



В.Ю. Шемонаєв*

ЗАГАЛЬНА АВАРІЯ В СИСТЕМІ ЦИВІЛЬНИХ ПРАВОВІДНОСИН

Ураховуючи різноманітність і складний характер “загальноаварійних правовідносин” (надалі для спрощення граматичних конструкцій представляється можливим уживати таке узагальнююче позначення), доцільно установити співвідношення понять “цивільне правовідношення” і “загальна аварія”.

Основна мета статті полягає в тому, щоб досліджуючи саме поняття загальної аварії і сутність виникаючих при цьому правовідносин установити, хто може бути суб’єктом і об’єктом цивільних правовідносин, що виникають при загальній аварії, а також охарактеризувати правовідносини, що виникають при цьому.

Категорії “загальна аварія” і “цивільне правовідношення” можуть бути співвіднесені в різних площинах: юридичні норми і правила, що складають інститут загальної аварії, є нормативною підставою виникнення правовідносин, пов’язаних з її розподілом; “загальна аварія” як сукупність дій, які потягли витрати і пожертування в ім’я запобігання загальної небезпеки, є тією обставиною, з якою норми права зв’язують виникнення відповідних правовідносин (юридичним фактом); нарешті, саме “розподіл загальної аварії” — це сукупність матеріальних і процесуальних правовідносин між учасниками морського підприємства, що мають метою справедливий розподіл збитків, понесених одним із учасників цього підприємства в загальних інтересах.

Аналізуючи загальноаварійні цивільні правовідносини з погляду їхнього складу, слід зазначити, що для них характерне обмеження суб’єктного складу. Зокрема, як впливає із самого поняття загальної аварії і сутності виникаючих при цьому правовідносин суб’єктами правовідносин загальної аварії можуть бути тільки учасники морського підприємства (морського перевезення). Ними є власник судна (фрахтвник, перевізник) і власник вантажу (фрахтувальник, відправник).

Слід зазначити, що деякі автори серед суб’єктів правовідносин, що виникають внаслідок укладення і виконання договору морського перевезення вантажів, називають не тільки фрахтвника (перевізника) і фрахтувальника (відправника), але і вантажоодержувача, агентів перевізника, порти, капітанів суднів¹.

Однак така позиція навряд чи може бути визнана коректною. З одного боку, названі особи дійсно беруть участь у різних правовідносинах, пов’язаних із договором морського перевезення. Але з іншого боку — невиправдано поєднуються правовідносини різного роду і виду, так чи інакше пов’язані із договором морського перевезення, у результаті чого невиправдано розширюється коло учасників правовідносин морського перевезення. Наприклад, капітан не є самостійним учасником цивільних правовідносин, що виникають із договору морського перевезення. Знаходячись у трудових відносинах із власником судна, він усього лише представляє останнього в процесі виконання договору морського перевезення (якщо тільки сам не є власником судна). Агенти перевізника, знаходячись у договірних відносинах із перевізником, знов-таки не виступають як самостійні суб’єкти правовідносин морського перевезення, а представляють у них перевізника. Вантажоодержувач (якщо їм не є сам відправник вантажу) — це третя особа, на користь якої провадиться виконання договору. Таким чином, варто визнати, що учасниками морського підприємства (договору морського перевезення) є тільки дві сторони — відправник вантажу (фрахтувальник) і перевізник (фрахтвник)

© Шемонаєв В.Ю., 2006

* доцент кафедри морського права Одеської національної морської академії, кандидат юридичних наук

¹ Котлубай М.И., Кухарчик В.Г., Сивопляс Е.Г. Международные перевозки грузов морским транспортом. — Одесса: Ин-т проблем рынка и эконом.-эколог. исслед. НАН Украины, 1999. — С. 31.



і, відповідно, суб'єктами загальноаварійних правовідносин — власник судна і власник вантажу. Як тим, так і іншим може бути і юридична, і фізична особа².

Така постановка питання вважається цілком виправданою в тому випадку, коли мова йде про правовідносини розподілу загальної аварії, яке повинне провадитися “між судном, фрахтом і перевізним на судні вантажем” (Правило “А” Йорк-Антверпенських правил, ч. 1 ст. 277 Кодексу торговельного мореплавства України (далі — КТМ України)). Хоча при цьому необхідно враховувати, що зазначена норма містить пряму вказівку саме на об'єкти даних правовідносин і лише побічно визначає їхній суб'єктний склад. Такий висновок випливає з того, що термін “фрахт” указує не на визначену особу, а на ту суму (плату за договором перевезення), що повинна бути приплюсована до вартості судна або вартості вантажу й у такий спосіб визначити загальний сумарний розмір майнового інтересу перевізника або відправника вантажу.

