

ЛІТЕРАТУРА

1. Машенко Л. Арест судна в украинском порту: международный скандал или правовая норма // Судоходство. – 1999. – № 5. – С. 34-35.
2. Ницевич А., Лебедев В., Радзиховский Р. Правовое регулирование ареста судна в Украине // Судоходство. – 2001. – № 10-11.-С. 59-60.
3. Голюкова С. Арешт торговельного судна як захід забезпечення морських вимог // Збірник рішень та арбітражної практики Вищого арбітражного суду України. – 1996. – № 2. – С. 153-156.
4. Горчаков С. “Морское требование” – ключ к аресту судна // Судоходство. – 2003.-№ 5 – 6. - С. 56-57.
5. Карпов М. Институт морских арестов в российском и зарубежном праве // Морской флот. – 2003. – № 5. – С. 22-23.
6. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А. С. Кокина. – М.: Спарк, 2002. – 480 с.
7. Маковская А. Арест морских судов по российскому законодательству // Хозяйство и право. – 2002. – № 3. – С. 85-99.
8. Дешалит М. З. Правовая природа обеспечения требований, возникающих в связи с авариями судов (по советскому праву) // Проблемы морского права и международного судоходства: Сб. науч. трудов. Под ред. А. С. Колодкина. – Москва: Транспорт, 1984. – С. 62-67.
9. Иванов Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002. – 478 с.
10. Морское право: Учебн. пособие / В. Г. Ермолаев, О. В. Сиваков. – М.: Изд-е г-на Тихомирова М. Ю., 2001. – 255 с.
11. Кифак А., Антоненко Л. Арест морского судна: проблемы законодательного регулирования и пути разрешения // Судоходство. – 2003. – № 3-4. – С. 38-39.

УДК (347.796.2+343.226):347.799.1

О.А. Волков

ПИТАННЯ СПІВВІДНОШЕННЯ ЗАГАЛЬНОЇ АВАРІЇ ТА КРАЙНЬОЇ НЕОБХІДНОСТІ ПРИ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Поміж обставин, які впливають на відповідальність учасників відносин морського перевезення, існують дві специфічні правові категорії: крайня необхідність (ст. 1171 Цивільного кодексу України) та загальна аварія (ст. 277 Кодексу торговельного мореплавства України).

Оскільки вони можуть стосуватися подібних ситуацій – завдання шкоди учасникам морських перевезень, виникає питання про можливість виникнення колізії згаданих вище норм законодавства.

Щодо бачення співвідношення згаданих категорій, у юридичній літературі існують розбіжності: одні автори загальну аварію вважають видом шкоди, завданої в стані крайньої необхідності, а інші – оцінюють їх як явища, що знаходяться в одній площині.

Згадана суперечливість оцінок потребує порівняльного аналізу цих інститутів. Тим більше що наслідки завдання шкоди у стані крайньої необхідності та загальної аварії відрізняються.

Так, згідно з частиною другою ст. 277 Кодексу торговельного мореплавства України, загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропор-

ційно їх вартості. Під фрахтом тут розуміється також плата за перевезення пасажирів та їхнього багажу.

Натомість, частина друга ст. 1171 Цивільного кодексу встановлює, що, враховуючи обставини, за яких було завдано шкоди у стані крайньої необхідності, суд може покласти обов'язок її відшкодування на особу, в інтересах якої діяла особа, яка завдала шкоди, або зобов'язати кожного з них відшкодувати шкоду в певній частці або звільнити їх від відшкодування шкоди частково або в повному обсязі.

Отже, порівняння крайньої необхідності та загальної аварії є доцільним, пердусім, з практичної точки зору.

У ст. 1171 Цивільного кодексу України визначення крайньої необхідності відсутнє, однак аналіз змісту цієї норми дозволяє назвати такі ознаки крайньої необхідності:

1) шкода при крайній необхідності завдається для усунення небезпеки, що загрожувала іншій фізичній або юридичній особі. Тобто заподіювач шкоди здійснює дії не лише в своїх інтересах, а й в інтересах третіх осіб;

2) особа у стані крайньої необхідності завдає шкоди з метою усунення реальної небезпеки, тобто небезпеки, яка існувала в момент виникнення крайньої необхідності;

3) небезпека інтересам, що охороняються законом, може бути створена природними явищами (повінню, землетрусом, заметіллю, похолоданням та іншим стихійним лихом), будь-якими діями чи бездіяльністю людей, технічними факторами (помилкою технічних пристроїв, їх виходом з ладу, порушенням роботи технічних, автоматизованих та інших систем, аваріями), фізіологічним (біологічним) станом інших людей (наприкпербуваєзнаходиться в небезпечному для життя стані внаслідок аварії, різкого загострення хвороби), поведінкою тварин;

4) крайня необхідність відсутня, якщо шкода вже завдана (крім випадку часткового завдання шкоди, тобто коли існує загроза її подальшого спричинення);

5) крайня необхідність має місце, якщо цю небезпеку за даних умов не можна було усунути іншими засобами [1, 758].

