

22. Включает понятие об официальном “держанин” какого-либо “источника доходов” – по И.М. Дьяконову.
23. Канал, отделявший на севере территорию Лагана от территории Уммы (см.: Вестник древней истории. – 1950. – № 2. – С. 79. Прим. 5).
24. Звание *maskin-di* (аккадское – *gabšum*) имело в различные эпохи различные значения, но почти всегда обозначало официального представителя государственной власти, в функции которого обычно входил сбор податей (замечание И.М. Дьяконова).
25. Даймель переводит: “прежний порядок он восстановил”. В.А. Якобсон считает, что эта фраза “по-видимому, означает: “(Божественный) порядок прежний где был?”. Более распространенный перевод: “Таков был прежний порядок”. По его мнению, предлагавшийся И.М. Дьяконовым перевод “закон” вряд ли возможен уже хотя бы потому, что слово *pelludu*, как и другой его аккадский синоним *paṣṣu*, никогда не употреблялся в этом смысле. Эта фраза приобретает особый смысл, если учесть, что двумя-тремя десятилетиями раньше такие же “беспорядки” копеечно исправлял Эммена. См.: Якобсон В.А. Указ. соч. – С. 13.
26. Работа И.М. Дьякова служит подтверждением вывода, который был сделан незадолго до этого В.А. Якобсоном: “Текст труден для понимания. Окончательное истолкование всех этих текстов во всех их деталях пока еще, видимо, невозможно”. См.: Якобсон В.А. Указ. соч. С. 12.
27. Мы занимаемся этим вывод у В.А. Якобсона. См.: Якобсон В.А. Указ. соч. – С. 11.

УДК 347.796.2

В.Ю. Шемонаев

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАГАЛЬНОЇ АВАРІЇ

Оскільки стосовно загальної аварії йдеться про кодифіковані звичаї, становить інтерес аналіз їх генезису, що дозволяє встановити закономірності їх розвитку і сучасні тенденції в цій сфері.

Основна мета статті полягає в тому, щоб дослідити генезис інституту загальної аварії і тенденцію його розвитку, а також дослідити традиційну і сучасну концепцію правового регулювання розподілу наслідків загальної аварії. Визнати, що правовідносини, які виникають при цьому, мають універсальний, наднаціональний характер.

Інститут загальної аварії виник ще у стародавні століття одночасно з появою торгового судноплавства. Деякі фахівці вважають, що першою нормою в цій сфері були стародавні звичаї острова Родос, які одержали назву “Родоського морського права” і широке поширення, оскільки відображали основні положення в цій галузі всього давньогрецького права [1]. Однак принцип загальної аварії “Те, чим довелося пожертвувати для всіх, повинне бути розподілене пропорційно між усіма зацікавленими сторонами морського підприємства” – був сформульований набагато раніше, а пізніше одержав подальший розвиток у правових нормах острова Родос, державах-полісах материкової Греції, Стародавнього Риму, присвячених регулюванню торгових відносин. Тому більш обґрунтовано вважається точка зору, відповідно до якої “Родоське морське право” є результатом синтезу зводу звичаїв на основі запозичень і творчої переробки норм фінікійського, арабського, звичаєвого критського права [2].

Письмово звичай розподілу загальної аварії були зафіксовані у Стародавньому Вавилоні у XVIII ст. до н.е. В одному з правил Законів Хаммурапі, вавилонського царя (1792–1750 рр. до н.е.), був викладений принцип пропорційного розподілу збитків, що виникли внаслідок запобігання наслідкам надзвичайних морських подій, між учасниками загального підприємства.

Виникнення на основі згаданих вище звичаїв “Родоського морського права” належить до VII ст. до н.е. Хоча текстів законів острова Родос поки знайти не вдалося, однак у фахівців не викликає сумнівів, що римлянам вони були відомі, бо згадування про них, а також детальний коментар до ситуацій і фрагментів з “Родоського закону про викидання” міститься в Дигестах Юстиніана [10].

Таким чином, можна констатувати, що правила про розподіл загальної аварії були сприйняті Стародавнім Римом, і правознавці останнього доповнили зміст цього Збірника (Закону) морських звичаїв переліком нових тлумачень і доповнень.

