

Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України  
Національний університет «Одеська юридична академія»

ЄФІМОВ Олександр Олександрович

УДК 341.96:347.799.2:347.447.84

**ПРАВОВІ ПІДСТАВИ «СПЕЦІАЛЬНОЇ КОМПЕНСАЦІЇ»  
ВИТРАТ РЯТУВАЛЬНИКА МАЙНА НА МОРІ**

Спеціальність 12.00.03 - цивільне право і цивільний процес;  
сімейне право; міжнародне приватне право

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук

Одеса – 2011

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія» Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України

**Науковий керівник** кандидат юридичних наук, доцент  
**Кузнецов Сергій Олександрович**,  
Національний університет  
«Одеська юридична академія»,  
професор кафедри морського та митного права

**Офіційні опоненти:** доктор юридичних наук, професор,  
член-кореспондент Академії правових наук України  
**Майданик Роман Андрійович**,  
Київський національний університет  
ім. Тараса Шевченка,  
завідувач кафедри цивільного права;

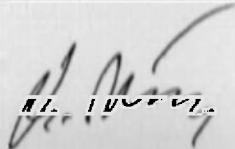
кандидат юридичних наук, доцент  
**Короткий Тимур Робертович**,  
Національний університет  
«Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри міжнародного права

Захист відбудеться 10 грудня 2011 р. о 10 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.086.03 Національного університету «Одеська юридична академія» за адресою: 65009, м. Одеса, Фонтанська дорога, 23.

З дисертацією можна ознайомитися у науковій бібліотеці Національного університету «Одеська юридична академія» за адресою: м. Одеса, вул. Піонерська, 2.

Автореферат розісланий 10 листопада 2011 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради



В.В. Тіщенко

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Практика мореплавства сформувала у моряків шляхетний звичай надавати допомогу один одному у випадках лиха на морі. Із часом додержання традиційного правила, яке продовжує бути моральним обов'язком усіх мореплавців, набуло юридичного закріплення не тільки в національному законодавстві більшості морських держав, але й у нормах міжнародного права.

23 вересня 1910 р. було прийнято Конвенцію про уніфікацію деяких правил стосовно допомоги та рятування на морі (далі – Конвенція SALVAGE 1910). Але вже наприкінці 60-х років ХХ ст. постало питання про її перегляд. Однією з причин перегляду виявилось те, що при здійсненні рятувальних операцій щодо суден, які самі по собі або їх вантаж створювали загрозу завдання шкоди довкіллю, рятувальники не тільки не були в змозі отримати винагороду за рятування відповідно до загального принципу «немає рятування – немає винагороду», але й не мали можливості навіть компенсувати свої видатки. Зазначене вимагало вирішення ряду актуальних проблем, які стосувалися стимулювання та заохочення рятувальників щодо надання послуг з рятування у випадках, коли можливість на успішне завершення рятувальних операцій є незначною, а загроза завдання шкоди довкіллю є значною. Міжнародна конвенція про рятування 1989 р. (далі – Конвенція SALVAGE 1989) уже містила визначення поняття «спеціальна компенсація», як складової компенсаційної системи платежів, як виключення з принципу «немає рятування – немає винагороду». Але практичне застосування положень конвенції виявило численні протиріччя та складнощі. Оскільки спроби переглянути її зміст не мали успіху, заінтересованими організаціями у травні 1995 р. було розроблено Угоду Клубів взаємного страхування про спеціальну компенсацію (далі – SCOPIC Clause), яку було запропоновано до використання разом із Стандартною формою угоди про рятування Ллойда (далі – LOF) як добровільної угоди, що є альтернативою до її відповідних положень.

В обставинах ризику завдання шкоди навколишньому середовищу, що постійно зростає внаслідок інтенсифікації судноплавства у Чорному й Азовському морях, збільшення перевезень небезпечних речовин через українські порти (нафти до порту Південний, гексахлорбензолу із порту Миколаїв) та підвищення кількості аварій, які сталися впродовж останнього часу, практична доцільність цього дослідження для України, як прибережної держави, уявляється беззаперечною.