Стаття 277 Кодексу торговельного мореплавства України містить таке поняття загальної аварії: “Загальною аварією визнаються збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки” [2, 77].

Звідси випливає, що для дій, які потягли загальну аварію, характерні: 1) наявність загальної небезпеки для судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні; 2) здійснення навмисних і розумних витрат або пожертвувань, спрямованих на запобігання шкоді; 3) виникнення збитків внаслідок вчинення зазначених дій.

При аналізі категорії крайньої необхідності слід зазначити, що це поняття досить детально розроблене кримінальним правом. Легальне визначення цієї категорії дає Кримінальний кодекс України у статті 39: не є злочином заподіяння шкоди правоохоронюваним інтересам у стані крайньої необхідності, тобто для усунення небезпеки, що безпосередньо загрожує особі чи охоронюваним законом правам цієї людини або інших осіб, а також суспільним інтересам чи інтересе-

сам держави, якщо цю небезпеку за даних обставин не можна було усунути іншими засобами і якщо при цьому не було допущено перевищення меж крайньої необхідності.

Звідси можна дійти висновку, що крайня необхідність є правомірним заподіянням шкоди з метою усунення загрожуючої небезпеки, якщо вона за даних обставин не могла бути усунена іншими засобами і якщо ця шкода є рівнозначною або менш значною, ніж відвернена шкода. Правом на заподіяння шкоди в стані крайньої необхідності особа може скористатися лише у тому разі, якщо за даних обставин заподіяння шкоди є вимушеним, крайнім, останнім засобом усунення небезпеки.

Очевидно, що у стані крайньої необхідності відбувається сутичка двох інтересів: з одного боку, одному інтересу безпосередньо загрожує небезпека, а з іншого – особа перебуває в такому становищі, при якому єдиним засобом усунення цієї небезпеки є заподіяння шкоди іншим інтересам [3, 139].

Зазначений стан виникає за наявності відповідної підстави, яка характеризується двома ознаками. По-перше, небезпекою, що безпосередньо загрожує охоронюваним інтересам, і, по-друге, обставинами, що свідчать про неможливість усунення цієї небезпеки іншими засобами.

Небезпека має бути реальною, тобто такою, що дійсно загрожує інтересам, здатна негайно заподіяти шкоду. Вона є наявною протягом періоду, коли виникла, існує і ще не скінчилася. Якщо така небезпека ще не виникнула або, навпаки, вже реалізувалася у заподіяній шкоді, то це виключає стан крайньої необхідності. Розрізняють початковий та кінцевий момент небезпеки. Початковий момент виникнення небезпеки має місце, коли виникла загроза безпосереднього заподіяння шкоди (наприклад, існує безпосередня загроза затоплення, аварії). Кінцевий момент існування такої небезпеки визначається або припиненням цієї загрози з будь-яких причин, або її реалізацією.

Таким чином, особа вважається такою, що перебувала у стані крайньої необхідності, коли визнано правомірність заподіяння шкоди. Правомірність заподіяння шкоди у стані крайньої необхідності визнається за умови, що поведінка особи відповідала певним ознакам, що характеризують: 1) її мету, 2) характер дій цієї особи, 3) об'єкт заподіяння шкоди, 4) своєчасність, 5) співрозмірність заподіяної нею шкоди.

Метою дії особи у стані крайньої необхідності є, таким чином, саме усунення небезпеки.

Стан крайньої необхідності припускає лише активну поведінку суб'єкта. За своїми зовнішніми ознаками така поведінка може виражатися в різних самоуправних діях, пов'язаних з порушенням різноманітних правил обережності, заподіянням шкоди.

