. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР. Москва: Транспорт. 1973. с. 149

60. Маковский А. Л. Проблемы ответственности за загрязнение побережья нефтью в международном частном морском праве. Труды: Проблемы морского права. Труды СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ. Москва: Транспорт. 1971, вып. 31 (37). с. 122 — 144.

61. Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_807#Text (дата звернення: 25.06.2019).

62. Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем. URL: https://www.conventions.ru/view_base.php?id=851 (дата звернення: 03.03.2019).

63. Міжнародна Конвенція про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_241#Text (дата звернення: 10.02.2019).

64. Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 року. URL: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/MU96651.html (дата звернення: 21.07.2020).

65. Міжнародна конвенція про деякі правила, що стосуються цивільної юрисдикції з питань про зіткнення суден. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_563#Text (дата звернення: 06.06.2020).

66. Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден та Протокол підписання. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_235#Text (дата звернення: 20.08.2019).

67. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text (дата звернення: 22.08.2019).

68. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил відносно обмеження відповідальності власників морських суден. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_823#Text (дата звернення: 20.08.2019).

69. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221#Text (дата звернення: 14.08.2019).

70. Міжнародна Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_806#Text (дата звернення: 22.08.2019).

71. Міжнародний арбітраж. URL: <https://www.international-arbitration-attorney.com/uk/what-is-international-arbitration/> (дата звернення: 07.08.2020).

72. Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України. URL: <https://icas.org.ua/> (дата звернення: 14.07.2019).

73. Морской транспорт. *Серия морского права и коммерческая практика*. Научно-технический реферативный сборник. выпуск 1 (7). с. 41-43

74. МЧП и его коллизионные нормы. URL: <https://pravo.ua/articles/mchp-i-ego-kollizionnye-normy/> (дата звернення: 14.07.2020).

75. Національне морське право і міжнародне приватне морське право. URL: <http://yport.inf.ua/natsionalnoe-morskoe-pravo-mejdunarodnoe-53851.html> (дата звернення: 12.02.2020).

76. Новицкий И. Б. Источники советского гражданского права. Москва: Юр.лит. 1959. 150 с.

77. Основи цивільного законодавства Союзу РСР і республік. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v2211400-91#Text> (дата звернення: 14.07.2019).

78. Пахман С. В. История кодификации гражданского права. Санкт-Петербург: [Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. Канцелярии]. 1876. Т.1. С. 18.

79. Пашковська Л. І., Кузнецов С. О. Морське приватне право: навч. посіб. Одеса: Фенікс, 2012. 232 с.

80. Переверзева О.С. Аварія морська. Енциклопедія міжнародного права: Т. 1. А-Д. К.: Академперіодика, 2014. С. 22.

81. Переверзева Ольга Сергіївна. Міжнародний комерційний арбітражний суд з вирішення спорів у сфері торговельного мореплавства : дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. К., 2006. 128 с.

82. Покора І. Є. Уніфікація міжнародного приватного морського права в період від середньовччя до кінця ХІХ століття: окремі аспекти. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства*. Київ: Ліра-К. 2014 Вип. 2. с. 139- 144

83. Положення про Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4002-12#n225> (дата звернення: 14.07.2019).

84. Положення про Морську арбітражну комісію при Торгово-промисловій палаті України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4002-12#n225> (дата звернення: 14.07.2019).

85. Понятие личного закона юридического лица (lex societatis). URL: <https://zachnik.com/spravochnik/pravo/mezhdunarodnoe-pravo/ponjatie-lichnogo-zakona-juridicheskogo-litsa/> (дата звернення: 14.07.2020).

86. Постоянный Третейский Суд. URL: <https://pca-cpa.org/ru/home/> (дата звернення: 21.07.2020).

87. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України URL: http://old2.niss.gov.ua/content/articles/files/morska_politika-54a10.pdf (дата звернення: 14.07.2019).

88. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text> (дата звернення: 01.08.2019).

89. Про міжнародний комерційний арбітраж URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4002-12#n225> (дата звернення: 14.07.2019).

90. Про правонаступництво України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1543-12#Text> (дата звернення: 14.07.2019).

91. Про транспортно-експедиторську діяльність. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 14.07.2019).

