(саме щодо останніх, як вважає А. В. Юдін, має бути на нормативному рівні встановлено пріоритет задля мінімізації суддівського розсуду в цьому питанні разом із вдосконаленням процесуального регламенту, не пов'язаного з установленням заходів примусу, для попередження та виключення різноманітних форм процесуальних зловживань).

Таким чином, об'єктивно необхідним визначення чітких критеріїв, на підставі яких, дії учасників судового процесу можуть кваліфікуватись як зловживання процесуальними правами, оскільки, як вже зазначалось, в деяких випадках межа між зловживанням правом та добросовісною і розумною поведінкою є надто тонкою, навіть ілюзорною, що може призвести до безпідставного застосування негативних наслідків щодо учасників судового процесу (за численні, до прикладу, на думку суду заяви, скарги, клопотання). Тут важливо не зневажити, що правда, й того факту, що господарський процес є змагальним, а це означає активність поведінки сторін у справі, які зобов'язані вживати заходів до всебічного, повного та об'єктивного дослідження всіх обставин справи (ст. 4-3, ст. 22 ГПК України).

З огляду на усе вищевикладене, а також враховуючи розмаїття форм зловживання процесуальними правами, мета створення універсального механізму протидії їм залишається поки що об'єктивно нездійсненною, а тому феномен зловживання процесуальними правами в господарському судочинстві вимагає подальших ґрунтовних досліджень з метою мінімізації його проявів у сучасній правозастосовчій діяльності.

1. Чечина Н. А. Гражданские процессуальные отношения / Н. А. Чечина. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1962. – 68 с. 2. Фонова О. С. Зловживання процесуальними правами учасниками господарського процесу / О. С. Фонова // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. – 2008. – Випуск 6 (74). – С. 187–199. 3. Кулаков Г. Обязанности сторон в гражданском процессе / Г. Кулаков, Я. Орловская // Российская юстиция. – 2001. –№ 14. – С. 21–23. 4. Гурвич М. А. Право на иск / М. А. Гурвич. – М.: Изд-во Академии наук СССР, 1949. – 215 с. 5. Грель Я. В. Злоупотребления сторон процессуальными права в гражданском и арбитражном процессе : автореф. дисс. на соискание учен. степени канд. юрид. наук. : спец. 12.00.15 "Гражданский процесс; арбитражный процесс" / Я. В. Грель. – Новосибирск, 2006. – 26 с. 6. Юдин А. В. Злоупотребление правами в гражданском судопроизводстве / А. В. Юдин. – СПб.: Изд. дом С. – Петерб. гос. ун-та, 2005. – 360 с. 7. Забродський А. Зловживання правом як загальна тенденція процесу / А. Забродський // Юридичний радник. – 2006. – № 5. – С. 26–27. 8. Цитується за: Анохин В. С. Злоупотребление процессуальными правами / В. С. Анохин [електронний ресурс]. – Режим доступу: http://voronej.arbitr.ru/about/stati/1998.html. 9. Тертичний Т. Відповідальність учасників судових процесів: шляхи вдосконалення механізму / Т. Тертичний // Юридична газета. – 2006. – №16 [електронний ресурс]. – Режим доступу: http://yur-gazeta.com/ru/issue/76. 10. Папкова О. А. Пределы судейского усмотрения в гражданском процессе / О. А. Папкова // Журнал российского права. – 1998. – № 2. – С. 102–107.

Надійшла до редколегії 09.04.12

О. Клепікова, доц.

ЗАСТОСУВАННЯ ПРАВОВИХ НОРМ ЩОДО СПЛАТИ ВИНАГОРОДИ ЗА РЯТУВАННЯ НА МОРІ

Стаття присвячена питанням застосування правових норм щодо сплати винагороди за рятування на морі.
Ключові слова: правова норма, рятування на морі, винагорода за рятування на морі.

Статья посвящена вопросам применения правових норм, которые касаются выплаты вознаграждения за спасание на море.
Ключевые слова: правовая норма, спасание на море, вознаграждение за спасание на море.

Article is devoted to the application of law to pay compensation for rescue at sea.
Key words: law norm, rescue at sea, remuneration for salvage at sea.

Інститут рятування на морі походить з давнини. Норми про рятування містилися у таких пам'ятниках права, як закони Ману, кодекс Юстиніана, в родоському морському праві. За часів Київської Русі в договорі князя Олега з греками містилися норми про надання допомоги суднам у морі, про доставку судна у небезпечний порт тощо. Згодом цим питання було присвячено кілька міжнародних конференцій та міжнародних актів.

