

За загальним правилом, сторони за договором несуть повну майнову відповідальність за невиконання чи неналежне виконання своїх обов'язків. Це означає, що відшкодовуються як прямі збитки, так і неотриманий дохід. Прямі збитки – це прогалини в майновій сфері потерпілого, які для посередницьких правочинів набувають форм фактичних витрат посередника на виконання доручення. Для посередницьких послуг характерними є наявність так званих трудових збитків, оскільки послуга – це діяльність, що не завершується оречевленням результатом. Відповідальність посередника обмежується прямими збитками за аналогією із загальною нормою, що регулює відповідальність при наданні послуг. До складу прямих збитків входять фактичні витрати та оплата посередницької діяльності.

Коли йдеться про укладення безоплатного посередницького договору, у разі його розірвання або невиконання сторони мають право вимагати тільки відшкодування фактично зазнаних витрат: виконавцю, коли ці витрати були необхідні для виконання доручення, а замовнику будуть відшкодовуватися реальні збитки за умови умислу посередника.

ЛІТЕРАТУРА

1. Смирнов В.Т., Собчак А.А. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве. – Л., 1983.
2. Лунц Л.А. Договорная ответственность. – М.: Юриздат, 1948.
3. Гражданское право: Учебник. Ч. 1. / Под ред. Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева, – М.: Изд-во ТЕНС, 1996.
4. Шешенин Е.Д. Общие проблемы обязательств об оказании услуг // Весник МГУ. – 1983. – № 1. – (Сер. 11).
5. Саказ Вагацума. Гражданское право Японии. – М.: Прогресс, 1983.
6. Комаров А.С. Ответственность в коммерческом обороте. – М.: Юрид. лит., 1991.
7. Вилкова Н.Г. Договорное право в международном обороте. – М.: Статут, 2002.
8. Комаров А.С. Принципы международных коммерческих договоров / Пер. с англ. А.С. Комарова. – М.: Междунар. центр фин.-эконом. развития, 1996. – С. 223-228.

УДК 347.7(4)

Т.Р. Короткий

ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ “СУДНО” У ВІДНОСИНАХ, ПОВ’ЯЗАНИХ ІЗ ВІДШКОДУВАННЯМ ШКОДИ ВІД ЗАБРУДНЕННЯ ІЗ СУДЕН ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Метою статті є з’ясування поняття “судно” у Кодексі торговельного мореплавства України стосовно відносин, пов’язаних з відшкодуванням шкоди від забруднення з суден. Для досягнення поставленої мети визначено такі задачі: здійснити комплексний аналіз правової категорії “судно” у законодавстві України; визначити

зміст категорії “судно” у міжнародних конвенціях; розглянути особливості змісту категорії “судно” у міжнародних конвенціях з цивільної відповідальності за шкоду від забруднення морського середовища та у відповідних нормах КТМ України з цих питань. У процесі роботи було використано загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання. Серед найважливіших із них слід виокремити такі: системно-структурного аналізу; порівняльно-правовий; догматичного (логічного) аналізу.

Спеціальні норми, присвячені відшкодуванню шкоди від забруднення із суден, містяться в главі 4 розділу IX КТМ України «Відшкодування шкоди від забруднення». Таким чином, КТМ України належить до системи законодавчих актів, що регулюють відповідальність за забруднення навколишнього природного середовища. При цьому джерелом забруднення є судно (ч. 1 ст. 304 КТМ України); забруднюючими речовинами – нафта чи інші речовини, шкідливі для здоров’я людей чи живих ресурсів моря (ч. 1 ст. 304 КТМ України); об’єктами забруднення можуть бути морське середовище, узбережжя чи інші об’єкти (судна, рибпромислові знаряддя й інше) (ч. 2 ст. 304 КТМ України).

Розглянемо ці категорії докладніше. До поняття “судно” в розумінні ст. 304 КТМ України (як, утім, і в цілому до глави 4 розділу IX КТМ України) належить застосування дефініції розділу II КТМ України. Відповідно до ст. 15 КТМ України, “торговельне судно” означає самохідне чи несамохідне плавуче спорудження, використовуване для: перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти; рибного чи іншого морського промислу; розвідки і видобутку корисних копалин; рятування людей і вантажів, що зазнали нещастя на морі; буксирування інших суден і плавучих об’єктів; здійснення гідротехнічних робіт чи підйому затонулого майна; виконання спеціальної державної служби (охорона промислу, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); наукових, навчальних і культурних цілей; спорту; рибного чи іншого морського промислу; інших цілей. При цьому, незважаючи на найменування ст. 15 КТМ України “Поняття судна” (як і розділу II КТМ України “Судно”), у статті розкривається дефініція “торговельне судно”. У зв’язку з цим виникає запитання: при визначенні категорії “судно”, використовуваної в главі 4 розділу IX КТМ України, необхідно використовувати дефініцію “торговельне судно” згідно із ст. 15 КТМ України? Більш загальне запитання: як співвідноситься найменування розділу II КТМ України “Судно” і ст. 15 КТМ України поняття “судна” з дефініцією “торговельне судно”, даної в згаданій статті?

У двосторонніх угодах про торгівлю і мореплавство, що уклала Україна, під торговельним судном слід розуміти судна, що використовуються в міжнародних морських перевезеннях. До них не належать військові судна й інші судна комерційного і некомерційного призначення (рибальські судна, гідрографічні судна і науково-дослідні судна, а також спортивні судна).