92. Протокол до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_095#Text (дата звернення: 14.08.2019).

93. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 24 серпня 1924 року (Правила Вісбі). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_010#Text (дата звернення: 14.08.2019).

94. Протокол до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_809#Text (дата звернення: 05.03.2020).

95. Раков О. Е. Некоторые правовые аспекты в истории развития торгового мореплавания. *Сборник научных работ «Морское право: актуальные вопросы теории и практики»*. Одесск. Нац. мор. академ. 2007. – Вып. № 3: Международное морское право. – С. 89-93

96. Рамзаев Д. Ф. О значении обычаев в международной торговле. *Международные торговые обычаи* - Москва. 1958. – С. 5-8

97. Рудольф Д.Р. Йорк-Антверпенские правила: Их история и развитие с комментариями правил в редакции 1924 г. Москва: Государственное финансовое издательство. 1935. 155 с.

98. Сидоренко А. В. Чрезвычайные морские происшествия (правовые аспекты). Одесса: Латстар. 2001. 400 с.

99. Сіренко В.Ф., Пархоменко Н.М., Бобровник С.В., Тимошенко В.І., Головченко В.В. та ін. Систематизація законодавства України: проблеми та перспективи вдосконалення: монографія. Київ: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. 2003. 220 с.

100. Скрипилев Е.А. Дигесты Юстиниана. Избранные фрагменты в переводе и с примечаниями И.С. Перетерского. Москва: Наука. 1984. 456 с. С.13

101. Спирантская Л. В. Международно-правовая ответственной государства за загрязнение мирового океана- Издательство наука М. 1984- с. 43

102. Справа № 22-6439/2006. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/371923> (дата звернення: 14.07.2019).

103. Справа № 916/2394/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95270626> (дата звернення: 14.07.2019).

104. Спори у міжнародній комерції: суди чи арбітраж. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/spori-u-mizhnarodniy-komerciyi-sudi-chi-arbitrazh.html> (дата звернення: 02.08.2020).

105. Статут Організації Об'єднаних Націй і Статут Міжнародного Суду. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_010#Text (дата звернення: 05.03.2020).

106. Структура и содержание рейсового чартера. URL: <https://seaspirit.ru/navigator/kes/struktura-i-soderzhanie-rejsovogo-chartera.html/3> (дата звернення: 14.07.2019).

107. Структура колізійної норми. Види колізійних норм. URL: https://pidru4niki.com/1608031248012/pravo/struktura_koliziyanoi_normi_vidi_koliziynih_norm (дата звернення: 05.03.2020).

108. Суд арештував Танкер Delfi: З Судновласника Хочуть Стягнути Більше 2 Мільйонів. URL: <https://izbirkom.org.ua/news/obshchestvo-19/2020/sud-zareshtuvav-tanker-delfi-z-sudnovlasnika-hochut-styagnuti-bilshe-2-miljoniv/> (дата звернення: 12.08.2020).]

109. Судовий прецедент і судова практика як джерела права. URL: https://pidru4niki.com/70642/pravo/sudoviy_pretsedent_sudova_praktika_dzherela_prava (дата звернення: 05.03.2020).

110. Судоходство. Морское страхование. Морское право. Москва: СЭВ. ч. I - 1967; ч. II - 1969; ч III — 1970; Ч. I V - 1971; ч. V – 1973. с. 85 - 86

111. Талалаев А. И. Право международных договоров. Общие вопросы. Москва: Международные отношения. 1980. с. 190

112. ТАНКЕР "ДЕЛФИ". URL: <https://www.ukrinform.ua/tag-tanker-delfi> (дата звернення: 12.08.2020).

113. Темченко І. О. Морські перевезення та проблеми екології. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства*. Київ: Ліра-К. 2013 Вип. 1. с. 172-178

114. Типовий закон ЮНСІТРАЛІ щодо міжнародного торговельного арбітражу. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_879#Text (дата звернення: 14.07.2019).

115. Федоров А.Ф. Морское право. Одесса: Тип. "Техник". 1913. - 353с.

116. Федоров А. Ф. Морское право. Одесса: Феникс. 2008. 332с.