Інститут рятування був у свій час звичаєм, однак сьогодні норми про рятування закріплені у законодавстві. Тому, питання про застосування норм права є актуальним. В основу визначення законодавства, яке має застосовуватися до відносин рятування, покладено принцип прапору держави, під яким плаває судно. Правила щодо сплати винагороди за рятування на морі наведено у гл. 6 розділу IX Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМУ). Однак, значний внесок у розвиток цього інституту зробила Міжнародна конвенція про рятування 1989 р. (далі – Конвенція), в якій знайшов закріплення основний принцип рятування: "без рятування не має винагороди".

Актуальність питання про застосування правових норм щодо сплати винагороди за рятування на морі доведена низкою наукових досліджень та публікацій, які з'являються останнім часом в юридичній літературі.

Теоретична основа дослідження представлена дисертаціями, статтями, підручниками науковців радянського періоду – Савичева Г.П., Тарасова М.О., Маковського О.Л., Самойловича П.Д., Єгорова К.Ф., Джавада Ю.Х., Жудро О.К., та, українських вчених – Клепікової О.В., Стрельцової Є.Д., Шемякіна О.Н., Короткого Т.Р., Брильова О.А., інших.

Метою цієї статті є узагальнення результатів проведених теоретичних досліджень з питань застосування правових норм щодо сплати винагороди за рятування на морі. Відповідно до вказаної мети пропонується визначення рятівної операції, об'єктів рятування, права на винагороду, договору про рятування; аналіз принципів сплати винагороди за рятування на морі; узагальнення норм КТМУ та Міжнародної конвенції про рятування 1989 р., тощо.

Ключовим терміном в контексті норм про рятування є термін "рятувальна операція", що означає будь-яку дію чи діяльність, що здійснюються для надання допомоги судну чи будь-якому іншому майну, які перебувають у небезпеці в судноплавних водах чи в будь-яких інших водах. Згідно наведеного визначення рятувальником може бути будь-яка особа, яка здійснює рятувальну операцію. Для застосування цієї глави КТМУ не має значення до якої категорії відноситься рятувальник: чи він є випадковим рятувальником, чи

© Клепікова О., 2012

він здійснює рятувальну операцію, оскільки це є предметом його професійної діяльності. Також слід звернути увагу на те, що мова не йде про пошук та рятування людей на морі. Об'єктом рятування є судна або інші плаваючі об'єкти.

Згідно Конвенції об'єктами рятування є судно або майно. Судном визначено будь-яке судно чи плавучий засіб чи будь-яку структуру, здатну здійснювати плавання. Майном є будь-яке майно, яке не прикріплене постійно й навмисно до узбережжя, та включає фрахт, який знаходиться під загрозою.

Згідно статті 326 КТМУ поняття судна зведено до широкого тлумачення, і йдеться про три види рятувальних операцій:

1) рятування морських суден, що знаходяться в небезпеці;

2) рятування морськими суднами суден внутрішнього плавання;

3) рятування будь-яких інших плаваючих об'єктів або таких, що буксируються.

Разом з тим, в ч. 2 зазначеної статті визначаються категорії об'єктів, до яких не застосовуються норми про рятування, якщо такі об'єкти знаходяться на місці роботи, пов'язаної з дослідженням, експлуатацією або розробкою мінеральних ресурсів морського дна: (А) закріплені або плаваючі платформи, (Б) узбережні бурові установки. При цьому не має значення, чи є ці платформи та установки плавучими спорудами чи ні. До того ж, зазначимо, що якщо наведені платформи та установки здійснюють іншу діяльність, ніж дослідження, експлуатація або розробка мінеральних ресурсів морського дна, то вони можуть бути об'єктами рятування.

Згідно ст. 4 Конвенції норми про рятування також не застосовується до військових кораблів чи інших некомерційних суден, що знаходяться у власності будь-якої держави чи експлуатуються нею, або які мають під час проведення рятувальних операцій суверенний імунітет відповідно до загальновизнаних принципів міжнародного права. Однак, визначено право держав-учасниць Конвенції приймати рішення про застосування Конвенції до своїх військових кораблів або інших суден, наводячи положення та умови такого застосування. Таким правом скористалася Російська Федерація, зробивши застереження у своєму КТМ про умови застосування норм про рятування до окремої категорії суден та некомерційних вантажів. У КТМУ такого роду застереження відсутні.

Зазначимо також й на те, що норми КТМУ не містять вказівок щодо їх застосування до майна, суден та вантажів, що затонули в морі. На практиці для вирішення питання, чи є операція по відношенню до затонувшего майна рятувальною, залежить від того, чи знаходиться затонувше майно у безпеці. Тому прийнято вважати, що наявність безпеки є обов'язковою умовою рятувальної операції. Якщо відсутня безпека, то операція не вважається рятувальною.

