

УДК 347.796

*Ольга Сергіївна Переверзева,
старший науковий співробітник відділу
міжнародного права та порівняльного правознавства
Інституту держави і права
ім. В. М. Корецького НАН України,
кандидат юридичних наук*

*Сергій Миколайович Шишкін,
аспірант відділу проблем цивільного,
трудового і підприємницького права
Інституту держави і права
ім. В. М. Корецького НАН України*

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НАСЛІДКИ АВАРІЇ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Постановка проблеми обумовлена глобалізацією міжнародних морських перевезень та розвитком інституту відповідальності в міжнародному приватному морському праві в результаті морських аварій. Протягом століть традиційними видами використання Світового океану були переважно перевезення людей і товарів (вантажів), рибальство і морський промисел, то нині виник і набуває великого розвитку видобуток у надрах морського дна паливно-енергетичних ресурсів (нафти і газу), що стало сферою комерційної та морегосподарської діяльності суб'єктів, які стикаються із колізійними проблемами (конфлікт кваліфікацій).

Інститут відповідальності за морські аварії в міжнародному приватному морському праві має значну кількість особливостей, що обумовлюють необхідність аналізу внутрішньодержавних норм та положень міжнародних угод про уніфікацію відповідальності судновласника, перевізника і вантажовідправника. Сторони, які безпосередньо беруть участь у морському перевезенні, матимуть договірні відносини, в яких передбачена компенсація в результаті морської аварії. Досить важко 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. Проте морські аварії можуть мати наслідки, що виходять за межі інтересів договірних сторін. Інститут відповідальності включає в себе два різних за своєю юридичною природою та правовими наслідками інституту, зокрема: відповідальність суб'єктів міжнародного приватного морського права за правопорушення щодо забруднення морського середовища; відповідальність за збиток, спричинений у результаті аварії. Питання відповідальності закріплено в багатьох міжнародно-правових актах, однак форми і види такої відповідальності, а також порядок компенсації збитків потребує більш детальної регламентації та включення в Конвенцію щодо обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р., Конвенцію про обмеження відповідальності з морських вимог 1976 р., Конвенцію ООН про перевезення вантажів морем 1978 р., Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил щодо арешту суден 1952 р., Брюссельську конвенцію 1924 р., з змінами та протоколом 1968 р. (Правила Гаага-Вісбі, Йорк-Антверпенські правила 2004) та інші акти [6, с. 21].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичну базу дослідження цього питання становлять теоретичні висновки та узагальнення як вітчизняних (К. Александрова, Г. Анцелівіча, К. Бекашева, П. Виноградова, К. Гунн, І. Тарханова, Г. Іванова, В. Івченко, В. Кириленко, В. Кисельова, А. Колодкіна, О. Маковського, Г. Мелкова, О. Мережко, Г. Некрасова, В. Пономарьова, Н. Решетова, В. Сидорченко, О. Переверзевої, О. Шемякіна, В. Шемонаєва), так і зарубіжних учених (П. Андерсен, П. Бастилло, Х. Абрахам, Дж. Берлінг'єр, С. Ферраніні, В. Кеннеді, І. Вілдебоєр, М. Норріс, А. Колинен, Є. Стівен, Б. Хатчинсон).

Мета статті. Дослідження присвячене вивченню особливостей інституту відповідальності за наслідки аварії у міжнародному приватному морському праві.

Основні результати дослідження. Міжнародне приватне морське право – підгалузь міжнародного приватного права, яка регулює майнові відносини, ускладнені іноземним елементом, що виникають у процесі міжнародного економічного обороту та пов'язані з використанням моря [8]. Види інституту відповідальності у міжнародному приватному морському праві.

1. Договірна. До нормативно-правових актів, які регулюють цю відповідальність, можна віднести конвенції, які спрямовані на уніфікацію правил за договорами перевезення вантажу та перевезення пасажирів і багажу, зокрема: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р.; Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р.; Конвенція ООН з морського перевезення вантажів 1978 р. та ін. [2].

