

І. Є. Покора
аспірантка кафедри цивільно-
правових дисциплін Одеського
національного університету імені І. І.
Мечникова

МІЖНАРОДНА УНІФІКАЦІЯ ПРАВОВИХ НОРМ ЩОДО НЕДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ У ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ: ОКРЕМІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ

Минуле століття, якщо його розглядати в контексті світової співпраці із створення єдиного регулювання міжнародних приватноправових відносин, стало періодом бурхливого розвитку процесу уніфікації норм у сфері міжнародного приватного морського права.

Значний внесок в розвиток цього процесу зробив Міжнародний морський комітет (далі — ММК), який в перші ж роки своєї діяльності прийнявся за вирішення таких важливих проблем морського права, як відповідальність судновласників, фрахтувальників, перевізників та інших учасників мореплавства за вчинення збитків унаслідок морських аварій. Цим питанням приділялося багато уваги з часу офіційного заснування ММК у 1897 р., а конвенції, сформульовані на Паризькій та Гамбурзькій конференціях 1900 та 1902 рр., сприяли посиленню обговорення цього питання в найближчі роки, до моменту їх підписання в 1910 р. [1, с. 13-14].

Першою з конвенцій була *Міжнародна конвенція щодо уніфікації деяких правил, що стосуються зіткнення суден, під-*

писана в Брюсселі 23 вересня 1910 р., що набула чинності 1 березня 1913 р. (далі — Конвенція 1910 р.) [2].

Питанню щодо положень та значення цієї Конвенції приділяли увагу в більшій мірі закордонні науковці, серед яких, зокрема, Упендра Баксі [1], Альберт Лілар та Карло Ван Ден Бош [3], А. Н. Янопулос [4] та інші. Серед вітчизняних досліджень даної сфери можна виділити наукові праці Г. Г. Іванова та О. Л. Маковського [5], О. А. Брильова [6] та ін.

Ця конвенція являє собою фундаментальну угоду з основних аспектів міжнародної морської політики стосовно встановлення цивільно-правової відповідальності у випадках, коли у заподіянні шкоди винні усі учасники зіткнення. Однак, треба зазначити, що на початковому етапі перспектива уніфікації відповідних норм здавалася дуже примарною, враховуючи існуючий факт розбіжностей у правових системах різних країн щодо підходів до ряду питань, наприклад, принципів розподілу відповідальності. Тому в світі підготовки дієвих умов для уніфікації головним завданням були як гармонізація світових правових систем, так і прагнення до прогресивного розвитку античного правила рівного поділу відповідальності у бік пропорційного поділу, що визнавалося набагато практичнішим в морському світі, «де кораблі більше не керувалися за допомогою вітру та погоди» [1, с. 14-15].

Конвенція 1910 р. встановлює ряд основоположних принципів регулювання і залишає простір для здійснення національного регулювання, зокрема, щодо процесуальних питань, які навряд чи можна врегулювати єдиними нормами [4, с. 381].

Цією конвенцією закріплені єдині правила щодо відповідальності шляхом встановлення відмінностей між випадковим зіткненням, сумнівним зіткненням, зіткненням, в якому одне з суден або обидва є винуватими; вона вирішує проблему солідарної відповідальності, відповідальності з вини капітана, встановлює дворічний проміжок часу для повернення гарантійних претензій, приписує обов'язки взаємної допомоги кораблям, які зіткнулися [3, с. 24]. Вона містить матеріальні норми про умови майнової відповідальності при зіткненні суден. Підставою відповідальності, за Конвенцією, є наявність

встановленої вини у зіткненні: поки вина не доведена, жодне із суден не вважається винним [2, ст. 6]. Її норми застосовуються лише в тому випадку, якщо всі судна, що зіткнулися, належать договірним державам. В цих умовах її правила застосовуються до всіх зацікавлених осіб. Однак мається на увазі, що стосовно зацікавлених осіб недоговірних держав застосування конвенційних правил може бути поставлене будь-якою договірною державою в залежність від умови взаємності [2, ст. 12].

Велика кількість країн ратифікували або приєдналися до цієї Конвенції. Однак, в той же час, слід визнати деякі розбіжності між державами-учасниками у процесі досягнення одностайності окремих положень Конвенції.

