

© ПЕРЕВЕРЗЄВА ОЛЬГА СЕРГІЇВНА – КАНДИДАТ ЮРИДИЧНИХ НАУК, НАУКОВИЙ СПІВРОБІТНИК ВІДДІЛУ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА ТА ПОРІВНЯЛЬНОГО ПРАВознавства ІНСТИТУТУ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ІМ. В.М.КОРЕЦЬКОГО НАН УКРАЇНИ

© АКСЕРОВ ДАМЕД МУКАФАТ ОГЛИ – СТУДЕНТ ЮРИДИЧНОГО ФАКУЛЬТЕТУ КИЇВСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ІМ. ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

**О. С. ПЕРЕВЕРЗЄВА
Д. М. АКСЕРОВ**

ПРАВОВА ПРИРОДА МОРСЬКОЇ АВАРІЇ В МІЖНАРОДНОМУ ПУБЛІЧНОМУ ТА ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Морська аварія – 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 тягне за собою відшкодування збитків.

Морська аварія регулюється нормами міжнародного публічного морського права щодо суден держави, під прапором яких вони зафрахтовані для перевезення вантажу некомерційного характеру, та нормами міжнародного приватного морського права щодо суден держави, під прапором яких вони зафрахтовані для перевезення вантажу комерційного характеру¹.

Згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 (далі – Конвенція ООН 1982) кожна держава організовує розслідування достатньо кваліфікованою особою або особами чи під їхнім керівництвом кожної морської аварії або навігаційного інциденту у відкритому морі, що мало місце за участю судна, яке плаває під її прапором, і результатом чого стала загибель громадян іншої держави або завдання їм серйозних ушкоджень, або завдання серйозної шкоди суднам або спорудам іншої держави, або морському середовищу. Держава прапора та інша держава співробітничать у будь-якому розслідуванні, що проводиться цією іншою державою, будь-якої такої морської аварії або навігаційного інциденту (п. 7 ст. 94).

На держави покладено також обов'язок забезпечити дотримання суднами, що плавають під їхнім прапором або зареєстровані в них, міжнародних норм і стандартів, встановлених через компетентну міжнародну організацію або спільну дипломатичну конференцію, та своїх законів і правил, прийнятих згідно з цією Конвенцією для відвернення, скорочення та збереження під контролем забруднення морського середовища з суден, а також приймати закони, правила й інші необхідні заходи для їх здійснення. Водночас держави прапора зобов'язуються вживати заходи для забезпечення ефективного виконання таких норм, стандартів, законів і правил незалежно від того, де мало місце порушення (п. 1 ст. 217).

Держави зобов'язуються, зокрема, вживати належних заходів з метою забезпечити, щоб суднам, які плавають під їхнім прапором або зареєстровані в них, заборонялося плавання доки вони не будуть у змозі вийти в море з дотриманням згаданих у п. 1 вимог міжнародних норм і стандартів, включаючи вимоги щодо проектування, конструкції, обладнання та комплектування екіпажів суден (п. 2 ст. 217). Держави забезпечують, щоб судна, які плавають під їхнім прапором або зареєстровані в них, мали на борту свідоцтва, визначені в міжнародних нормах і

стандартах, встановлених у п. 1 ст. 217, та виданих згідно з ними. Вони здійснюють періодичний огляд їхніх суден з метою перевірки відповідності таких свідоцтв фактичному стану судна. Такі свідоцтва приймаються іншими державами як документи про стан судна та розглядаються як документи, що мають таку саму чинність, як і видані ними свідоцтва, якщо відсутні явні підстави вважати, що стан судна значною мірою не відповідає даним цих свідоцтв (п. 3 ст. 217)².

Якщо судно порушує норми та стандарти, встановлені через компетентну міжнародну організацію або спільну дипломатичну конференцію, держава прапора без шкоди для ст. 218, 220 і 228 вживає заходів для безвідкладного розслідування і, якщо це доречно, розпочинає розгляд щодо порушення, що припускається, незалежно від того, де мало місце таке порушення або в результаті такого порушення сталося чи виявлено таке забруднення (п. 4 ст. 217). При цьому держави прапора, які проводять розслідування порушення, можуть просити допомоги будь-якої іншої держави, співробітництво з якою сприятиме з'ясуванню обставин справи. Держави зобов'язані докладати зусилля до того, щоб задовольнити належні прохання держави прапора (п. 5 ст. 217).