2. Позадовірна. До нормативно-правових актів, які регулюють цю відповідальність і виникають унаслідок заподіяння шкоди на морі, відносяться: Міжнародна конвенція про об'єднання деяких правил щодо зіткнення суден 1910р.; Конвенція про цивільну відповідальність у сфері морського перевезення ядерних матеріалів 1971 р.; Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію збитку в зв'язку з перевезенням морем шкідливих і небезпечних речовин 1996 та ін.

3. Відповідальність, яка застосовується в обох випадках до нормативно-правових актів, які регулюють обидва види відповідальності: Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р.; Конвенція про обмеження відповідальності за морським вимогами 1976 р. та ін. [4, с. 66].

На практиці виникає проблема кваліфікації конфлікту. Вона виникла через те, що однойменні юридичні терміни і поняття у різних правових системах мають різний зміст і різні визначення. Це відбувається через неоднакове розуміння правових понять і категорій. Тобто ті самі фактичні обставини суди різних країн можуть кваліфікувати неоднаково. Таким чином, передумовою виникнення проблем кваліфікації і тлумачення в міжнародному морському праві є різне розуміння чи тлумачення змісту і юридичної природи правових понять у різних правових системах.

У міжнародному приватному морському праві існують такі причини конфлікту:

1) коли відповідальність за одну і ту саму шкоду розцінюють у національному праві інакше, ніж у конвенції. Наприклад, у національному праві відповідальність перевізника за заподіяння смерті або ушкодження здоров'я пасажирів може розглядатися за загальними правилами про зобов'язання, які виникають унаслідок заподіяння шкоди, тобто як деліктна відповідальність, а не як договірна, що виникає з договору морського перевезення пасажирів, укладеного згідно з Афіньською конвенцією про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. [4, с. 20–21];

2) коли конкуренція договірної і деліктної позовів, яку допускає внутрішнє право деяких держав, яка отримала практичне вираження в тому, що позивачеві дозволяється, на його розсуд, порушувати позов, який ґрунтується на порушенні або умов договору, або об'єктивної норми права з заподіяння шкоди. Як приклад можна привести морське законодавство Англії, Німеччини та низки інших держав [4, с. 20–21].

У складі національної колізійної норми використовується поняттєвий апарат, відомий внутрішньому праву цієї держави. Зважаючи на це, видається логічним кваліфікувати фактичний склад правовідносин відповідно до термінів і понять, які існують у певній системі. Визначивши, із якою групою правовідносин він має справу (договірні зобов'язання, спадкування, відшкодування збитків тощо), тобто встановивши «обсяг» правовідносин, суд або інший орган мали би знайти належну колізійну норму, застосувати її прив'язку і таким чином вирішити колізійне питання [5].

Слід пам'ятати, що колізійна норма відсилає не просто до права іноземної держави, а до певного статуту правовідносин, який в іноземній державі може мати свою специфіку. Отже, за логікою, скажімо, місцевий суд має застосувати іноземне право так, як це зробив би компетентний іноземний суддя. А для цього необхідно звернутися до поняттєвого апарату іноземної держави й визначити зміст відповідних понять та інститутів за іноземним правом. Результатом такої логіки може бути віднесення правовідносин до зовсім іншого статуту, застосування іншої колізійної норми, що, зрештою, вплине на результат розгляду справи в цілому [5].

Щоб усунути можливі наслідки «конфлікту кваліфікації» відповідальності, який може призвести до незастосування правил відповідної конвенції, всі конвенції, які стосуються перевезень вантажів, пасажирів та їх багажу, починаючи з Конвенції про уніфікацію деяких правил про пере-

везення пасажирів морем 1961 р., містять спеціальні положення, які спрямовані на те, щоб не дати можливості усунути дію уніфікованих норм. Так, наприклад, відповідно до п. 1 ст. 3 Протоколу 1968 р. про зміну міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. положення про звільнення від відповідальності і її межі, передбачені Конвенцією, застосовуються до будь-якого позову, який подається на перевізника, «незалежно від того, ґрунтується позов на договорі або на заподіянні шкоди» [4, с. 21].