Однак при оцінці власне загальноаварійних дій і виникаючих у процесі їхнього здійснення правовідносин, виникає також питання про юридичну значимість характеристики осіб, що конкретно роблять дії по запобіганню загальної для судна, фрахту і перевізного на судні вантажу небезпеки: чи обов'язково це повинна бути посадова особа, чи може робити загальноаварійні дії обмежена в дієздатності особа (наприклад, неповнолітній пасажир, що викидає за борт вантаж, що зайнявся) і т.д.

Здається, що суб'єктом загальноаварійних дій також може бути тільки цілком дієздатна особа. Це випливає з такої ознаки загальної аварії, як вимога навмисності і розумності дій, спрямованості їх на запобігання шкоди, що припускає адекватність оцінки ситуації, характеру дій і їхнього передбачуваного і бажаного результату³.

Об'єктом цивільних правовідносин, що виникають при загальній аварії, є ті блага, на порятунок яких були спрямовані загальноаварійні дії. Як випливає з Правила “А” Йорк-Антверпенських правил, ч. 1 ст. 277 КТМ України, ними можуть бути: судно, перевізний на судні вантаж і фрахт.

При цьому безперечним здається те положення, що судно і перевізний на судні вантаж повинні бути віднесені до такого виду об'єктів цивільних правовідносин, як речі, під якими в сучасній цивілістиці розуміються матеріальні, фізично відчутні об'єкти, що мають економічну форму товару⁴.

Що стосується фрахту, то він не має матеріальності, фізичної відчутності. І хоча деякі цивілісти думають, що стосовно таких об'єктів законодавець допускає наділення деяких майнових прав властивостями речі, але більш вдалою здається позиція, відповідно до якої платежі, гроші і т.п. самі по собі не можуть вважатися річчю або майном⁵.

Будучи платою за договором морського перевезення, він може знаходитися на ризику відправника вантажу або перевізника як зроблені або ще не зроблені платежі. Тому можна прийти до висновку, що, хоча фрахт виступає як зобов'язальна вимога, заснована на договорі морського перевезення, однак в аварійних правовідносинах він є як би певною юридичною фікцією. У цьому зв'язку він, як здається, може бути з визначеними застереженнями віднесений до такого виду об'єктів цивільних правовідносин, як речі, оскільки при розподілі загальної аварії розмір фрахту додається до вартості судна або до вартості вантажу. Звідси випливає, що при оцінці відносин суб'єктів загальної аварії до її об'єктів повинні враховуватися, насамперед, норми речового права.

² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Общие положения. — М.: Статут, 1997. — С. 289.

³ Морское право: Учеб. пособие / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. — М., 2001. — С. 170.

⁴ Маттеи У., Суханов Е.А. Основные положения права собственности. — М.: Юристъ, 1999. — С. 333.

⁵ Гумаров И. Понятие вещи в современном гражданском праве России // Хозяйство и право. — 2000. — № 3. — С. 80-84.



Разом із тим, з огляду на ту обставину, що загальноаварійні правовідносини виникають, хоча і щодо такого об'єкта цивільних прав, як речі, але між конкретними суб'єктами конкретних правовідносин, то при виборі засобів забезпечення виконання зобов'язань по розподілі загальної аварії доцільно використовувати не тільки речовинно-правові, але і зобов'язально-правові засоби забезпечення зобов'язань.

Що стосується визначення змісту загальноаварійних цивільних правовідносин, то, приступаючи до його характеристики, варто звернути увагу на ту обставину, що він залежить від стадії загальної аварії (здійснення дій по запобіганню небезпеці, розподіл збитків диспашером, забезпечення виконання рішення диспашера, оскарження рішення диспашера і т.д.) і конкретного виду цивільних правовідносин.

Таким чином, оскільки при розподілі загальної аварії виникає не одне, а кілька цивільних правовідносин, здається доцільним тут хоча б коротко охарактеризувати види правовідносин, щоб надалі мати можливість класифікувати те або інше конкретне "загальноаварійне" правовідношення.

При цьому слід зазначити, що класифікація цивільних правовідносин має не тільки теоретичне, але і практичне значення. Вона дозволяє точніше визначити характер взаємин сторін і, отже, дає можливість більш правильного тлумачення цивільно-правових норм стосовно до конкретного випадку.