Україна не є стороною Конвенції SALVAGE 1989, але у Кодексі торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) йдеться про «спеціальну компенсацію» витрат рятувальника. При цьому, наукових досліджень, спрямованих на вивчення можливості визначення положень Конвенції SALVAGE 1989, проформи LOF і SCOPIC Clause до неї як права, що застосовуватиметься до регулювання приватноправових відносин з іноземним

елементом, у вітчизняній правовій науці не здійснювалося. Звідси, актуальність теми дослідження обумовлена необхідністю наукового обґрунтування вирішення проблеми правових підстав «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі.

Теоретичну базу дисертаційного дослідження становлять наукові праці у галузі міжнародного приватного та міжнародного приватного морського права відомих зарубіжних і вітчизняних вчених-юристів до-революційного, радянського та сучасного періодів: Л.П. Ануфрієвої, В. Ашбурнера, І.І. Барінової, Ю.Г. Барсєгова, С.М. Бервєно, М.М. Богуславського, Т.В. Бондар, О.К. Вишнякова, Т.П. Грєвиної, С.О. Гурєєва, Г.К. Дмитрієвої, Ю.Х. Джавада, А.С. Довгерта, Є.В. Додіна, О.К. Жудро, В.П. Жушмана, В.П. Зєвова, Г.Г. Іванова, С.В. Ківалова, Т.С. Ківалової, В.І. Кисіля, В.М. Корєцького, Т.Р. Короткого, В.М. Коссака, В.В. Кудашкіна, С.О. Кузнецова, Н.С. Кузнецової, Л.А. Луця, В.В. Луця, Н.І.Майданик, Р.А.Майданика, О.Л.Маковського, Н.І.Маришевої, О.О.Мережка, В.Ф.Мешєри, А.І.Муранова, П.Норта, Отфейля, Ф.Перельєса, А.В.Сидорєнка, В.Ф.Сидорченка, Г.С.Фєдиняк, О.Ф.Фєдєрова, К.Хакапаз, Є.О.Харитєнова, О.І.Харитєнової, С.М.Хєди, Дж.Чешира, О.М.Шємякіна, Г.Ф.Шєршенєвича, Р.Б.Шишки та ін.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Теоретичні та практичні питання теми дисертації досліджувалися у межах виконання плану науково-дослідної роботи кафедри морського та митного права «Морське, митне, інформаційне право у ХХІ столітті» на 2006-2010 роки, яка була складовою плану науково-дослідної роботи Одеської національної юридичної академії «Традиції та новації у сучасній українській державності і правовому житті» на 2006-2010 роки (державний реєстраційний номер 0106U004970).

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційного дослідження є удосконалення застосування інституту рятування майна на морі міжнародного приватного морського права України, зокрема правових підстав застосування положень КТМ України, Конвенції SALVAGE 1989, проформ LOF і SCOPIC Clause для визначення зобов'язального статуту договору про рятування та «спеціальної компенсації» витрат рятувальника.

Для досягнення мети дисертаційної роботи було визначено такі завдання:

дослідити процеси виникнення і розвитку інституту рятування майна на морі;

проаналізувати процес виникнення і розвитку статуту визначення правових підстав «спеціальної компенсації» витрат рятувальника;

виокремити у складі правових підстав «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі уніфіковані проформи окремого договору;

виокремити у складі правових підстав «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі окремі проформи уніфіковані уніфікації;

розкрити сутність, зміст і сучасний стан міжнародно-договірної уніфікації норм щодо рятування майна на морі та «спеціальної компенсації» витрат рятувальника;

розкрити сутність, зміст і сучасний стан приватноправової уніфікації норм щодо рятування майна на морі та «спеціальної компенсації» витрат рятувальника;

дослідити правові підстави обрання зобов'язального статуту договору про рятування і «спеціальної компенсації» витрат рятувальника за угодою сторін;

дослідити правові підстави визначення зобов'язального статуту договору про рятування і «спеціальної компенсації» витрат рятувальника за відсутності відповідної угоди сторін;

дослідити правові підстави вирішення конфлікту кваліфікацій «спеціальної компенсації» витрат рятувальника;

визначити роль, місце і правові підстави застосування тикових форм договору про рятування, зокрема Стандартної форми договору про рятування Ллойда;

визначити роль, місце і правові підстави застосування Угоди Клубів взаємного страхування про спеціальну компенсацію як добровільної угоди, що є альтернативою до відповідних положень проформи LOF;

обґрунтувати пропозиції і рекомендації щодо реалізації правових підстав «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі.