Держава за письмовим проханням будь-якої держави розслідує будь-яке порушення, яке вчинене судном, що плаває під її прапором. Якщо держава прапора переконалася, що є достатні докази для порушення розгляду щодо передбачуваного порушення, то вона негайно порушує такий розгляд згідно зі своїми законами (п. 6 ст. 217). Держава прапора одразу інформує державу, що запитує, та компетентну міжнародну організацію про вжиті дії та їхніх результати. Така інформація має бути доступна всім державам (п. 7 ст. 217). Покарання, передбачені законами та правилами держав щодо суден, що плавають під їхнім прапором, мають бути достатньо суворими для запобігання порушенням, незалежно від того, де вони мали місце (п. 8 ст. 217).

Якщо є видимі підстави вважати, що судно, яке здійснює плавання у виключній економічній зоні або територіальному морі держави, порушило щодо них відповідні міжнародні норми та стандарти, а також закони та правила цієї держави, які прийняті відповідно до таких норм і стандартів для відвернення, скорочення та збереження під контролем забруднення морського середовища з суден, ця держава може вимагати у даного судна інформацію щодо назви судна та порту приписки, його останнього і наступного портів заходу та іншу необхідну інформацію, що стосується справи, щоб встановити, чи мало місце дане порушення (п. 3 ст. 220). Якщо є видимі об'єктивні докази того, що судно, яке здійснює плавання у виключній економічній зоні або територіальному морі держави, вчинило щодо них порушення, встановлені в п. 3 ст. 220, яке завдало тяжкої шкоди чи містило загрозу завдання такої шкоди узбережжю чи пов'язаним з ним інтересам прибережної держави або будь-яким ресурсам її територіального моря або виключної економічної зони, то ця держава може, з додержанням Р. 7 та за умови, що це виправдано доказами, порушити розгляд, включаючи затримання суден, відповідно до своїх законів (п. 6 ст. 220). Прибережні держави, виконуючи міжнародні норми та своє законодавство з попередження, скорочення та збереження під їхнім контролем забруднення морського середовища, зобов'язані також вимагати інформацію у судна щодо порушення Конвенції ООН 1982.

Згідно з резолюцією *Міжнародної морської організації (ІМО) А.637 (ХВА)* держава прапора та інші держави, що мають значну зацікавленість у морській аварії, повинні за першої нагоди провести консультації для визначення того, яка держава

або держави повинні проводити розслідування морської аварії та які форми співробітництва потрібні для цього³. Вони зобов'язані негайно обмінятися інформацією щодо морської аварії з державою, яка проводить розслідування. З метою полегшення виконання даної резолюції держави інформують ІМО, урядові органи, до яких можна звернутися з цих питань.

У міжнародному приватному морському праві розрізняють загальну та окрему аварії. Під загальною аварією розуміються збитки, що виникли в результаті надзвичайних витрат або жертвування у цілях загального рятування судна, фрахту та перевезеного судном вантажу. Витрати та збитки повинні бути умисними, свідомими, надзвичайними та такими, яких зазнали з метою порятунку судна, вантажу та фрахту від загальної для них небезпеки. При цьому збитки є загальними для всіх учасників морського підприємства, а саме для судновласника, вантажовласника та фрахтувальника⁴.

Морська аварія є одним із найстаріших інститутів морського права. Принципи розподілу загальних аварійних збитків відомі ще давньогрецькому праву. В законах Хаммурапі (18 ст. до н.е.) було встановлено принцип загальної аварії – «те, чим прийшлося пожертвувати для всіх, повинно бути пропорційно розподілено між всіма зацікавленими сторонами морського підприємства». В Родоських морських законах діяло правило, згідно з яким, «якщо вантаж викидався за борт з метою полегшення судна, то всі повинні брати участь у його відшкодуванні (7 ст. до н.е.)». Згідно з Кодексом Юстиніана (ст.VI), якщо вантаж викидається за борт, всі зобов'язані брати участь у відшкодуванні того, що було пожертвоване у таких аваріях (кн. XIV, р. II). Встановлюється, що для відшкодування збитків у разі морської аварії можуть подаватися два позови: потерпілі вантажовласники – капітану судна, а він у свою чергу – вантажовласникам, майно яких врятовано.