У зв’язку зі сказаним, слід зазначити, що деякі сучасні фахівці в галузі морського права неточно визначають генезис загальної аварії, зв’язуючи її походження лише з Римом (без згадування про грецьке право і більш Стародавні джерела) і до того ж невірно вказуючи вид нормативного акта, в якому були закріплені відповідні положення. Так, В. Н. Гуцуляк, правильно відзначаючи, що основний принцип загальної аварії – пожертвування частини заради порятунку цілого – був відомий ще в далекій давнині, далі помилково посилається на “Кодекс римського імператора Юстиніана (VI ст.)”, де нібито вказувалося, що “якщо вантажі викинуті за борт із метою полегшення судна, усі повинні брати участь у відшкодуванні за допомогою контрибуційного внеску того, що було пожертвовано в загальних інтересах” [3].

Однак ні в першій (528 р.), ані в другій (534 р.) редакції Кодексу Юстиніана згадувань про загальну аварію немає. Кодекс другого видання, який був опублікований 16 (18) листопада 534 р. і набрав чинності 29 грудня того самого року, містить близько 4 600 конституцій, починаючи з Адріана і закінчуючи Юстиніаном. Найбільша кількість з них належить Адріанові – 1 200, Северам – 880, Юстиніану – 400. Конституції, які ввійшли в Кодекс, здебільшого присвячені публічному праву в будь-якому разі не відтворюють норми права інших країн.

Таким чином, цей стародавній морський звичай дійшов до нас у тій формі, в якій був зафіксований у відомих Дигестах Юстиніана, створених 533 р. у процесі систематизації римського права, проведеної в Східній Римській імперії (Візантійській імперії) за вказівкою імператора Юстиніана Великого.

Тому для з’ясування відправних положень звичаїв, які лягли в основу інституту загальної аварії, є сенс звернутися саме до титулу II книги чотирнадцятої Дигест, що називається “Родоський закон про викидання”.

Відправним положенням цього титулу є сенція відомого римського юриста класичного періоду – Павла, що виглядає таким чином: “Родоським законом передбачено, що якщо з метою полегшення корабля зроблене викидання товарів, то може бути відшкодоване за допомогою загальних внесків те, що здійснено в загальних інтересах”.

Наступний фрагмент належить знов-таки Павлові і присвячений питанням розподілу збитків, які виникли при викиданні товарів у море. Зокрема, передбачається, що якщо з корабля, який потрапив у лихо, відбулося викидання вантажу, то власники втрачених товарів, якщо вони надали товари для перевезення, повинні подати до капітана позови, що випливають з найму. Потім капітан може пред'явити позов, що випливає з передачі у найм, до інших осіб, чії товари залишилися збереженими, щоб шкода була розподілена у відповідних частках. При цьому капітан має право утримувати товари таких пасажирів (тобто тих, чії товари залишилися непошкодженими), поки вони не відшкодують відповідну частину збитків. Але навіть якщо він цього не зробив, це не позбавляє його права подати позов проти цих пасажирів.

У властивій давньоримським правознавцям казуїстичній манері поряд розглядаються різні варіанти відшкодування пасажирями, чії товари залишилися непошкодженими, їхня участь у загальних збитках, що виникли при рятувальних діях у загальних інтересах. Наприклад, чи повинні брати участь у розподілі збитків пасажирів, чії товари не були обтяжливими для судна (перлини, коштовності тощо). Поставивши перед собою ці питання, римський юрист міркує таким чином: не викликає сумніву, що при розподілі збитків може враховуватися все майно (товари), крім випадків, якщо щось було захоплено на судно з метою споживання.

Обов'язок загального розподілу збитків визнавався римськими юристами настільки непорушним, що на його існування не впливали суб'єктивні фактори, наприклад платоспроможність учасника плавання. Тут римська юриспруденція, мабуть з огляду на труднощі й небезпеку морського судноплавства, послідовно захищає інтереси морського перевізника. Це знаходить висвітлення у формулюванні такої сентенції: "Якщо хтось з пасажирів є неплатоспроможним, то це не може заповдіювати шкоду капітану: бо корабельник не має досліджувати матеріальне становище кожного".

Велика частина фрагментів титулу другої книги чотирнадцятого Дигеста Юстиніана присвячена окремим випадкам здійснення дій, спрямованих на рятування судна і перевезених на судні товарів, визначенню розміру витрат тощо.

Сентенція іншого видатного римського правознавця класичного періоду Папініана присвячена аналізу ситуації, при якій для загального порятунку від загибелі, від небезпек морського плавання шкода заповдіюється не товарам, а самому кораблю [4]. Аналізуючи доцільність і юридичну значимість дій капітана, який прийняв рішення зрубати щогли, щоб уникнути загибелі корабля з товарами, Папініан доходить висновку: "Якщо щогла чи інший предмет оснащення корабля були викинуті для усунення загальної небезпеки, то може бути зроблений розподіл збитків (між учасниками торгового морського підприємства)".