117. Харди Айвами Е.Р. Перевозка грузов морем. Москва: Транспорт. 1981. 298 с.

118. Харитонов Е. О., Саниахметова Н. А. Гражданское право: Частное право. Цивилистика. Физические лица. Юридические лица. Вещное право. Обязательства. Виды договоров. Авторское право. Представительство: Учеб. Пособие. – Київ: А.С.К., 2001. – 832 с.

119. Харчук О. О. До питання відповідальності у міжнародному морському перевезенні вантажів. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства*. Київ: Ліра-К. 2014 Вип. 2. с. 130-135

120. Цивільний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 30.08.2019).

121. Шемонаєв В. Морський протест під час оформлення загальної аварії як спосіб забезпечення доказів для підтвердження юридичних фактів

URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2021/3/13.pdf> (дата звернення: 24.08.2019).

122. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. Одеса: Латстар. 2000. 271с.

123. Шишикін С. М. Правова характеристика окремої аварії. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*, 2021 Том 32 (71) Вип. 4. С. 130–133.

124. Шишикін С.М. Історичний аналіз Йорк-Антверпенських правил. *Наше право*. Харків, 2021. Вип. 3. С. 151-156.

125. Шишикін С.М. Характеристика інституту обмеженої відповідальності судновласника у міжнародному приватному морському праві. *Часопис Київського університету права*. 2021. № 2. С. 343-347.

126. Шишикін С.М. Регламентація інституту загальної аварії у міжнародному приватному морському праві. *Evropský politický a právní diskurz*, 2021. № 8. S. 66-70.

127. Шишикін С. М., Переверзева О. С. Відповідальність за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві. *Науково-практичний юридичний журнал «Альманах права»*. 2018. Вип. 9. С. 443-447.

128. Шишикін С. М. Історичні аспекти аварії у міжнародному приватному морському праві. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 2018 р.; матеріали опубліковано) / за заг. ред. Міусов М. В. Одеса: Національний університет «Одеська морська академія», 2018. С. 60–63.*

129. Шишикін С.М. Історія створення та становлення міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973/1978 рр. (MARPOL-73/78). *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 2020 р.; матеріали опубліковано) / за заг. ред. Міусов М. В. Одеса: Національний університет «Одеська морська академія», 2020. С. 100-104.*

130. 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. Міусов М. В. Одеса: Національний університет «Одеська морська академія», 2021. С. 108-110.

131. Adler v. Dickson. URL: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff87960d03e7f57ec1111> (дата звернення: 14.07.2019).

132. Ad hoc Arbitration. URL: <https://jusmundi.com/en/document/wiki/en-ad-hoc-arbitration> (дата звернення: 02.08.2020).

133. Answers to Questionnaires by Japanese Maritime Law Association. URL: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/2015-12-04-by-Japanese-Maritime-Law-Association.pdf> (дата звернення: 12.02.2020).

134. Arnould on the law of marine insurance and average. URL: <https://archive.org/details/cu31924022366722/page/n465/mode/2up> (дата звернення: 04.01.2020).

135. ASBA. URL: <https://www.asba.org/> (дата звернення: 14.07.2019).

136. Baatz, Yvonne, Debattista, Charles, Lorenzon, Filippo, Serdy, Andrew, Staniland, Hilton and Tsimplis, Michael (eds.), *The Rotterdam Rules: a practical annotation*. CH. Informa. 2009. 384pp.

137. Bekendtgørelse af søloven URL: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2014/75#Kap2> (дата звернення: 24.02.2020).

138. BIMCO. URL: <https://www.bimco.org/> (дата звернення: 14.07.2019).

139. Black Book of the Admiralty. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Black_Book_of_the_Admiralty (дата звернення: 04.06.2020).

140. Calkins & Burke Ltd. v Far East Enterprises Co. (H.K.) Ltd. URL: <https://www.courthouselibrary.ca/how-we-can-help/legislation-case->

law/unreported-decisions/calkins-burke-ltd-v-far-east-enterprises (дата звернення: 02.08.2020).