Правила про загальну аварію розроблялися ще 1860 на Конференції в м. Глазго (Великобританія). Вперше уніфікація норм щодо загальної аварії здійснена у так званих Йоркських правилах 1864 (за назвою міста, де відбулася Конференція, – м. Йорк, Нідерланди). У 1877 на Конференції в м. Антверпені (Нідерланди) ці правила були перероблені й одержали назву Йорк – Антверпенських правил (*York – Antwerp Rules*). Вони не є зобов'язуючими за формою прийняття, але на практиці є саме такими, адже застосовуються за добровільною згодою сторін. Нову редакцію Йорк – Антверпенських правил здійснено у 2004 і вона є детальним зводом стандартів щодо віднесення збитків до загальної аварії та визначення їхнього розміру. Вони складаються: з вступних правил, до яких належить правило про тлумачення (*rule of interpretation*) й основне правило (*rule paramount*); 7 літерних правил (A – G); 22 цифрових правила. Згідно з правилом про тлумачення при розподілі загальної аварії повинні застосовуватися лише правила, викладені нижче, за виключенням застосування будь-якого закону чи практики, несумісних із ними. Вони спрямовані на забезпечення максимально можливої однаковості, що досягається як включенням у коносаменти та чартери відповідних умов про загальну аварію, так і наданням національним нормам про загальну аварію диспозитивного характеру.

Положення правил про загальну аварію не мають імперативного характеру. На Конференції з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) розглядалася можливість надати їм зобов'язуючого характеру, однак у 1991 прийшли до висновку про доцільність збереження існуючого порядку. Основне правило визначає, що жодні пожертвування або витрати не відшкодовуються, якщо їх не здійснили чи зазнали свідомо.

В літерних правилах міститься визначення загальної аварії (правило «А») та ряду інших положень. Застосування Йорк – Антверпенських правил дає можливість досягти стабільності відносин у цілому, а учасникам морського підприємства – впевність, що в разі завдання збитків вони будуть розподілені справедливо. Водночас відшкодування морської аварії пов'язане з визначенням, який саме національний закон підлягає застосуванню, що не є простим питанням⁵. Часто судно, яке за прапором належить одній державі, перевозить вантаж власників різних національностей, потерпає від аварії та змушене здійснювати розрахунки збитків у іноземній державі. Виникають питання, яким національним законом слід керуватися при виборі порядку розрахунку та який закон взяти до уваги при визначенні обсягу відповідальності учасників при складанні контрибуційного капіталу. З прийняттям Йорк – Антверпенських правил колізії законодавств щодо загальної аварії значною мірою втратили своє значення. У правилі G встановлено, що загальна аварія розподіляється на основі вартості майна на час та в місці завершення морського підприємства. Але в них не регламентуються всі питання, пов'язані із загальною аварією, зокрема порядок складання розрахунків щодо розподілу витрат (диспаші), який визначається національним законодавством. Згідно з принципом *locus regit actum* порядок розрахунку відповідає закону місця здійснення або місця призначення, або місця розвантаження. Отже, якщо судно зазнало аварії поблизу місця призначення або встигло дійти до нього, то порядок розрахунків здійснюється за місцевими законами, і капітан зобов'язаний подати заяву до місцевого суду з проханням призначити експертів (або звернутися до диспашерів). Йорк – Антверпенські правила взагалі не регламентують питання відшкодування збитків, які виникли внаслідок надзвичайних морських подій. Відтак процедура розподілу загальної аварії визначається нормами національного законодавства та практикою тієї країни, де складається диспаша, тобто розрахунок з розподілу відшкодування внаслідок загальної аварії.

Складнішим є визначення відповідальності учасників загальної аварії, а саме, чи повинен контрибуційний капітал складатися відповідно до закону місця призначення вантажу або місця вивантаження, або закону прапора. На користь закону місця призначення свідчить збіг з цими ж законами при формальному боці розрахунків, а також належність отримувачів до громадян цієї країни та їхнє знання місцевих законів. Однак такий підхід можна оспорювати невизначеністю місця призначення. Судно може здійснювати рейси між двома пунктами із заходом в різні проміжні порти, і такі випадки стають все типовішими при організації великих транспортних підприємств. Тут може бути декілька місць призначень, а отримувачі будуть громадянами різних держав. Судно може не дійти до місця призначення та буде змушене розвантажитися в проміжному порту. В такому разі навряд чи буде правильним застосовувати закон місця призначення, коли капітан і всі учасники є громадянами тієї держави, прапор якої має судно. Тому при визначенні обсягу відповідальності в розподілі збитків застосовується закон місця прапора.

В Україні відносини, пов'язані із загальною аварією, регулюються згідно із законодавством держави, в порту якої судно завершило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін (ст. 278 *Кодексу торговельного мореплавства України 1975* далі –КТМ). Це означає, що при перевезенні судном вантажу застосування правил не залежить ні від місця, де сталися витрати чи жертви внаслідок загальної аварії, ні від місця призначення вантажу чи його розвантаження, ні від національної належності судна чи влас-

ників вантажу. Порт, у якому судно закінчує рейс, є місцем, де завершилося перевезення судном вантажу, тобто він є портом призначення, або внаслідок того, що судно не могло продовжити перевезення і було змушене розвантажити вантаж у ньому. Якщо всі особи, інтереси яких зачіпає загальна аварія, належать до громадян України, то застосовується законодавство України.