В рятувальних операціях з рятування суден приймає участь два судна: (а) судно, що надає послуги з рятування; (б) судно, що підлягає рятуванню (далі – судна). Статтею 331 КТМУ передбачено право на одержання винагороди за рятування навіть у випадках, коли судна, що задіяні у рятувальній операції, належать одному власнику. Не зважаючи на те, що у назві статті мова йде про одного і того ж судновласника, зміст статті відповідає вимогам ст. 12 Конвенції і зазначає на належність суден одному і тому ж власникові. Практика свідчить про те, що власник судна, що здійснило рятування по відношенню до іншого, належного йому судна, має право вимагати сплати винагороди від власника вантажу, який був перевезений на врятованому судні, або від страхувальника, якщо судно було застраховане на такий ризик. За рішенням суду, як правило, вантажовласник сплачує власнику судна винагороду, розмір якої залежить від вартості врятованого вантажу. В договорах страхування на цей випадок зазначається умова про належність суден одному і тому ж власникові, і відповідна сума компенсації.

Застосування норм про рятування, згідно КТМУ, не повязується зі спричиненням шкоди, тоді як в Конвенції йдеться про наявність ризику спричинення шкоди навколишньому середовищу. Поняття шкоди навколишньому середовищу має обмежений характер і означає суттєву фізичну шкоду здоров'ю людини або морській флорі й фауні чи ресурсам у прибережних або внутрішніх водах чи в районах, прилеглих до них, заподіяну забрудненням, зараженням, пожежею, вибухом або іншими подібними значними інцидентами.

Умова, за якої виникає право на винагороду, стосується отримання корисного результату внаслідок здійснення рятувальної операції. Рятувальні операції, що мали корисний результат, дають право на винагороду. Сплата винагороди не передбачається, якщо рятувальні операції не мали корисного результату. Корисний результат вважається досягнутим, якщо здійснено повне або часткове рятування судна чи майна (вантажів, інших предметів, що знаходяться на судні або іншого майна), збереження фрахту і плати за перевезення пасажирів і багажу, так само як і навколишнього природного середовища. Прийнято вважати, що виникнення права на винагороду за досягнення корисного результату виникає за дотриманням двох умов: (а)загроза безпеки відносно судна чи майна, (б) причинний зв'язок між безпекою відносно судна чи майна і повним або частковим рятуванням судна чи майна. Отже, критерієм успішного сприяння рятуванню судна чи майна є зменшення безпеки завдяки діям рятувальника. Це стосується й тих випадків, коли судно, що було врятовано, та судно, що здійснює рятувальні операції, належать одному власнику.

Рятування можна розглядати як зобов'язання, що виникає між рятівником та іншою особою. Тому, в ст. 8 Конвенції, визначаються обов'язки рятувальника, власника та капітана.

Стосовно власника судна або іншого майна, що перебуває в небезпеці, рятувальник зобов'язаний:

а) здійснювати рятувальні операції з належною турботою;

б) під час виконання зобов'язання, виявляти належну турботу стосовно запобігання шкоді навколишньому середовищу або її зменшення;

в) коли цього переконливо вимагають обставини, звертатися по допомогу до інших рятувальників;

г) погоджуватися на участь інших рятувальників, коли цього переконливо вимагає власник або капітан судна чи власник іншого майна, яке перебуває в небезпеці, за умови, однак, що це не впливатиме на розмір його винагороди, якщо буде визнано, що така вимога була не доцільною.

Стосовно рятувальника власник і капітан судна або власник іншого майна, що перебуває в небезпеці, зобов'язані:

а) у повному обсязі співробітничати з ним під час рятувальних операцій;

б) здійснюючи співробітництво, виявляти належну турботу стосовно запобігання шкоді навколишньому середовищу або її зменшення;

в) прийняти судно чи інше майно після того, як воно було доставлене в безпечне місце, коли цього переконливо вимагає рятувальник.

Згідно зі ст. 10 Конвенції капітан зобов'язаний, наскільки він у змозі це зробити, не піддаючи суттєвій небезпеці своє судно та осіб, що знаходяться на ньому, надавати допомогу будь-якій особі, якій загрожує загибель на морі. Власник судна не несе відповідальності за порушення капітаном наведеного зобов'язання.

В статті 329 КТМУ, яка відповідає ст. 19 Конвенції, закріплено принцип добровільного прийняття послуг з рятування. Якщо об'єктом рятування є судно, що наразилося на небезпеку, то заборонити здійснення рятувальних операцій може тільки власник або капітан судна. У випадках, коли об'єктом рятування є майно, що знаходиться на борту судна і наразилося на небезпеку, заборонити здійснення рятувальних операцій може тільки власник цього майна. Заборона повинна бути ясною і розумною. На практиці довести й оспорити обставини, за яких мають бути визначені підстави для визнання заборони на рятування не розумними, досить складно. Це повязується з доводами захисту прав власності з боку власника судна чи вантажу, що свідчить про розумність здійснення прав власності щодо судна чи майна, і тому не підлягає сумніву. Доведення обставин, що свідчать про заборону рятування, яка не була виражена ясно і розумно, покладається на власника чи капітана судна, а також власника майна. Реалізація права на заборону рятування має наслідком позбавлення права рятувальника на винагороду, навіть якщо він здійснив рятування. Тому, за наявності заборони, що виражена ясно і розумно, рятувальник не повинен здійснювати рятування.