141. Carver's Carriage by sea. 12th ed. by R. Colinvaux. v. 1- 2. L. 1971. p. 505

142. China Maritime Arbitration Commission (CMAAC). URL: <http://www.cmaac.org.cn/> (дата звернення: 14.07.2019).

143. Code de commerce (France). URL: [https://fr.wikipedia.org/wiki/Code_de_commerce_\(France\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Code_de_commerce_(France)) (дата звернення: 06.06.2020).

144. Code of Hammurabi. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Code_of_Hammurabi (дата звернення: 04.06.2020).

145. CÓDIGO DE COMERCIO. URL: <https://wipo.lex-res.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/mx/mx136es.pdf> (дата звернення: 12.02.2020).

146. Commercial Code. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.html#p0167 (дата звернення: 14.07.2019).

147. Dziennik ustaw. URL: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/62576/135137/F-1449974849/D20182175.pdf> (дата звернення: 14.07.2019).

148. Eisen Und Metall A.G. V. Ceres Stevedoring Co. Ltd. And Canadian Overseas Shipping Ltd. URL: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=147607> (дата звернення: 02.08.2020).

149. Erika vs Prestige: Two Similar Accidents, Two Different Responses. The French Case. URL: https://wwz.cedre.fr/content/download/9469/file/Erika%20vs%20Prestige_two%20similar%20accidents%20two%20different%20responses_the%20french%20case.pdf (дата звернення: 07.08.2020).

150. Fletcher (W. & R) (New Zealand) Ltd v Sigurd Haavik Aksjeselskap (Vikfrost). URL: <https://vlex.co.uk/vid/fletcher-w-r-new-793136869> (дата звернення: 12.08.2020).

151. Foreign Sovereign Immunities Act. URL: <https://travel.state.gov/content/travel/en/legal/travel-legal-considerations/international-judicial-asst/Service-of-Process/Foreign-Sovereign-Immunities-Act.html> (дата звернення: 12.08.2020).
152. General Average. URL: <https://www.flexport.com/glossary/general-average> (дата звернення: 06.06.2020).
153. Gilmore and Black. The law of admiralty. 2nd ed. N. Y., 1975 p 143
154. Hammurabi's Code of Laws (circa 1780 B.C.). URL: <http://www.admiraltylawguide.com/documents/hammurabi.html> (дата звернення: 14.05.2019).
155. Grande ordonnance de la marine. URL: https://fr.wikipedia.org/wiki/Grande_ordonnance_de_la_marine (дата звернення: 06.06.2020).
156. Herd & Co. v. Krawill Machinery Corp., 359 U.S. 297 (1959). URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/359/297/> (дата звернення: 25.07.2020).
157. Incidents involving the IOPC Funds 2012. URL: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/05/incidents2012_e.pdf (дата звернення: 12.08.2020).
158. Incidents involving the IOPC Funds 2013. URL: https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/incidents2013_e.pdf (дата звернення: 14.07.2019).
159. INCIDENTS INVOLVING THE IOPC FUNDS—1992 FUND. URL: http://www.colindelarue.com/wp-content/uploads/2016/04/2016.03.30-IOPC_APR16_3_2-Prestige-Secretariat.pdf (дата звернення: 12.08.2020).
160. JSEINC. URL: <https://www.jseinc.org/> (дата звернення: 14.07.2019).
161. Knauth A. The American law of ocean bills of lading. 4th ed. Baltimore. 1953 p. 261-264
162. Knauth A. The American law of ocean bills of lading. 5th ed. Baltimore, 1953 240 pp.

163. La Salle Machine Tool, Inc., Appellee, v. Maher Terminals, Inc., Appellant, 611 F.2d 56 (4th Cir. 1979). URL: <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/611/56/276601/> (дата звернення: 02.08.2020).

164. Law Collections from Mesopotamia and Asia Minor. URL: <http://www.g2rp.com/pdfs/LawCollectionsFromMesopotemiaAndAsiaMinor.pdf> (дата звернення: 04.06.2020).

165. Learn from the past: Prestige sinking, one of the worst oil spills in Europe. URL: https://safety4sea.com/cm-learn-from-the-past-prestige-sinking-one-of-the-worst-oil-spills-in-europe/?_cf_chl_jschl_tk__=pmd_FPj45sMCwok9hZHmrIVxlxcRWcuk9HadEK_eaS8EWxsM-1634385681-0-gqNtZGzNAmWjcnBszQll (дата звернення: 07.08.2020).