Аналогічний підхід закладений у п. 1 ст. 7 Конвенції ООН з морського перевезення вантажів 1978 р., відповідно до якого заперечення відповідача і межі відповідальності, передбачені Конвенцією, застосовуються при будь-якому позові проти перевізника з приводу втрати або пошкодження вантажу «незалежно від того, ґрунтується цей позов на договорі, делікті або іншій правовій підставі».

Подібні, хоча і більш загальні формулювання, які закріплюють аналогічний підхід до вирішення цієї проблеми, мають всі «пасажирські» конвенції. Наприклад, у ст. 14 Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. закріплена норма, відповідно до якої «будь-яка вимога про відшкодування збитків, завдана смертю пасажирів, заподіянням йому тілесного ушкодження або втратою чи пошкодженням його багажу, може бути представлена до перевезення тільки на підставі даної Конвенції» [4, с. 21].

Проблема розбіжності видів відповідальності в праві різних держав актуальна також і для Конвенцій, що регламентують позадоговірну відповідальність, за зобов'язаннями, які викликають заподіяння шкоди на морі. Як вже зазначалося, до таких конвенцій належать Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р. і Конвенція про обмеження відповідальності за морським вимогами 1976 р.

Зазначені конвенції обмежують відповідальність певного кола осіб, передусім судновласників. Тому в державах з англосаксонською правовою системою правила, які містяться у цих конвенціях, могли б бути обійдені шляхом подання позовів, які містять ті самі вимоги, але не на судновласника, а на його майно (у цьому разі – на судно) [4, с. 22].

З метою виключення можливості обходу правил, які містяться у Конвенції 1957 р., у п. 1 ст. 6 цієї Конвенції передбачено, що «відповідальність власника судна містить в собі відповідальність самого судна». Однак це правило постійно викликало нарікання, оскільки термін «відповідальність судна» в праві значної кількості держав просто позбавлений сенсу. Тому в п. 5 ст. 1 Конвенції 1976 р. застосовано вираз «відповідальність за позовами, поданими на саме судно», який, власне кажучи, і дав змогу вирішити це коло проблем [4, с. 22].

Необхідність виключити можливість обходу правил, які містяться у конвенціях про відповідальність і про обмеження відповідальності, шляхом підведення вимог на іншій матеріально-правовій або процесуально-правовій підставі все частіше тягне включення в конвенцію положення про те, що такі вимоги не можуть бути представлені інакше, як відповідно правилам відповідної конвенції. Прикладом такого підходу може бути п. 4 ст. III Конвенції про цивільну відповідальність за збитки від забруднення нафтою 1969 р. відповідно до якої «ніякий позов про відшкодування збитків від забруднення не може бути поданий на власника судна інакше як відповідно до даної Конвенції. Ніякий позов про відшкодування збитків від забруднення на підставі даної Конвенції або на інших підставах не може бути представлений на службовців або агентів власника судна» [4, с. 21].

Особливістю у міжнародному приватному морському праві є відповідальність оператора ядерного судна, оскільки відповідно до п. I ст. II Конвенції про відповідальність операторів ядерних суден 1962 р. «оператор ядерного судна несе абсолютну відповідальність за будь-яку ядерну шкоду, якщо доведено, що ця шкода заподіяна ядерним інцидентом, пов'язаним із ядерним паливом такого судна або радіоактивними продуктами або відходами цього судна». Найцікавішим є той факт, що відповідно до п. 2 ст. 1 цієї Конвенції «за винятком тих випадків, коли в Конвенції передбачене інше, жодна інша особа, крім оператора, не несе відповідальності за таку ядерну шкоду», тобто відповідальність за будь-яку ядерну шкоду, у разі, якщо вона заподіяна ядерним інцидентом, пов'язаним із ядерним паливом ядерного судна або радіоактивними продуктами або відходами цього судна. Така відповідальність називається «спрямованою» [1].