У міжнародному морському праві й законодавстві деяких країн існує тенденція відносити до торговельних суден лише судна, використовувані для перевезення вантажу, пасажирів і багажу. Так, за Конвенцією про умови реєстрації суден 1986 р. “судно” означає будь-яке самохідне морське судно, використовуване в

міжнародній морській торгівлі для перевезення вантажів, пасажирів або того й іншого, за винятком суден валовою місткістю менше 500 реєстрових тонн (ст. 2 Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р.).

Конвенція ООН з морського права 1982 р. містить указівку на поділ суден на:

- 1) торговельні судна і державні судна, експлуатовані в комерційних цілях;
- 2) військові кораблі чи інші державні судна, експлуатовані в некомерційних цілях.

Таким чином, у міжнародному морському праві виділяють дві основні категорії суден: судна, використовувані для виконання комерційних функцій; судна, використовувані для виконання публічних функцій.

Причому, якщо правовий режим першої групи (торговельні судна і державні судна, експлуатовані в комерційних цілях) подібний, то для другої групи – державних суден, використовуваних для публічної служби (судна рибохорони, берегової охорони), як правило, установлений спеціальний правовий режим, що наближається до режиму військових суден.

Тому, щоб уникнути неоднозначності при тлумаченні використовуваних у КТМ України понять і привести їх у відповідність до загальноприйнятих у міжнародному морському праві категорій, доцільно:

- 1) використовувати в КТМ України тільки одну загальну категорію “судно”;
- 2) дефініція “судно” повинна включати його характеристики, а саме здатність плавати і визначатися як самохідне чи несамохідне плавуче спорудження, використовуване з метою торговельного мореплавання (ст. 1 КТМ України);
- 3) всі інші категорії (наприклад, рибальське судно, судно, призначене чи використовуване для перевезення нафти наливом, ядерне судно) повинні визначатися через основну категорію стосовно потреб відповідного правового інституту (глави розділу КТМ) і враховувати положення міжнародних угод, згоду на обов’язковість яких прийняла на себе Україна (наприклад, п. 1 ст. 1 Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р.).

Таким чином, законодавець цілком обґрунтовано виділяє судно як окреме, самостійне джерело забруднення (ч. 1 ст. 304 КТМ України) і відповідно присвячує цьому джерелу спеціальні нормативні розпорядження стосовно відповідальності за забруднення (розділ 4 розділу IX КТМ), проте використовує загальну дефініцію «судно», визначену у ст. 15 КТМ України. На загальні недоліки цього визначення ми уже указували вище.

Стосовно інституту цивільної відповідальності за шкоду від забруднення нафтою використовуються спеціальні поняття відповідно до положень Конвенції 1992 р. Згідно з п. 1 ст. I Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р. “судно” означає будь-яке морське судно і морський плавучий засіб будь-якого типу, побудований чи пристосований для перевезення нафти наливом як вантаж, за умови, що судно, здатне перевозити нафту й інші вантажі, розглядається як судно тільки тоді, коли воно фактично перевозить нафту наливом як вантаж, а також протягом будь-якого рейса, що впливає за таким перевезенням, якщо не доведено, що на борту не було залишків від такого перевезення нафти наливом. Таке звуження поняття зв’язане з

тим, що Конвенція 1992 р. встановлює так звану сувору відповідальність за шкоду від забруднення нафтою. Необхідність спеціального регулювання правовідносин, що підпадають під дію Конвенції 1992 р., обумовлена катастрофічними наслідками розливів нафти при перевезення її на танкерах. Тому й обмежується застосування положень Конвенції 1992 р. одночасним виконанням таких умов: шкода повинна бути заподіяна судном; судно повинне бути спеціалізованим (призначеним для транспортування нафти); таке судно повинне фактично перевозити нафту; нафта повинна перевозитися наливом; нафта повинна перевозитися як паливо [7, 525]. До інших випадків забруднення морського середовища можуть застосовуватися положення інших конвенцій про цивільну відповідальність – із суден: Міжнародної конвенції про відповідальність і компенсацію шкоди у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. і Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р., що Україна, на відміну від Конвенції 1992 р., поки не ратифікувала. Ці конвенції не настільки суворо підходять до визначення поняття “судно”.

Сказане ще раз обґрунтовує необхідність внесення змін у КТМ України в частині цивільної відповідальності за шкоду від забруднення нафтою способом імплементації положень ратифікованої Україною Конвенції 1992 р. виділенням у КТМ України окремої глави “Відповідальність за шкоду від забруднення із суден нафтою”, стосовно якої необхідно уточнити поняття “судно” відповідно до положень Конвенції 1992 р.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. (із змінами, внесеними згідно із Законами № 590/97-ВР від 21.10.97 р., № 662-IV від 03.04.2003 р., № 762-IV від 15.05.2003 р., № 2705-IV від 23.06.2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349; 1998. – № 2. – Ст. 5; 2003. – № 27. – Ст. 209; № 30. – Ст. 247; 2005. – № 33. – Ст. 427.
2. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою: Закон України від 04.07.2002 р. // Відомості Верховної Ради. – 2002. – № 35. – Ст. 260.
3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10.12.1982 г. // Сб. междунар. договоров СССР по вопросам мореплавания. – М.: Гл. упр. навигации и океанографии МО СССР, 1988. – С. 29-88.
4. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г. // Энцикл. российского права. Справочная правовая система. – 2002. – Вып. № 11 (81).
5. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (Сводный текст) // Международные конвенции об ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (Сводные тексты). = International Conventions on Civil Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, (Consolidated texts) – СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2000. – 146 с. – (Сер.: Судовладельцам и капитанам. Вып. № 16. – С. 40-81).
6. Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ от 03.05.1996 г. – Лондон: Междунар. мор. организация, 1998. – 62 с.
7. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.