В статті 330 КТМУ йдеться про рятування людей, що може мати місце під час здійснення рятувальних операцій щодо судна чи майна. Однак, законодавством не передбачено право рятувальника вимагати винагороди за рятування людей. Рятувальник людей, який узяв участь у наданні послуг у випадку аварії, що викликала необхідність рятування, має право на справедливу частку присудженої рятувальнику суми за рятування судна або іншого майна, чи запобігання шкоді навколишньому середовищу або її зменшення. Це свідчить про те, що дії рятувальника людей можуть бути пов'язані із здійсненням рятувальної операції по відношенню до судна чи майна або є частиною такої рятувальної операції. При цьому не є обов'язковим здійснення рятування людей водночас з рятуванням судна чи майна. Ці дії можуть мати самостійний характер. Отже, задля реалізації права на одержання справедливої частки необхідно дотримання двох умов: (а) вимога рятувальника людей повинна бути адресована тільки рятувальникові судна чи майна; (б) рятувальникові судна чи майна повинна бути присуджена винагорода за рятування. Це значить, що у випадках, коли рятувальник судна чи майна позбавлений винагороди за рятування, рятувальник людей не має право вимагати від нього сплати справедливої частки.

Згідно зі ст. 6 Конвенції капітан судна має право укладати договори про здійснення рятувальних операцій від імені власника судна. Капітан чи власник судна мають право укладати такі договори від імені власника майна, яке знаходиться на борту судна. ***Договір про рятування*** – це договір, предметом якого є надання послуг з рятування (здійснення рятувальної операції) по відношенню до судна чи майна, що перебувають у небезпеці. На практиці використовується чимало проформ такого договору. Проте, особливе правове значення має момент укладання договору: договір укладається у момент, коли судно чи майно перебувають у небезпеці. Отже, договір, укладений до виникнення небезпеки для судна чи майна, не є договором про рятування. З огляду на це також зазначимо, що договір буксирування (стосовно правової природи цього договору в юридичній літературі чимало дискусій) відноситься до числа договорів, що укладаються до виникнення небезпеки.

Однією з умов договору має бути умова про розмір винагороди, за відсутності договору – розмір винагороди згідно ст. 332 КТМУ визначається за рішенням суду, господарського суду чи Морської арбітражної комісії.

Згідно ст. 7 Конвенції договір про рятування чи будь-які його умови можуть бути бути визнані недійсними або змінені, якщо:

а) договір був укладений унаслідок надзвичайних обставин чи під впливом небезпеки, та його умови є не справедливими;

б) винагорода, передбачена договором, є надто завищеною чи заниженою стосовно фактично наданих послуг.

Наведений перелік обставин є вичерпним. Зазначимо, що визнання такого договору недійсними або вирішення питання про зміну умов, віднесено до компетенції суду чи арбітражу. В таких випадках найбільш складно довести те, що одна сторона знала чи повинна була знати про те, що інша сторона діяла під впливом небезпеки і не погодилася б на укладання договору на таких умовах за відсутності небезпеки. Питання про справедливість умов та характер винагороди вирішується судом з урахуванням обставин, що мали місце під час рятувальної операції.

В ч. 2 ст. 332 КТМУ визначено випадки, за яких рятувальник може бути позбавлений права на одержання винагороди або зменшення розміру винагороди:

(а) якщо рятівник спричинив необхідність рятування;

(б) якщо рятівник вчинив крадіжку, привласнив майно або вчинив інші протиправні дії.

Наведені дії свідчать можуть визнаватися підставами для позбавлення права на одержання винагороди або зменшення розміру винагороди тільки за наявності вини рятівника. При цьому питання про спричинення необхідності рятування, як правило виникає у випадках, коли небезпека виникла внаслідок зіткнення суден або з вини буксира під час виконання буксирних операцій (за договором буксирування).

Однак, наведена норма потребує удосконалення, оскільки ст. 18 Конвенції питання про позбавлення права на винагороду вирішується іншим чином. По-перше, згідно Конвенції, мова йде про повне або часткове позбавлення права на винагороду й спеціальну компенсацію, можливість зменшення розміру таких плат не передбачена. По-друге, позбавлення права на винагороду й спеціальну компенсацію повязується не лише з виною рятівника, а також з його необережністю. По-третє, визначено три випадки, за яких можливе позбавлення права на винагороду й спеціальну компенсацію:

1) рятувальні операції виявилися необхідними з вини або через необережність рятівника;

2) рятувальні операції виявилися складнішими з вини або через необережність рятівника;

3) якщо рятувальник винний в обмані чи іншій нечесній поведінці.