У стані крайньої необхідності шкода заподіюється охоронюваним законом інтересам держави, суспільства або особи. Таким чином, об'єктом заподіяння шкоди є інтереси інших осіб – підприємств, установ, організацій, окремих громадян, що не викликали небезпеку і звичайно не пов'язані зі створенням цієї небезпеки. Не визнаються об'єктом заподіяння шкоди власні права та інтереси, які викликали небезпеку.

Своєчасність заподіяння шкоди полягає в тому, що вона може бути заподіяна лише протягом часу, поки існує стан крайньої необхідності. Якщо ж такий стан ще не виник, або вже минув, то заподіяння шкоди в цьому разі (так зване “передчасне” або “спізнале” заподіяння шкоди) може тягти відповідальність на загальних підставах.

Крім цього, як зазначалось, кримінальний закон пов'язує правомірність заподіяної шкоди із співрозмірністю цієї шкоди небезпеці, що загрожує, а саме: фактично заподіяна шкода має бути рівнозначною або менш значною, ніж потенційна шкода, яка міститься в загрожуючій небезпеці.

Деякі цивілісти вважають, що у цивільному праві при перевищенні меж крайньої необхідності, як це впливає зі змісту ч. 1 ст. 1169 ЦК, питання стосовно відшкодування шкоди виникає також, а його позитивне вирішення відбувається за рахунок особи, що вийшла за межі дозволеного. Такі дії стають неправомірними, і причинно обумовлена ними шкода складає підставу для виникнення обов'язку з її відшкодування [4, 501].

На нашу думку, на відміну від кримінального законодавства, ст. 1171 ЦК України не вимагає, щоб завдана шкода за розміром не перевищувала шкоду, яка відверталася. Тобто для цивільно-правового регулювання важливо досягнення результату – усунення небезпеки [1, 758].

Як здається, остання точка зору є такою, що більшою мірою відповідає положенням цивільного законодавства: змісту частини першої ст. 1171 ЦК України, аналіз якої дає підстави для висновку, що включати зазначену вимогу до числа характерних ознак крайньої необхідності немає підстав.

Дії, здійснені у стані крайньої необхідності, визнаються суспільно корисними і правомірними. Проте на особу, яка завдала шкоду, покладається обов'язок її відшкодувати.

Так, суд має право, враховуючи обставини завдання шкоди:

а) покласти обов'язок відшкодувати шкоду на третю особу (в інтересах якої діяла особа, яка завдала шкоди у стані крайньої необхідності). Згода третьої особи не має значення;

б) звільнити від відшкодування шкоди повністю як особу, яка її завдала, так і третю особу, в інтересах якої діяв заподіювач шкоди;

в) звільнити перерахованих вище осіб від відшкодування шкоди частково. Покладення обов'язку відшкодувати шкоду на її заподіювача й особу, в інтересах якої він діяв, формує зобов'язання з дольовою множинністю на боці боржника. Воно підлягає виконанню згідно зі ст. 540 ЦК, проте з обумовленістю, що долі визначаються судом, тому можуть бути нерівними.

Завдання шкоди у стані крайньої необхідності слід відрізнити від завдання шкоди у стані необхідної оборони для досягнення мети цивільно-правового захисту, оскільки, незважаючи на правомірність даних дій, у першому випадку завдання шкоди породжує обов'язок з її відшкодування. Так:

а) при необхідній обороні завдана шкода не відшкодовується, якщо її межі не були перевищені; при крайній необхідності шкода, навпаки, підлягає відшкодуванню;

б) при необхідній обороні небезпека завжди виходить від нападника-людини, а при крайній необхідності – від нападника-людини, від тварин, від природних явищ тощо;

в) при необхідній обороні шкода завдається лише особі, яка здійснює суспільно небезпечне посягання; при крайній необхідності шкода може бути завдана як заподіювачу шкоди, так і третім особам;

г) у разі перевищення межі необхідної оборони шкода відшкодовується безпосереднім її заподіювачем, а при крайній необхідності можливе покладення відшкодування шкоди на третю особу, в інтересах якої діяв заподіювач;

д) при необхідній обороні шкода може бути завдана лише неправомірними діями потерпілого, а при крайній необхідності завдана шкода може бути результатом як дії, так і бездіяльності з боку потерпілого.

Порівнюючи ознаки крайньої необхідності й загальної аварії, можна помітити, що між цими двома правовими інститутами є багато спільного.