В Україні порядок розподілу загальної аварії регулюється КТМ України, в якому визначено, що відшкодування збитків внаслідок цієї аварії розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно до їхньої вартості. Відповідно виділяється два основні етапи: підготовчий, що включає збирання та оформлення необхідних для подальшої диспаші документів і доказів; та основний, тобто власне розподіл відшкодування внаслідок загальної аварії. Оформлення загальної аварії – тривалий і складний процес. Довести збитки, яких фактично зазнали сторони, можна виключно на основі відповідних документів, насамперед документів диспашера (особа, яка розподіляє збитки за загальною аварією), за допомогою яких встановлюються реальні обставини подій. Тому правильно оформлені документи допомагають швидше й точніше здійснити розподіл збитків. У протилежному разі йтиметься про окрему аварію, під якою розуміються збитки, яких зазнала конкретна особа у морській катастрофі. Якщо небезпека загрожувала не всьому морському підприємству, а тільки окремому учаснику, точніше його інтересам, то збитки відносять до окремої аварії. Якщо збитки завдані випадково, а не свідомо, для захисту від небезпеки майна, залученого до морського підприємства, та такі збитки також будуть віднесені до окремої аварії. Збитки, викликані пожежею, завдані ненавмисно, виключаються із загальної аварії і їх відносять до окремої аварії. Збитки, завдані судну та вантажу полум'ям і димом, відносять до окремої аварії, а витрати щодо гасіння пожежі – до загальної аварії⁶.

ІМО дотримується стандартів безпеки на морі й запобігає забрудненню морського середовища. В рамках цього у 1993 на 18 сесії Асамблеї ІМО було прийнято резолюцію А. 741 (18), яка отримала офіц. назву «Міжнародний кодекс з управління безпечної експлуатації суден і попередження забруднення» (МКУБ) та створено Організацію, яка формує політику в галузі безпеки та захисту морського середовища. Компанія визначає відповідальність та повноваження капітана; забезпечує ресурсами та персоналом; встановлює процедуру підготовки інструкцій, включаючи перелік контрольних перевірок, залежно від випадку, щодо проведення ключових операцій на суднах, що стосуються безпеки суден та попередження забруднення; встановлює процедуру для виявлення аварійних ситуацій на суднах; забезпечує технічне обслуговування та ремонт суден відповідно до положень Компанії; проводить процедуру контролю всіх документів та аудиторські ревізії з метою безпеки на морі тощо. За результатами проведених досліджень було визнано відсутність системи управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню, а також недостатню підготовленість екіпажів до дій в аварійних ситуаціях.

У 1994 в Міжнародну Конвенцію з охорони на морі СОЛАС (SOLAS – 74) було внесено доповнення у вигляді Розділу IX. В ній регламентується обов'язкова відповідність вимогам МКУБ для держав – учасниць Конвенції для різних класів суден до певного строку, а саме: для пасажирських поромів ро-ро, що оперують між портами Європейського Співтовариства, – до 01.07.1996; для пасажирських суден, включаючи високошвидкісні судна, – не пізніше 01.07.1998; для танкерів, хімовозів, газовозів, навалювальних суден і високошвидкісних вантажних суден

місткістю 500 брт і вище – не пізніше 01.07.1998; для ін. вантажних суден і пересувних бурових установок місткістю 500 брт і вище – не пізніше 01.07.2002. У 1995 на 19 сесії Асамблеї ІМО прийнято резолюцію А. 788 (19), яка регламентує процедуру інспекції та сертифікації суден і компаній.

1. *Луниця Л. А.* Курс міжнародного частного права. – М., 2002. – Т. 2. 2. *Виноградов П. П., Гунн К. К.* Страхование морских судов и оформление аварий на море. – М., 1937. 3. *Позолотин Л. А., Торский В. Г., Короткий Т. Р.* Сборник резолюций Международной морской организации – ИМО по администрированию безопасности судоходства: Справ. пособие. – Одесса, 2011. 4. Там же. 5. *Denny M.* Introduction to General Average. – London, 1986. 6. *Шемонаев В. Ю.* Цивільно-правові наслідки загальної аварії // Актуальні проблеми держави і права. – Одеса, 2001. – № 11; *Шемонаев В. Ю.* Римський генезис інституту загальної аварії // Актуальні проблеми держави і права. – Одеса, 2002. – № 13.