Відповідальність оператора ядерного судна:

1) охоплює випадки заподіяння шкоди його власними діями і діями його робітників і службовців (дана відповідальність є такою ж самою як і звичайна цивільна відповідальність) [4, с. 68];

2) причинний зв'язок між заподіяною шкодою і поведінкою відповідальної особи, необов'язковий. Так, відповідно до положень Конвенції 1962 р. оператор повинен відповідати і за таку ядерну шкоду, яка пов'язана з його судном, що причинена будь-якій сторонній особі. Причому неважливо, чи була ця особа з оператором у договірних відносинах (наприклад, власник портового буксира, який надає послуги за договором портового буксирування при здійсненні швартових операцій або судноремонтне підприємство і тощо), або він не має з ними до інциденту ніяких правових відносин (наприклад, деліктні відносини власника судна, яке зіткнулося з ядерним судном) [4, с. 68].

Відповідно до Закону України «Про цивільну відповідальність за ядерну шкоду та її фінансове забезпечення», який регулює відносини щодо цивільної відповідальності за ядерну шкоду, заподіяну ядерним інцидентом, та фінансового забезпечення такої відповідальності [3]. Законом встановлюються межі цивільної відповідальності за цей вид аварії та порядок відшкодування ядерної шкоди.

Таким чином, зазначена відповідальність являє собою «відповідальність за чужі дії», відому і в теорії цивільного права. Наприклад, відповідальність власника джерела підвищеної небезпеки. У той же час від відомих у цивільному праві випадків такої відповідальності «спрямовану» відповідальність відрізняють дві характерні ознаки:

1) це невизначеність кола осіб, за дії яких вона настає»

2) кінцевий характер «спрямованої» відповідальності, який виявляється у фактичній неможливості, за загальним правилом, перевести її на того, хто безпосередньо заподіяв шкоду. Тому випадки, коли оператор може зробити це шляхом подачі на таких осіб регресних позовів, має винятковий характер і точно встановлені нормою права – п. 6 ст. II Конвенції 1962 р. [4, с. 69–70].

Дуже схожою до відповідальності за будь-яку ядерну шкоду, у разі, якщо вона заподіяна ядерним інцидентом, пов'язаним із ядерним паливом ядерного судна або радіоактивними продуктами або відходами цього судна є відповідальність за забруднення моря нафтою (незалежно від того, чи є вона бункером або вантажем) відповідно до положень Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. або в результаті морського перевезення шкідливих і небезпечних речовин відповідно до положень міжнародної конвенції про відповідальність і компенсацію шкоди у зв'язку з перевезенням морем шкідливих і небезпечних речовин 1996 р. тощо [7].

Так, згідно з п. 1 ст. III Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. власник судна «відповідає за будь-яку шкоду від забруднення, який став результатом витоку або зливу нафти з його судна». На практиці, як правило, власник судна і є тим, хто повинен вважатися таким, що заподіяв шкоду. Однак можливі й інші випадки, наприклад, коли джерелом забруднення виявилось судно, яке перебувало в бербоут чартер, або коли аварія трапилася через зіткнення з вини іншого судна і тощо. У цих випадках відповідальність перед потерпілими все одно буде нести власник судна, який заподіяв шкоду [4, с. 70]. Особливістю спрямованої відповідальності є можливість подальшого перекладання цієї відповідальності на того, хто дійсно заподіяв шкоду.

Висновок. Підсумовуючи, слід зазначити, що відповідальність за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві найбільш повно показує проблематику «конфлікту кваліфікації». Це зумовлено розвитком цієї підгалузі та застосуванням великої кількості колізійних норм під час морських перевезень вантажів, пасажирів та їх багажів, страхування, зіткнення суден, рятування, буксирування, аварії, забруднення моря. Також ця підгалузь зображує специфічний вид відповідальності, а саме «спрямовану відповідальність», яка широко застосовується при певних видах шкоди. 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.