*Об'єктом дослідження* є приватноправові відносини з іноземним елементом, які виникають в обставинах надання послуг щодо рятування майна на морі.

*Предметом дослідження* є правові підстави «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі.

*Методи дослідження.* Для досягнення мети й вирішення завдань дисертаційного дослідження було використано відповідні загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання, які ґрунтуються на принципах об'єктивного, всебічного та комплексного аналізу суспільних процесів і явищ.

З використанням загальнонаукового діалектичного методу досліджувалися приватноправові відносини з іноземним елементом як складова частина суспільних відносин, які виникають у сфері торговельного мореплавства. Використання історичного методу дозволило здійснити дослідження виникнення, становлення й розвитку інституту рятування майна на морі (п. 1.1) і «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі (п. 1.2). Для упорядкування наявних даних щодо виникнення, становлення та розвитку доктрини та практики міжнародного приватного права і сучасного міжнародного приватного морського права було використано предметно-хронологічний метод (п.п. 2.1 і 3.1), а за допомогою формально-логічного методу й методу кількісного та якісного аналізу було узагальнено зібраний фактичний матеріал та зроблено відповідні висновки. Системно-

функціональний і системно-структурний методи використовувалися для дослідження функціонально-системних зв'язків процесів встановлення зобов'язального статусу договору про рятування і «спеціальної компенсації» витрат рятувальника на підставі уніфікованих норм міжнародного договору сторонами договору (п. 2.2), за відсутності вибору сторін (п. 2.3) та вирішення проблеми конфлікту кваліфікацій (п. 2.4). Порівняльно-правовий (компаративний) і формально-юридичний методи використовувалися для узагальнення поглядів щодо юридичного змісту й застосування норм приватноправової уніфікації, які стосуються встановлення зобов'язального статусу договору про рятування майна на морі та «спеціальної компенсації» витрат рятувальника (п.п. 3.2, 3.3). Метод догматичного (логічного) аналізу, а також методи моделювання й прогнозування використовувалися при формулюванні висновків і розробці пропозицій та рекомендацій, що містяться у цьому дисертаційному дослідженні.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Дисертація є першим в українській правовій науці дослідженням проблем, пов'язаних із визначенням правових підстав «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі. Положення, висновки і пропозиції, які сформульовано в роботі, є новими у концептуальному плані стосовно регулювання приватноправових відносин, ускладнених іноземним елементом, та важливими для практичної діяльності у сфері рятування майна на морі за участі українських суб'єктів.

Найбільш суттєві результати, що містять наукову новизну, є такими:  
*уперше:*

виокремлено у складі правових підстав встановлення зобов'язального статусу договору щодо рятування майна на морі та «спеціальної компенсації» витрат рятувальника уніфіковані норми міжнародного договору і норми приватноправової уніфікації та досліджено умови їх як окремого, так і сумісного застосування в обставинах регулювання приватноправових відносин з іноземним елементом;

обґрунтовано положення про необхідність перегляду норм національного законодавства України у частині, яка стосується визначення поняття «спеціальна компенсація» витрат рятувальника майна на морі. Визначення зазначеного поняття у чинних на теперішній час українських нормативно-правових актах принципово не співпадає з визначенням, наведеним у діючій Конвенції SALVAGE 1989;

обґрунтовано положення про можливість і доцільність використання як складової частини договору про рятування майна на морі Угоди Клубів взаємного страхування про спеціальну компенсацію, що може розглядатися як підпорядкування частин договору різним правовим системам «розщеплення» правочину, при цьому українським законодавцем сприймається ідея «юридичної біотехнології»;

обґрунтовано положення про необхідність легалізації норм приватноправової уніфікації, що застосовуються для регулювання відносин у сфері надання послуг з рятування майна на морі, зокрема типових форм догово-

ру про рятування, наприклад, Стандартної форми договору про рятування Ллойда й Угоди Клубів взаємного страхування про спеціальну компенсацію. Тенерішнього часу в КТМ України немає навіть посилання на можливість використання міжнародних звичаїв торговельного мореплавства у цій сфері, на відміну від передбачення використання такої можливості в обставинах, наприклад, загальної аварії;