Класифікація можлива за різними ознаками.

1) залежно від економічного змісту цивільні правовідносини поділяють на майнові і немайнові.

Майнові правовідносини мають економічний зміст. Їхнім об'єктом є майно (матеріальні блага). У свою чергу, вони підрозділяються на правовідносини, що опосередковують статичку суспільних зв'язків (правовідносини власності), і правовідносини, що опосередковують динаміку суспільних зв'язків (зобов'язання).

Немайнові правовідносини не мають безпосередньо такого змісту. Вони можуть бути підрозділені на зв'язані з майновими (право авторства) і не зв'язані з майновими правовідносинами (особисті немайнові права — право на життя, честь і ін.);

2) за юридичним змістом цивільних правовідносин підрозділяються на абсолютні і відносні, що вважається однією з основних класифікацій у теорії права. У той же час варто враховувати, що в цивілістичній літературі існує й інша точка зору, відповідно до якої розподіл цивільних правовідносин на абсолютні і відносні має значною мірою умовний характер, оскільки в багатьох цивільних правовідносинах сполучаються як абсолютні, так і відносні елементи. В цілому з таким зауваженням варто погодитися, однак для правовідносин, що виникають у зв'язку з загальною аварією, воно не має істотного значення. Як відзначалося вище, ці правовідносини завжди виникають між конкретно визначеними особами і містять гранично точну характеристику суб'єктного складу. Їхні суб'єкти завжди точно визначені — це власник судна і власник вантажу, перевізного на цьому судні⁶.

В абсолютних правовідносинах носієві права протистоїть невизначена кількість зобов'язаних осіб (правовідносини власності, де праву власника відповідає обов'язок усіх і кожного не перешкоджати йому в здійсненні його правомочності).

У відносних правовідносинах управомоченому суб'єктові протистоїть одне або декілька конкретно визначених зобов'язаних осіб, що характерно для договірних і недоговірних зобов'язань;

3) за характером здійснення права цивільні правовідносини поділяються на речові і зобов'язальні.

⁶ Гражданское право: Учебник: В 3 ч. / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. 3-е изд. — М.: Проспект, 1996. — Ч. 1. — С. 87.



Речові правовідносини — це правовідносини, у яких уповноважений суб'єкт може здійснювати свої суб'єктивні права самостійно, без сприяння зобов'язаної особи (у той же час, як відзначалося в літературі, варто враховувати, що в деяких випадках ці правовідносини можуть містити в собі визначені права на дії другої сторони в правовідношенні)⁷.

Зобов'язальні правовідносини — це правовідносини, у яких уповноважений суб'єкт для здійснення своїх суб'єктивних прав має потребу в сприянні зобов'язаної особи;

4) залежно від спрямованості і цілей виникнення цивільні правовідносини поділяються на регулятивні й охоронні.

Регулятивні правовідносини призначені опосередковувати (регулювати) зв'язку нормального торговельного обороту. Вони є типовими для цивільного права. Найчастіше вони встановлюються за допомогою договору. Саме в них виявляється диспозитивність цивільно-правового регулювання.

Охоронні правовідносини виникають у випадках необхідності захисту інтересів учасників цивільного обороту цивільно-правовими засобами. Підставою їхнього виникнення є цивільне правопорушення. Права й обов'язки учасників таких правовідносин визначаються не тільки на диспозитивних початках, але і з використанням імперативного методу;

5) з урахуванням структури змісту правовідносини можуть бути підрозділені на прості і складні.

Прості правовідносини мають своїм змістом одне право й один обов'язок або по одному праву й одному обов'язку.

Складні правовідносини характеризуються наявністю декількох прав і обов'язків. У деяких випадках на додаток до основного виникають акцесорні правовідносини, нерозривно зв'язані з ним.

Класифікація цивільних правовідносин можлива і за іншими підставами. Так, з обліком тих або інших особливостей можуть бути виділені термінові і безстрокові правовідносини, активні і пасивні, типові і нетипові, організаційні й ін.

Разом із тим для аналізу особливостей загальноаварійних цивільних правовідносин додаткові класифікації правовідносин мають лише відвернений, суцільно теоретичний інтерес, у зв'язку з чим зупинятися тут на них не доцільно.

Тому, обмежившись характеристикою загальноаварійних правовідносин за тими параметрами, що становлять не тільки теоретичний, але і практичний інтерес, звернемо далі увагу саме на ці їхні аспекти.