166. Levie J. H. Trade Usage and Custom under the Common Law and the Uniform Commercial Code. New York University Law Review. 1960. Vol/ 40. No. 6. p. 1103.

167. Lex loci delicti commissi. URL: https://untermportal.un.org/unterm/Display/record/UNHQ/lex_loci_delicti_commissi/F264398A5ECC7DAF85256E7000536101 (дата звернення: 14.07.2020).

168. LMAA. URL: <https://lmaa.london/> (дата звернення: 14.07.2019).

169. Madrid conference. Preliminary reports, minutes, draft-conventions. International Maritime Committee. Antwerpen, 1955. p. 164

170. Marine Insurance Act 1906 URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.pdf> (дата звернення: 04.01.2020).

171. Maritime Arbitration Among Past, Present and Future*. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/53183537.pdf> (дата звернення: 14.07.2019).

172. Maritime Arbitration Commission at the Ukrainian CCI. URL: <https://macom.org.ua/> (дата звернення: 14.07.2019).

173. Maritime Law and Legislation in the Context of Administration of Maritime Affairs: A Case Study of Zanzibar in Comparison with the Territories under the Sovereignty of British Crown URL: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=1555379&fileOId=1563639> (дата звернення: 01.08.2019).

174. MV Erika. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/MV_Erika (дата звернення: 12.08.2020).

175. New Zealand Shipping v Satterthwaite - 1975. URL: <https://www.lawteacher.net/cases/new-zealand-shipping-v-satterthwaite.php> (дата звернення: 25.07.2020).

176. Nippon Yusen Kaisha v. International Import and Export Co. Ltd. (the "Elbe Maru"). URL: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=147682> (дата звернення: 25.07.2020).

177. Ordonnance de la marine. URL: <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/images/documents%20pdf/legislation/Francaise/Ordonnance%20Colbert%201681.pdf> (дата звернення: 04.06.2020).

178. Overview lex loci actus. URL: <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803100103410> (дата звернення: 10.04.2020).

179. Pardessus J. M. Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle, t. III, 708 pp.

180. Precedent. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Precedent> (дата звернення: 05.03.2020).

181. Prestige oil tanker disaster crew acquitted in Spain. URL: <https://www.bbc.com/news/world-europe-24930976> (дата звернення: 07.08.2020).

182. Res litigiosa. URL: <https://eng.ichacha.net/zaoju/res%20litigiosa.html> (дата звернення: 02.08.2020).

183. Rhodian Sea Law. URL: <https://www.britannica.com/event/Rhodian-Sea-Law> (дата звернення: 04.06.2020).

184. Rolls of Oléron. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Rolls_of_Ol%C3%A9ron (дата звернення: 04.06.2020).

185. Schnell v. The Vallescura, 293 U.S. 296 (1934). URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/293/296/> (дата звернення: 14.07.2019).

186. Scruttons Ltd v Midland Silicones Ltd – 1962. URL: <https://www.lawteacher.net/cases/scruttons-ltd-v-midland-silicones.php> (дата звернення: 25.07.2020).

187. Scrutton T. E. On charterparties and bills of lading. 18th ed.— L., 1974. 1608 pp.

188. Shipping in Germany. URL: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=4fa9ec9e-50e8-4b46-bf5e-566d5a0d89c8> (дата звернення: 14.07.2019).

189. Star of Hope, 76 U.S. 203 (1869). URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/76/203/> (дата звернення: 14.07.2019).

190. Sumerian Laws Handbook (circa 1700 B.C.). URL: <http://www.admiraltylawguide.com/documents/sumerian.html> (дата звернення: 14.05.2019).

191. Sweeney J. C. The UNCITRAL draft convention on carriage of goods by sea. *Journal of Maritime Law and Commerce*, v. 7 part 3 1976, N 3, p. 487-503

192. Tetley W. Cargo Owners' Obligations in General Average. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 1988. P. 107-108.