Випадки, за яких рятувальні операції виявилися складнішими можуть мати місце тоді, коли судно рятується від однієї небезпеки, але потрапляє з вини або через необережність рятівника в іншу, що має наслід-

ком збільшення витрат на рятувальну операцію або залучення сторонньої допомоги. Обман або іншого роду нечесна поведінка рятівника, як правило, пов'язані з протиправною поведенкою членів екіпажу.

Особливе значення на практиці мають Умови про спеціальну компенсацію клубів Пі енд Ай (The Special Compensation P&I Clab Clause, скорочено – Scopic Clause), що схвалені Міжнародним рятувальним союзом у 1999 р. Згідно "Скопік клоуз", розмір винагороди – це фактичні витрати, які розумно були понесені рятівником під час здійснення рятівної операції, погоджені тарифні ставки за використання в операції буксирів, обладнання та персоналу, що включають елемент прибутку й додаткову винагороду у розмірі 25% тарифних ставок. Якщо фактичні витрати перевищують тарифні ставки, то винагорода включає фактичні витрати і 10% тарифних ставок або тарифні ставки і 25% тарифних ставок в залежності від того, що є більше.

Метою сплати винагороди є заохочення рятувальних операцій. Тому, у відповідності до ст. 333 КТМУ можна визначити критерії, з урахуванням яких має визначатися розмір винагороди за рятування. Значення кожного з наведених критеріїв не визначається їх черговістю. Не зважаючи на те, що за змістом статті перелік критеріїв є вичерпним, на практиці суди й арбітраж можуть приймати до уваги й інші критерії, які впливають на визначення розміру винагороди.

1) Для визначення винагороди приймається до уваги врятована вартість судна та іншого майна.

При визначенні врятованої вартості судна чи іншого майна мова йде про цінність й значення рятувальної операції. Врятована вартість безумовно впливає на розмір винагороди, але слід зазначити, що розмір винагороди не встановлюється пропорційно врятованої вартості. Врятована вартість визначається виходячи з ринкової вартості судна чи майна у непошкодженому стані з відрахуванням витрат на усунення пошкоджень. Вплив врятованої вартості на розмір винагороди залежить від характеру та ступеня небезпеки.

2) Для визначення винагороди приймаються до уваги майстерність і зусилля рятівника у відверненні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу.

Питання про майстерність і зусилля рятівника у відверненні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу вирішується у кожному конкретному випадку поряд з іншими критеріями. Наскільки це впливає на підвищення розміру винагороди залежить від обставин справи і позиції суду чи арбітражу. Прийнято вважати, що у випадках відвернення шкоди навколишньому природному середовищу, розмір винагороди підвищується однозначно.

3) Для визначення винагороди приймається до уваги ступінь успіху, досягнутого рятівником.

Ступінь успіху, досягнутого рятівником – це корисний результат рятівної операції, який знаходить відображення у повному або частковому рятуванні судна чи майна. Тому, в юридичній літературі терміни "корисний результат" і "ступінь успіху" розглядаються як синоніми. Для визначення розміру винагороди слід враховувати, чи здійснив рятівник всю рятівну операцію в цілому, чи тільки сприяв її завершенню.

4) Для визначення винагороди приймаються до уваги характер і ступінь небезпеки.

Небезпека для судна чи майна є характерною ознакою рятівної операції і однією з умов виникнення права на винагороду. В контексті цієї статті йдеться про характер і ступінь небезпеки для судна чи майна, що були врятовані. При визначенні винагороди слід з'ясувати, від якої небезпеки було врятовано судно чи майно. Чим більшою була небезпека для судна чи майна, тим більш цінною вважають рятівну операцію.

5) Для визначення винагороди приймаються до уваги майстерність і зусилля рятівника у рятуванні судна, іншого майна, людей.

Мова йде про професійність, старанність й інтенсивність в діях рятівника. Однак, слід мати на увазі, що цей критерій по-різному застосовується до так званого "непрофесійного (випадкового)" і "професійного рятівника". Від випадкового рятівника не можна вимагати дотримання тих стандартів, яких дотримується професійний рятівник, оскільки для останнього рятування – це предмет повсякденної діяльності.

6) Для визначення винагороди приймаються до уваги затрачений рятівником час, понесені ним витрати і збитки.

Рятувальна операція за своїм характером може бути більш або менш тривалою. Тривалість пов'язується зі складністю рятувальної операції і тому може впливати на розмір винагороди.

Здійснення рятувальної операції завжди призводить до витрат та збитків рятувальника. Однак, для визначення винагороди враховуються лише ті витрати та збитки, які раціонально понесені рятівником і доведені як такі, що фактично мали місце.