Зокрема, варто звернути увагу на ту обставину, що оскільки в основу класифікації правовідносин покладені різні ознаки, то те саме правовідношення може бути одночасно охарактеризоване з різних сторін.

Так, правовідносини, що виникають при загальній аварії, можуть бути охарактеризовані як майнові, відносні, зобов'язальні, регулятивні і складні. Вони майнові, оскільки виникають у зв'язку з договором морського перевезення вантажу; відносні — оскільки витрати понесені одною особою в інтересах інших, конкретно визначених осіб; зобов'язальні — оскільки виникають у процесі виконання одного зобов'язання (з договору перевезення) і зумовлюють виникнення нового зобов'язання (із запобігання шкоди); регулятивні — оскільки сама ситуація виникнення небезпеки і ризику можливих витрат передбачена договором морського перевезення (чартером).

Однак характер правовідносин, що виникають при розподілі загальної аварії, трохи інший. Правовідносини, що виникли при розподілі загальної аварії, є майновими, відносними, зобов'язальними, охоронними і простими.

Таким чином, головна відмінність полягає в тому, що на зміну регулятивним приходять охоронні правовідносини. Це пов'язано з тим, що умови і порядок розподілу загальної аварії вже

⁷ Брагинский М.И. К вопросу о соотношении вещных и обязательственных правоотношений // Гражданский кодекс России. Проблемы. Теория. Практика: Сб. ст. / Отв. ред. А.Л. Маковский. — М., 1996. — С. 124.



визначається не умовами власне договору морського перевезення, а міжнародними порядками, кодифікованими в Йорк-Антверпенських правилах, і нормами КТМ України, головна мета яких — охорона інтересів особи, що діяла в загальних інтересах.

Разом із тим поєднує всі загальноаварійні цивільні правовідносини та обставина, що за своїм юридичним змістом і характерові свого здійснення вони є правовідносинами відносними й одночасно правовідносинами зобов'язальними. Причому саме характеристика їх як зобов'язань є визначальною, оскільки відбиває динаміку загальноаварійних правовідносин, що виникають у ході виконання договору морського перевезення вантажу в зв'язку зі здійсненням дій щодо запобігання загальної небезпеки, розподілові зроблених одним із учасників морського підприємства (договору морського перевезення вантажу) витрат, витрат і пожертвувань⁸.

Зазначеними обставинами визначається зміст відповідних цивільних правовідносин, тобто тих суб'єктивних цивільних прав і суб'єктивних цивільних обов'язків, що виникають у результаті загальної аварії й у процесі її розподілу між конкретно визначеними особами — учасниками морського підприємства (сторонами договору морського перевезення).

Зокрема, головним суб'єктивним цивільним правом учасника морського підприємства, якому був заподіяний збиток загальноаварійними діями, за чий рахунок було врятовано не тільки його власне майно (або його частина), але також майно (або частина майна) іншого учасника морського підприємства, є право на відшкодування відповідної частини понесених збитків, зроблених витрат і пожертвувань.

Цьому суб'єктивному цивільному праву одного учасника морського підприємства (потерпілого) протиставляється суб'єктивний цивільний обов'язок іншого учасника морського підприємства (договору морського перевезення) відшкодувати відповідну частину збитку, заподіяного загальноаварійними діями, тобто частину збитків, витрат і пожертвувань, пропорційну вартості його майна (розмірові його майнового інтересу, що міг бути знищений у результаті загальної небезпеки).

Таким чином, можна зробити висновок, що при ситуації, яка спричинила загальну аварію, виникають цивільно-правові зобов'язальні відносини між учасниками морського підприємства. Також правовідносини, що виникають при загальній аварії, можуть бути охарактеризовані як майнові, відносні, зобов'язальні, регулятивні і складні. Суб'єктами загальноаварійних правовідносин є власник судна і власник вантажу. Як тим, так і іншим може бути і юридична, і фізична особа. Об'єктом же цивільних правовідносин, що виникають при загальній аварії, є ті блага, на порятунок яких були спрямовані загальноаварійні дії.

Підставою їхнього виникнення є акт, який спричинив загальну аварію, що представляє собою правомірний вольовий юридичний вчинок, спрямований на запобігання шкоди і який породжує зобов'язання в силу прямого розпорядження норм права (закону, міжнародного порядку).



⁸ Генкин Д.М. Предмет советского гражданского права // Советское государство и право. — 1955. — № 1. — С. 106.