Наведені казуїстичні рішення римських юристів методологічно поєднуються загальною важливою тезою, яка має тут принципове значення для пояснення самої сутності загальноаварійного розподілу збитку, що виник. Як відзначав Павло: "Якщо корабель потонув чи його викинуло на берег, то врятоване кожним (власником товару) зі свого майна, яке було на кораблі, є врятованим власником для себе, так само як це було б при пожежі". У цьому висловлюванні знайшло

відображення дуже важливе положення загальної позиції юриста у справах такого роду. Фактично відбувається апеляція не тільки до звичаїв, які встановилися з часом, але і до здорового глузду учасників даних відносин. Їм нагадують, що небезпека, яка загрожувала на морі, могла б заподіяти настільки ж значну шкоду, як пожежа, якби тільки не були зроблені рятувальні дії з боку капітана і членів екіпажу морського судна.

Не залишили без уваги римські правознавці й питання обліку провізної плати, точніше, визначення її долі при розподілі збитків, які виникли при рятуванні судна, людей і вантажу. Зокрема, конкретні рішення з цього приводу пропонує Лабеон, позиція якого в ряді випадків протиставляється точці зору Павла.

Ще одним дуже цікавим і повчальним правилом “Родоського закону про викидання” в інтерпретації римської юриспруденції є положення про його специфічність і, разом з тим, про універсальність застосування зазначеного закону у вигляді загального правила до відносин, які виникають при судноплаванні. Волюцій Месціан наводить висловлення імператора Антоніна, зроблене у зв’язку з оцінкою ним значення “Родоського закону про викидання”: “Я володар світу, а це закон моря”. При цьому він обґрунтовує висновок, що, на його думку, впливає з цього висловлювання: морські справи розглядаються відповідно до правил “Родоського закону про викидання”, якщо тільки наш спеціальний закон не суперечить йому і не передбачає іншого правила [9].

Аналіз “Родоського закону про викидання” в його римській інтерпретації, зафіксований у Дигестах Юстиніана, дозволяє дійти висновку, що характерними рисами цього стародавнього морського звичаю, який одержав силу закону, традиційно були такі положення:

- відправна теза про необхідність розподілу між всіма учасниками морського перевезення збитків, які виникли при здійсненні дій, спрямованих на подолання загальної небезпеки для всіх учасників морського підприємства (договору перевезення);

- закріплення принципу пропорційності розподілу збитків, які виникли при рятуванні судна, товарів і людей, перевезених на цьому судні;

казуїстичність правил, присвячених такому розподілу збитків, полягає в тому, що встановлюється, насамперед, не загальне, а універсальне правило, яке б підходило до всіх ситуацій, передбачаються й аналізуються часткові, окремі випадки рятування судна, вантажу (товарів), людей;

універсальність “Родоського закону про викидання”, розглянутого як елемент загального, наднаціонального права, норми якого застосовується у звичайній практиці без спеціальних застережень.

У середні століття морська торгівля, у тому числі розподіл загальної аварії, регулюються звичаями, які добровільно застосовували мореплавці та які пізніше знайшли закріплення в збірниках звичаїв. Найбільш важливим з тих, які дійшли до нас, є згаданий вище “Родоський закон про викидання” у його римській інтерпретації. Крім того, визнаними були “Закони Олерона”, чи “Олеронські правила” (*Roles d'oleron*), які використовувалися всюди і були подані у вигляді компіляції з рішень у морських справах, винесених судом Олерона – острова біля Атлантич-

ного узбережжя Франції. На північно-західному узбережжі Європи застосовувалися варіації цих правил з деякими змінами у вигляді збірників “Фламандського права”, “Амстердамського морського права” і “Законів Вісбі”. “Закони Вісбі” порту на острові Готланд у Балтійському морі, були прийняті приблизно 1350 р. і були дуже подібними за змістом на “Закони Олерона”, а можливо, походили від них. На Середземному морі застосовувався збірник морських звичаїв “Consolato de la mer”, який, на досить широко поширену думку, є прототипом багатьох більш пізніх морських угод європейських країн. Цей збірник включав морські звичаї і правила, засновані на більш ранніх збірниках, на статутах і компіляціях міста Італії з питань морського права. Він застосовувався за взаємною згодою сторін при розгляді суперечок, які виникають при морських перевезеннях, у консульському суді Барселони [5].

У той самий час у всіх названих вище збірниках не було істотного розходження в правилах щодо розподілу загальної аварії. Здається, що отут можна погодитися з висловленою в літературі точкою зору, відповідно до якої значна (хоча, звичайно, і не абсолютна) уніфікація норм європейського права (у тому числі морського права) пояснюється їх загальним давньоримським генезисом.