7) Для визначення винагороди приймаються до уваги ризик відповідальності та інший ризик, на які наражався рятівник або його обладнання.

Ризик відповідальності може мати місце у випадках зіткнення судна рятівника з іншим судном, пошкодження ним портових чи причальних споруд й обладнання тощо. До категорії інших ризиків відносяться ризики, які супроводжують рятівника або його обладнання під час здійснення рятівної операції (ризик пошкодження судна, ризик для членів екіпажу тощо). Будь-який ризик повинен бути розумним відповідно до обставин справи. Ступінь ризику для рятівника або його обладнання впливає на розмір винагороду в сторону його збільшення.

8) Для визначення винагороди приймаються до уваги швидкість надання послуг.

Швидкість надання послуг залежить від характеру рятівної операції і найбільше характеризує швидкість вжиття відповідних заходів рятувальником (швидко відреагував на сигнал про допомогу, швидко прибув на місце події і т.д).

9) Для визначення винагороди приймаються до уваги наявність і використання суден або іншого обладнання, призначених для рятувальних операцій.

Наведений критерій найбільше застосовується до професійних рятівників, оскільки саве вони вкладають кошти у придбання рятувальних суден, рятувального обладнання й вдосконалюють тим самим технологію й тактику рятівних операцій.

10) Для визначення винагороди приймаються до уваги стан готовності та ефективність обладнання рятівника і його вартість.

Відповідно до наведеного критерію йдеться про стан готовності рятівника та його обладнання до здійснення рятівної операції (наприклад, готовність швидко вийти в море для рятування, готовність обладнання працювати під час рятування і т.д.).

Відповідно до ч. 2 ст. 333 КТМУ винагорода виплачується всіма особами, заінтересованими в судні та іншому майні, пропорційно їх відповідній врятованій вартості. У разі виплати винагороди однією з цих осіб вона має право регресу до інших заінтересованих осіб у розмірі їх відповідних часток.

Витрати на рятування, що включають винагороду за рятування, при визначенні якої прийняті до уваги майстерність й зусилля рятівника щодо попередження або зменшення шкоди навколишньому середовищу, визнаються загальною аварією.

У контексті питання про ***визначення розміру винагороди*** слід звернути увагу на принцип, згідно з яким власник врятованого майна повинен мати вигоду від рятування. Тому, у ст. 334 КТМУ йдеться про визначення максимального розміру винагороди. Отже, розмір винагороди не може перевищувати врятованої вартості судна та іншого майна. Зазначимо, що законодавець має на увазі так звану "чисту винагороду", тобто винагороду за винятком будь-яких відсотків і відшкодовуваних судових або арбітражних витрат, що можуть підлягати сплаті у зв'язку з цим. Як правило, розмір винагороди не перевищує 50 % врятованої вартості судна та іншого майна. Згідно ст. 24 Конвенції право рятувальника на відсотки стосовно будь-якої суми, що належить йому, визначається відповідно до законодавства держави, в якій знаходиться суд чи арбітраж, що розглядає справу.

Винагорода за рятування сплачується у тій валюті, в якій її присуджено до сплати судом (арбітражем), або в якій вона одержується відповідно до умов договору про рятування чи іншого роду згоди сторін.

На практиці мають місце випадки, коли в рятувальній операції приймає участь не один рятівник, а два чи кілька. Це може бути за умов складнощів рятівної операції. В такому разі задля здійснення рятівної операції можуть приєднатися кілька рятувальників водночас. Не є виключенням випадки, коли власник судна уклав договір про рятування, однак основний рятувальник звертається до іншого рятувальника з проханням допомогти в рятівній операції. В таких випадках інший, задіяний рятівник, також має право на винагороду.

Згідно ст. 335 КТМУ, в наведених випадках ***розподіл винагороди між рятівниками*** провадиться за їх угодою, а за відсутності угоди – в судовому порядку на підставі критеріїв, зазначених у статті 333 КТМУ.

Зазначимо, що на практиці в таких випадках широко використовується розроблена у 1991 р. Міжнародним рятівним союзом форма субдоговору рятування. Відповідно до цього субдоговору відносини з рятування виникають між двома рятівниками: основним рятівником і залученим за цим договором рятівником. Залучений рятівник не має права пред'являти вимоги щодо оплати винагороди за надані послуги до осіб, які відповідальні за це. В цьому разі основний рятівник пред'являє вимоги відносно власних послуг і послуг, що надані задіяним рятівником за договором субрятування.

Основний рятівник зобов'язаний розподіляти із залученим за договором субрятуванння рятівником всю отриману ним й присуджену судом (арбітражем) або погоджену сторонами суму винагороди.