Так, Сполучені Штати Америки, хоча і підписали Конвенцію, однак, через незацікавленість своїх національних вантажовласників в дотриманні принципу солідарної відповідальності, не ратифікували її. За законами США, якщо обидва судна мають якийсь ступінь вини, всі збитки по вантажу повністю відшкодовує судно, яке не є перевізником, навіть якщо вина цього судна є незначною. Американські судновласники ж зустріли принципи Конвенції з ентузіазмом, намагаючись привести національну практику у відповідність з Конвенцією за допомогою використання договірних «both-to-blame» («обидва винні») застережень. Ці застереження передбачали, як правило, що вантажовласники, які отримували відшкодування збитків в повному обсязі від судна-неперевізника, потім відшкодували судну-перевізнику суми, віднесені на рахунок пошкоджень його власного вантажу в розподіленні збитків винними суднами. Та ці зусилля не увінчалися успіхом, тому що Верховний Суд США при розгляді таких справ заявляв про недійсність таких застережень [4, с. 382]. Головним чином це відбувалося тому, що за словами представника делегації США на зустрічах ММК у 1910 р. Фредеріка Брауна, «американці — це нація вантажовласників та фрахтувальників, а не судновласників» [1, с. 17].

Таким чином, США відмовились дотримуватися закону стосовно відповідальності у разі зіткнення, якому слідували

практично всі інші морські держави. Неоднаковість норм щодо відповідальності у разі зіткнення в США та інших країнах, відсутність будь-яких колізійних правил у Конвенції, а також залишення багатьох питань на розгляд за правом держави обраного суду примушували учасників таких відносин для вирішення спорів на свою користь шукати зручний для них суд, що в якійсь мірі запобігало досягненню такої бажаної єдності в цій області [4, с. 382].

Проте не можна сказати, що відмова США приєднатися до Конвенції свідчить про повну невдачу уніфікаційних намірів. Цей факт ілюструє тільки те, що прийняття міжнародних конвенцій гальмується життєздатністю застарілих правових принципів [1, с. 17-18].

Як би там не було, величезним досягненням Міжнародної конвенції 1910 р. щодо уніфікації деяких правил, що стосуються зіткнення суден, є створення єдиних норм стосовно пропорційної відповідальності у разі зіткнення суден. З загальним визнання цього принципу був зроблений перший крок в напрямку покладення краю різним судовим рішенням в різних частинах світу, враховуючи вибір суду сторонами спору [1, с. 18].

Незважаючи на виявлені відразу та з часом недосконалості Конвенції 1910 р., не можна не підкреслити, що саме з прийняттям і укладенням вищезазначеної морської конвенції держави чи не вперше відійшли від національного порядку регулювання правовідносин на морі. Державами були утворені норми, джерелом яких стали не національні акти (закон чи підзаконний нормативний акт), а міжнародний договір, тобто норми, які мають наднаціональний характер [6, с. 49-50].

Так, наприклад, норми Кодексу торговельного мореплавства України [7, ст.ст. 296-303] щодо відшкодування збитків від зіткнення суден базуються на положеннях Конвенції 1910 р. [6, с. 49].

Таким чином, беззаперечним є той факт, що прийняття у 1910 р. Міжнародної конвенції щодо уніфікації деяких правил, що стосуються зіткнення суден, стало важливим досягненням на шляху уніфікації матеріальних норм, що регулюють розпо-

ділення відповідальності сторін у разі зіткнення суден, а також значним кроком до подальшого створення єдиних правил регулювання відносин у сфері торговельного мореплавства.

Література

1. Baxi U. Unification of private maritime international law through treaties : an assessment. — Adyar, Madras: St. Louis Institute Press, 1967. — 91 p.
2. Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels. *Brussels. 23 September 1910* [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.admiral-tylawguide.com/conven/collisions 1910. html](http://www.admiral-tylawguide.com/conven/collisions%201910.html)
3. Lilar A., Van Den Bosch C. *Le comit maritime international, 1897- 1972.* — Internat. Maritime Committee, 1972. — 120 с.
4. Yiannopoulos A. N. *The Unification of Private Maritime Law by International Conventions, 30 // Law and Contemporary Problems.* — 1965. Spring. — P. 370-399.
5. Иванов Г. Г., Маковский А. Л. *Международное частное морское право.* — Л: Судостроение, 1984. — 280 с.
6. Брильов О. А. *Міжнародні договори в торговельному мореплаванні //Митна справа.* — 2012. — Ч. 2, кн. 2. — № 4 (82). — С. 46-57.
7. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80/print1382533358827433>