Використані джерела

1. Відшкодування ядерної шкоди [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://pidruchniki.com/1601071757332/pravo/vidshkoduvannya_yadernoyi_shkodi.
2. Виды гражданско-правовой ответственности [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://jurisprudence.club/pravo-grajdanskoe/vidyi-grajdansko-pravovoy.html>.
3. Про цивільну відповідальність за ядерну шкоду та її фінансове забезпечення : Закон України від 13 грудня 2001 р. № 2893-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2893-14>.
4. Иванов Г. Г. Международное частное морское право / Г. Г. Иванов, А. Л. Маковский. – Ленинград : Судостроение, 1984. – 280 с.
5. Правова кваліфікація [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://pidruchniki.com/1134012448018/pravo/pravova_kvalifikatsiya.
6. *Переверзева О. С.* Аварія Морська / О. С. Переверзева // Енциклопедія міжнародного права : у 3 т. / редкол.: Ю. С. Шемшученко, В. Н. Денисов (співголови) та ін. ; Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. – К. : Академперіодика. 2014. – Т. 1. А-Д. – С. 19–23.
7. Некоторые вопросы регулирования ответственности за ядерный ущерб [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.pircenter.org/media/content/files/13/14673758650.pdf> pravovoy.html.
8. *Шемякін О. М.* Міжнародне приватне морське право / О. М. Шемякін. – О. : Латстар, 2000. – 272 с.

Переверзева О. С., Шишикін С. М. Відповідальність за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві

Для визначення інституту відповідальності за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві потрібно зазначити, що відповідальність може бути: договірною, позадоговірною та відповідальність, яка застосовується в обох випадках.

Однією з найважливіших проблем у міжнародному приватному морському праві є конфлікт кваліфікацій, яка є загальною для міжнародного приватного морського права. Ця проблема виникла через те, що однойменні юридичні терміни і поняття у різних правових системах мають різний зміст і різні визначення.

У міжнародному приватному морському праві вдало розкривається специфічний вид відповідальності, такий як спрямована відповідальність. Цей вид відповідальності стосується лише певних видів шкоди, таких як ядерна шкода. Проте в подальшому вона може бути перекладена на іншу особу, яка безпосередньо винна у ній.

Відповідальність за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві найбільш повно показує проблематику конфлікту кваліфікації та спрямованої відповідальності, які склалися у міжнародному приватному морському праві.

Ключові слова: відповідальність за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві, конфлікт кваліфікацій, спрямована відповідальність.

Pereverzyeva O., Shyshykin S. Liability for results of an accident in international private maritime law

To identify a liability for results of an accident in international private maritime law, first of all we have to note that this liability can be: contractual, non-contractual, and liability which can be used both cases.

One of the most important problems in international private maritime law is the «conflict of qualifications» (conflict of laws), which is general for all international private law. This problem appeared because the same legal terms and concepts in different legal systems have different meanings and different definitions. The reasons for the «conflict of qualifications» (conflict of laws) are as follows:

- 1) when liability for the same damage is treated in national law differently from that which is contained in conventions.
- 2) when the competition between different kind of claims, which are allowed by the private law of some states, which has received a practical expression in the complainant to opportunity bring in a claim which based on violation contractual terms or an objective rule of law on causing harm, at his discretion.

Also, international private maritime law include a specific type of responsibility, such as «direct liability». This type of liability concerns only certain types of damage, such as nuclear damage and damage by oil pollution at sea. However, such liability can be transferred to another person who is directly responsible for the damage.

An example of such liability is the liability of the operator of a nuclear ship:

- 1) covers cases of damage to its own actions and actions of its employees (this liability is the same as ordinary civil liability);
- 2) the causal link between the harm caused and the behavior of the responsible person is not necessarily. Since, in accordance with the provisions of the 1962 Convention, the operator must also be responsible for any nuclear damage caused by his ship to any third party. It does not matter whether this person with the operator in contractual relations (for example, the owner of a port tug, which renders services under a contract of port towing in the execution of mooring operations or a ship repair company, etc.), or he has no legal relationship with them before the incident (for example, the tort relations of the owner of the ship, which collided to a nuclear ship).

«Direct liability» has the following factors:

- 1) is the uncertainty of the circle of persons for whose actions it occurs.
- 2) the ultimate nature of «directed liability», which is manifested in the actual impossibility, according to the general rule, to transfer it to the person who directly caused the damage.

Summarizing the above, the liability for results of an accident in international private maritime law is most fully show the problems, such as «conflict of qualifications» (conflict of laws) as well as the special kind of liability, such as «directed liability». This leads us to conclude that it is necessary to study these issues in the context of international private maritime law.

Key words: liability for results of an accident in international private maritime law, conflict of qualifications (conflict of laws), «direct liability».