Спори щодо розподілу винагороди між рятівниками вирішуються судом (арбітражем). У формі договору субрятування йдеться про Арбітраж Ллойда щодо такої категорії спорів. Для вирішення спору приймаються до уваги всі критерії, що передбачені законодавством для встановлення винагороди в цілому. Однак, домінування критеріїв може мати місце за таких випадків. Скажемо, коли дії рятівників були спільними, то перш за все приймаються до уваги критерії майстерності і зусиль рятівників, ризиків відповідальності та інших ризиків, на які наражалися рятівники або їх обладнання. Якщо дії щодо рятування були розпочаті рятівниками не водночас, то приймається до уваги першість у рятуванні, тобто швидкість надання послуг. У випадку послідовних дій рятівників для розподілу винагороди першорядне значення має корисний результат від кожної дії, а також те, наскільки він сприяв досягненню кінцевого результату.

У будь-якому випадку при вирішенні питання про розмір винагороди приймається до уваги внесок кожного рятівника у досягнення позитивного результату рятування незалежно від того, чи мова йде про професійного чи випадкового рятівника.

Розподіл винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами, які брали участь у рятувальній операції, здійснюється згідно ст. 336 КТМУ. З огляду на це, для можливого розподілу винагороди мають значення наступні застереження:

1) розподіл винагороди можливий між судновласником, членами екіпажу та іншими особами за умови, якщо вони приймали участь у рятувальній операції;

2) розподіл винагороди здійснюється з урахуванням особистого вкладу кожного з наведених осіб в досягнення позитивних результатів рятування;

3) розподіл винагороди здійснюється за взаємною угодою заінтересованих сторін, а за відсутності угоди – згідно з рішенням суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії України.

Зазначимо, що згідно ст. 15 Конвенції розподіл між власником, капітаном та іншими особами, які перебувають на службі на кожному судні, що здійснювало рятування, визначається законом держави прапора цього судна. Якщо рятування здійснювалося не із судна, розподіл визначається законом, під дію якого підпадає договір, укладений між рятувальником та його підлеглими. З огляду на це, в національному законодавстві, повинні бути норми про правила розподілу винагороди між зазначеними особами. В КТМУ такі правила не наводяться, тоді як за законодавством інших країн – такі правила передбачають визначення розміру часток винагороди, що належать судновласникові, членам екіпажу та іншим особам відповідно до світової практики. Зокрема, йдеться про наступні розміри часток: 3/5 винагороди спрямовується судновласникові, а 2/5 – розподіляються між членами екіпажу.

Також слід зауважити на тому, що правила розподілу винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами, які брали участь у рятувальній операції, не застосовуються до розподілу винагороди за здійснення рятувальної операції суднами, для яких такі операції є професійною діяльністю. Отже, професійний рятівник самостійно визначає порядок використання зароблених від своєї професійної діяльності коштів.

В ст. 338 КТМУ визначено право рятівника на одержання окремого платежу – ***спеціальної компенсації***. Право рятівника на спеціальну компенсацію виникає за трьох умов:

1) рятівник здійснив рятувальні операції стосовно судна;

2) судно або його вантаж становило загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу;

3) рятівник не набув права на винагороду.

Отже, спеціальна компенсація не є винагородою за рятування, а становить спеціальний платіж, розмір якого має бути еквівалентним витратам рятівника. Цією статтею також передбачена можливість збільшення розміру спеціальної компенсації: (а) максимально на 30 відсотків понесених рятівником витрат; (б) за рішенням суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії це збільшення не може перевищувати 100 відсотків понесених рятівником витрат.

Зазначимо, що в контексті ст. 14 Конвенції слід звернути увагу на наступні положення:

1) Право на одержання спеціальної компенсації рятувальник одержує в результаті здійснених ним рятувальних операцій за умови, якщо він запобіг шкоді навколишньому середовищу чи зменшив її.

2) Витрати рятувальника означають фактичні витрати, обґрунтовано здійснені рятувальником під час проведення рятувальної операції, та справедливу оплату за обладнання й персонал, фактично та обґрунтовано використані в ході рятувальної операції, з урахуванням критеріїв, які наведені щодо визначення розміру винагороди за рятування.

3) Якщо рятувальник виявив недбалість і через це не зміг запобігти шкоді навколишньому середовищу чи зменшити її, він може бути повністю або частково позбавлений спеціальної компенсації.

Отже, відповідно до Конвенції, визначення розміру спеціальної компенсації, здійснюється таким чином:

(а) у випадку, якщо рятівник не запобіг шкоді навколишньому середовищу чи не зменшив її, спеціальна компенсація дорівнює витратам рятівника;

(б) у випадку, якщо рятівник запобіг шкоді навколишньому середовищу або зменшив її, спеціальна компенсація дорівнює витратам рятівника, однак може бути збільшена до 30% чи навіть 100% витрат рятівника.