Так, і для крайньої необхідності, і для загальної аварії характерна наявність небезпеки. І в тому, і в іншому випадку завдання шкоди має бути єдино можливим засобом запобігання більшій шкоді. Особа навмисне заподіює певну шкоду, щоб ліквідувати погрозу ще більших збитків. Надзвичайність дій також є рисою, характерною і для загальної аварії, і для крайньої необхідності. Крім того, загальну аварію та крайню необхідність поєднує необхідність оцінки розміру шкоди, яка може бути відверненою, і шкоди, яка може бути завдана учасникам договору морського перевезення.

Разом із тим, існує низка відмінностей між діями у стані крайньої необхідності та діями, що потягли загальну аварію.

По-перше, різним є суб'єктний склад відносин. У стані крайньої необхідності шкода завдається третій особі або інтересу, не пов'язаному зі створенням небезпеки. При загальній аварії шкода може бути заподіяна як невинному учаснику відносин морського перевезення, так і особі, з вини якої виникла небезпека. Потерпілою при загальній аварії також може бути і та особа, яка вчиняла дії, спрямовані на відвернення небезпеки, що загрожувала, оскільки остання є загальною для судна, фрахту і вантажу.

По-друге, особа не може бути визнана такою, що діяла в стані крайньої необхідності, якщо вона сама створила небезпечну ситуацію. А розподіл загальноаварійних збитків можливий і в тому разі, якщо небезпека виникла з вини одного з учасників договору морського перевезення.

З урахуванням цих обставин можна дійти висновку, що загальну аварію слід розглядати як спеціальний вид зобов'язань, що виникають внаслідок дій у стані крайньої необхідності.

Звідси, у свою чергу випливає, що при діях учасника відносин морського перевезення у стані крайньої необхідності, але за наявності спеціальних ознак загальної аварії, мають застосовуватися правила ст. 277 Кодексу торговельного мореплавства України. Якщо ж спеціальні ознаки загальної аварії відсутні, то мають застосовуватися правила про наслідки завдання шкоди у стані крайньої необхідності, встановлені ст. 1171 Цивільного кодексу України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільний кодекс України: Коментар. – Х.: ТОВ “Одіссей”, 2003. – 856 с.
2. Кодекс торговельного мореплавства України: Текст відповідає офіц. – К.: Вища шк., 2003. – 112 с.
3. Кримінальний кодекс України: Наук.-практ. коментар / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, С. Б. Гавриш та ін.; За заг. ред. В. Т. Маляренка, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – Вид. 2-е, перероб. та доп. – Х.: ТОВ “Одіссей”, 2004. –
4. Цивільне право України: Підручн.: У 2 т. / В. І. Борисова (кер. авт. кол.), Л. М. Баранова, І. В. Жилінкова та ін.; За заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. – К.: Юрінком Інтер, 2004. - Т. 2. – 552 с.

УДК 347.15/17+347.19

М.Р. Габриадзе

**ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ СОЗДАНИЯ УГРОЗЫ
ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ И ИМУЩЕСТВУ ФИЗИЧЕСКОГО ЛИЦА
ИЛИ ИМУЩЕСТВУ ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА
ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, СВЯЗАННОЙ С МОРЕМ**

Предпринимательская деятельность, которая осуществляется на морском транспорте и в иных сферах хозяйствования, связанных с морем, нередко сопровождается дополнительным риском, являющимся следствием так называемых “морских опасностей”. Ярким доказательством признания мировым сообществом повышенной опасности морских предприятий является наличие ряда международных соглашений относительно обеспечения безопасности мореплавания. В частности, можно назвать такие международно-правовые акты, как Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г., Международная Конвенция о грузовой марке 1966 г., Международная Конвенция по обмеру судов 1969 г., Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов на море 1972 г., Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с изменениями 1995 г., Международная Конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. и др.

Это обуславливает необходимость надлежащего урегулирования соответствующих отношений с целью обеспечения прав и законных интересов всех участников соответствующих отношений. Существенная роль тут отводится гражданскому законодательству, которое призвано определять правовое положение личности в обществе, обеспечивать адекватность ее взаимоотношений с другими частными лицами, а также с государством, иными социально-публичными образованиями, то есть составляет основу гражданского общества и правового государства.

Особое место в массиве гражданского законодательства занимает принятый 16 января 2003 г. Гражданский кодекс Украины, суть и содержание которого определяются принципиально новой – частноправовой концепцией регулирования личных неимущественных и имущественных отношений, основанных на юриди-