У галузі міжнародних домовленостей з морського права в Новий час також був початий ряд зусиль, спрямованих на вдосконалення спеціального регулювання наслідків загальної аварії. Зокрема, 1860 р. відбулася конференція в Глазго, де були зроблені перші спроби уніфікації існуючих у різних регіонах правил про загальну аварію.

Однак вперше уніфікація норм, які регулюють загальну аварію, була проведена в так званих Йоркських правилах 1864 р., що містили 11 основних правил про загальну аварію.

Після цього стався кількаразовий перегляд Правил з метою уточнення і подальшого вдосконалення їхніх положень.

Зокрема, 1877 р. на конференції в Антверпені ці правила були значно перероблені й уточнені, внаслідок чого одержали нову назву “Йорк-Антверпенські правила” (YAR – York-Antwerp Rules), які збереглися до наших днів.

Дослідження генезису інституту загальної аварії і тенденцій його розвитку дозволяють дійти висновку, що загальним для традиційної і сучасної концепції правового регулювання розподілу наслідків загальної аварії є визнання універсального, наднаціонального характеру виникаючих при цьому правовідносин. Хоча національне морське законодавство більшості країн містить норми про загальну аварію, однак вони чи відтворюють загальні положення Йорк-Антверпенських правил, чи відсилають до останніх, чи надають право учасникам морських перевезень передбачити своїм договором звертання до цих правил. Такий підхід вважається цілком логічним і пояснюється рецепцією сучасним морським правом положень класичного римського права з його випробуваними часом ідеями і нормами.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бартошек М. Римское право: (Понятия, термины, определения): Пер. с чешск. – М.: Юридлит., 1989. – С. 340.
2. Берман Г. Дж. Западная традиция права: эпоха формирования: Пер. с англ. – 2-е изд. – М., Изд-во МГУ, ИНФРА-М-НОРМА, 1998. – 624 с.
3. Мусин В. А. Сущность и предмет морского страхования по советскому и иностранному праву. – JL, 1971. – С. 7.
4. Гуцуляк В. Н. Морское право. – М.: РосКонсульт, 2000. – С. 278.
5. Гражданское и торговое право капиталистических государств / Отв. ред. К. К. Янчков. – М.: Междунар. отношения, 1966. – 502 с.
6. Жилин И. С. Общая авария и вопросы морского права. – М.: Морской транспорт, 1951. – 80 с.
7. Сидорченко В. Ф. Правовые проблемы охраны человеческой жизни и имущества на море. – JL: Изд-во ЛГУ, 1983. – 129 с.
8. Харди Айвами Е. Р. Перевозка грузов морем. – М.: Транспорт, 1981. – С. 148.
9. Харитонов Е. О. Рецессия римского частного права. – О.: БАХВА, 1996. – С. 321.
10. Шумовский Т. А. Арабское мореплавание в пору ислама // Страны и народы Востока. – М., 1964. Вып. 3. – С. 200–202.

УДК 347.7(4)

В. А. Васильева**ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ ЯК ФОРМА ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
ЗА НЕВИКОНАННЯ ПОСЕРЕДНИЦЬКОГО ЗОБОВ'ЯЗАННЯ**

Відшкодування збитків займає особливе місце серед форм цивільно-правової відповідальності. Обумовлено це тим, що найбільш істотним і поширеним наслідком порушення цивільних прав є збитки. Внаслідок цього дана форма відповідальності має загальне значення і застосовується у всіх випадках порушення цивільних прав, тоді як інші форми цивільно-правової відповідальності застосовуються лише у випадках, прямо передбачених законом або договором.

Аналіз правових наслідків за невиконання посередницького зобов'язання буде проводитись через аналіз загальних та нечисленних спеціальних норм про цивільно-правову відповідальність.

Негативні правові наслідки, які настають за невиконання посередницького зобов'язання, слід структурувати за трьома основними критеріями: а) залежно від оплатності чи безоплатності посередницької послуги; б) залежно від того, виконавцем чи замовником є суб'єкт послуги; в) залежно від того, чи послуга надається у сфері підприємницької діяльності чи у сфері разового споживання.

Відповідальності сторін за зобов'язаннями про надання послуг присвячена всього одна стаття 906 у главі 63 Цивільного кодексу, де містяться загальні норми про регулювання послуг: збитки, завдані замовнику невиконанням або неналежним виконанням договору про надання послуг за плату, підлягають відшкодуванню виконавцем у разі наявності його вини, у повному обсязі, якщо інше не встановлено договором.