Спеціальна компенсація сплачується за рахунок власника судна, до того ж власник судна має право адресувати регресну вимогу третім особам. Спеціальна компенсація не є загальною аварією.

Застосування ст. 14 на практиці викликало чимало складнощів, тому Міжнародний рятувальний союз у 1999 р. схвалив інший метод визначення спеціальної компенсації, він знайшов закріплення в Умовах про спеціальну компенсацію клубів Пі енд Ай (The Special Compensation P&I Clab Clause, скорочено – Scopic Clause). Зокрема, згідно "Скопік клоуз", застосування положень про спеціальну компенсацію не ставиться в залежність від спричинення шкоди навколишньому середовищу.

Зміст статті 339 КТМУ дає підстав визначити принцип недоторканості особливої категорії вантажів – вантажів, що належать державі. Наведену категорію вантажів характеризують наступні положення: (а) вантажі є некомерційними, а це значить що їх перевезення та подальше використання не переслідує одержання прибутку,

(б) власником вантажів є держава,

(в) на вантажі розповсюджується режим суверенного імунітету згідно із загальновизнаними принципами міжнародного права під час проведення рятувальних операцій.

Отже, відносно вантажів, що належать державі, не можуть застосовувати такі дії, як арешт, вилучення або затримання без згоди власника, тобто держави. З огляду на це, було б доцільно у КТМУ визначити орган державної влади, який має надавати згоду на вчинення таких дій.

Згідно ст. 340 КТМУ, рятівник має ***право вимагати надання забезпечення***, а особа, відповідальна за виплату рятувальної винагороди, зобов'язана надати забезпечення на прохання рятівника. Таке забезпечення повинно бути достатнім задля того, щоб виконати вимоги щодо сплати відповідних сум внаслідок рятування, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятівника. Проте, законодавець не зазначає, з якого моменту рятівник може вимагати надати йому забезпечення. На практиці це питання вирішується таким чином:

А) Стосовно винагороди за рятування приймається до уваги момент завершення рятівної операції.

Б) Стосовно виплати спеціальної компенсації приймається до уваги момент повідомлення власника судна про застосування правил "Скопік клоуз".

Відповідно до умов "Скопік клоуз", власник судна протягом двох робочих днів з моменту письмового повідомлення рятівника про застосування "Скопік клоуз", надає рятувальнику банківську гарантію або гарантію клубів Пі енд Ай. Для забезпечення вимог щодо винагороди затверджена спеціальна форма гарантії Міжнародного рятувального союзу.

Право рятувальника на одержання забезпечення, як правило, пов'язується із застосуванням примусових заходів стосовно врятованого майна. До надання забезпечення рятівник має право морської застави, що надає йому право накладати арешт на майно, яке врятоване, задля забезпечення своїх вимог. Відповідно до ст. 20 Конвенції рятувальник не може здійснювати свого права морської застави тоді, коли належне забезпечення стосовно його вимоги, у тому числі відсотки та витрати, надане.

Власник врятованого судна повинен використати всі зусилля для того, щоб власники вантажу до того часу, як його буде видано, надали достатнє забезпечення рятівнику. Адже, рятівник може мати складнощі в процесі встановлення власника врятованого вантажу. Таким чином, власник судна залишається бути відповідальним за надання рятівникові інформації про вантаж, його власників чи страхувальників.

Без згоди рятівника врятоване судно та інше майно не може бути переміщено з порту або місця, куди це майно спершу доставлено після закінчення рятувальних операцій, до того часу, поки не буде надано належного забезпечення. Це стосується можливих на практиці випадків, за яких рятівник не звернувся з вимогою про забезпечення або якщо він не має можливості реалізувати своє право на морську заставу.

Зазначимо, що відповідно до ст. 22 Конвенції суд чи арбітраж мають право винести рішення про сплату рятувальнику авансом такої суми, яка вважається справедливою й обґрунтованою (проміжна плата), і на таких умовах, які є справедливими й обґрунтованими згідно з обставинами справи, у тому числі на умовах, що стосуються забезпечення – у відповідних випадках. У випадку проміжної плати, забезпечення, що надається, відповідно знижується.

1. Александрова К.И. Комментарий к КТМ СССР. – М., 1973. – С. 3-10. 2. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – с. 559-600. 3. Демиденко В.В., Шемякин А.Н., Балобанов А.О. и др. Морское право Украины: Учеб. пособие. – О., 1996. – С.7-8. 4. Жудро А.К., Джавад Ю.Х. Морское право. – М., 1974. – С. 3-20. 5. Шмигельский Г.Л., Ясиновский В.А. Основы советского морского права. – М., 1963. – С. 14-17. 6. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

Надійшла до редколегії 09.04.12