193. The Chambre Arbitrage Maritime de Paris. URL: <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/home/> (дата звернення: 14.07.2019).

194. The Comité Maritime International. URL: <http://www.comitemaritime.org/> (дата звернення: 21.07.2020).

195. THE ENACTMENTS OF JUSTINIAN. THE CODE. Book IV. URL: https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Anglica/CJ4_Scott.htm#33 (дата звернення: 30.05.2019).

196. THE ENACTMENTS OF JUSTINIAN. THE DIGEST OR PANDECTS. Book XIV. URL: https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Anglica/D14_Scott.htm#II (дата звернення: 30.05.2019).

197. The International Oil Pollution Compensation Funds. URL: <https://iopcfunds.org/> (дата звернення: 25.07.2020).

198. The Laws of Manu (Manusmriti) (1500 B.C. to 200 A.D.). URL: <http://www.admiraltylawguide.com/documents/manu.html> (дата звернення: 14.05.2019).

199. The Norwegian Maritime Code. URL: <https://rosaeg.no/erikro/WWW/NMC.pdf> (дата звернення: 14.07.2019).

200. The PRESTIGE - Spain v. ABS, final round. URL: <https://www.gard.no/web/updates/content/20733028/the-prestige-spain-v-abs-final-round> (дата звернення: 12.08.2020).

201. The Singapore Chamber of Maritime Arbitration. URL: <https://www.scma.org.sg/> (дата звернення: 14.07.2019).

202. The SMA. URL: <https://www.smany.org/> (дата звернення: 14.07.2019).

203. The standard and practical legal guide for the Shipmaster, worldwide. URL: <https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2020/05/legalhandbook2020digital2.0.pdf> (дата звернення: 14.07.2019).

204. The qualification, classification, or characterization problem in the conflict of laws. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/143656783.pdf> (дата звернення: 10.04.2020).

205. The York-Antwerp Rules 2004 URL: <http://comitemaritime.org/York-Antwerp-Rules-and-General-Average-Interest-Rates/0,2754,15432,00.html> (дата звернення: 21.07.2020).

206. The York-Antwerp Rules 2016 – Major Changes URL: <http://averageadj.com/blog/2016/06/10/71180/> (дата звернення: 10.11.2020).

207. Thomas R. A legal analysis of the Hamburg Rules. In: The Hamburg Rules A one day seminar/Lloyd's of London Press Ltd. 1978 p.5

208. TOMAC (Tokyo Maritime Arbitration Commission of JSE). URL: <https://www.jseinc.org/en/tomac/> (дата звернення: 14.07.2019).

209. TRIBUNAL SUPREMO. URL: <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/b0accfced6c60c85/20181221> (дата звернення: 14.07.2019).

210. Wagrer R. Handbuch der Seerecht. Leipzig, 1884, Bd. 1, P. 100—108.

211. Wortly B. A. Mercantile Usage and Custom. Rabels Zeitschrift fur auslandisches und internationals privatreht. 1959. Bd. 24. S. 261.

212. W. & R. Fletcher (New Zealand) Ltd. And Others v. Sigurd Haavik Aksjeselskap And Others (The "Vikfrost"). URL: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=147923> (дата звернення: 12.08.2020).

213. YORK-ANTWERP RULES 2016. URL: <https://transportrecht.org/wp-content/uploads/YorkAntw2016.pdf> (дата звернення: 25.11.2019).

214. Zekos, G. International Commercial and Marine Arbitration (1st ed.). Routledge-Cavendish. 2008. P. 36

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:
в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Шишикін С. М. Правова характеристика окремої аварії. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*, 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. Регламентация інституту загальної аварії у міжнародному приватному морському праві. *Evropský politický a právní diskurz*, 2021. № 8. S. 66-70.

5. Переверзева 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.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Шишикін С.М. Історичні аспекти аварії у міжнародному приватному морському праві. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XII 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. (заочно)

7. Шишикін С.М. Історія створення та становлення міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973/1978 рр. (MARPOL-73/78). *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XIV 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.
(заочно)

8. Шишкін 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. Міусов М. В. Одеса: Національний університет «Одеська морська академія», 2021. С. 108-110.
(заочно)