*удосконалено:*

визначення понять «рятувальна операція» та «рятувальник» у сфері надання послуг з рятування майна на морі. У Конвенції SALVAGE 1989 і у КТМ України ці поняття використовуються, але їх визначення не надається;

визначення поняття «шкода навколишньому середовищу». Запропоновано використовувати визначення поняття «забруднення морського середовища», що наведено у Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. Україна є державою-стороною цієї Конвенції, тобто цей документ є міжнародним договором України і має застосовуватись як частина чинного законодавства;

*набуло подальшого розвитку:*

положення, що стосується пропозиції про необхідність приєднання України до Конвенції SALVAGE 1989. Така пропозиція неодноразово висловлювалася вітчизняними вченими юристами-мариністами;

положення про сприймання «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі не тільки як складової т. зв. «компенсаційної» системи винагороди рятувальника, яка створена на підставі загального принципу «немає рятування – немає винагороди», і яка є виключенням або модифікацією зазначеного принципу, але і як винагороди, що має на меті заохочення створення відповідних засобів ефективного здійснення рятувальних операцій, в умовах зростання обсягів перевезення морем небезпечних вантажів на суднах, які створюють загрозу завдання шкоди навколишньому середовищу;

положення про необхідність створення уніфікованого визначення юридичних понять, що використовуються у нормах міжнародних договорів. Отже, досягнення одноманітності у правовому регулюванні відносин, що виникають із міжнародних договорів, потребує не тільки створення уніфікованих правових норм (матеріальних і колізійних). Зазначене суттєво полегшить вирішення проблеми конфлікту кваліфікацій;

положення про те, що «відкритий рятувальний контракт» можна розглядати як різновид алеаторного зобов'язання (правочину) – зобов'язання, еквівалент якого полягає в шансах, тобто ймовірності виграшу або втрати кожною із сторін або однією із них залежно від випадку – невизначеної обставини, коли невідомо – настане вона чи не настане, або є невідомим час її настання.

**Практичне значення одержаних результатів.** Результати дослідження, сформульовані у висновках дисертації, можуть бути використаними у:

науково-дослідній сфері – для подальшого розвитку теоретичних положень як міжнародного приватного, так і міжнародного приватного морського права;

законотворчій діяльності – при розробці проектів і прийнятті законів, які стосуються забезпечення виконання положень міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких буде надаватися Верховною Радою України;

правозастосуванні – для удосконалення та підвищення ефективності правозастосовчої діяльності під час розгляду справ про «спеціальну компенсацію» витрат рятувальника майна на морі;

навчальному процесі – при викладанні навчальних курсів «Міжнародне приватне право» та «Міжнародне приватне морське право»; при розробці відповідних розділів підручників, навчальних посібників і практикумів із зазначених дисциплін.

**Апробація результатів дослідження.** Результати досліджень, викладених у дисертації, оприлюднені на: V Міжнародній науковій конференції студентів та молодих вчених «Віл громадянського суспільства – до правової держави» (26–27 лютого 2010 р., м. Харків); III Міжнародній науково-практичній конференції молодих учених «Митна політика та актуальні проблеми економічної безпеки України на сучасному етапі» (26 березня 2010 р., м. Дніпропетровськ); V Міжнародній цивільно-правовій науковій конференції студентів та аспірантів «Сучасна цивільстика» (31 березня – 1 квітня 2010 р., м. Одеса); II Міжнародній науково-практичній конференції «Держава і право в умовах глобалізації: реалії та перспективи» (16 – 17 квітня 2010 р., м. Сімферополь); Міжнародній науково-практичній конференції студентів, магістрів, докторантів та молодих вчених «Актуальні питання державотворення в Україні очима молодих вчених» (22 – 23 квітня 2010 р., м. Київ); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальные вопросы современных государственных и правотворческих процессов» (28 квітня 2010 р., м. Запоріжжя); Міжнародній науковій конференції професорсько-викладацького та аспірантського складу (21–22 травня 2010 р., м. Одеса); Міжнародній науковій конференції професорсько-викладацького та аспірантського складу (20–21 травня 2011 р., м. Одеса); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Тенденції та пріоритети реформування законодавства України» (13 березня 2010 р., м. Запоріжжя); II Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів та молодих вчених «Закарпатські правові читання» (29–30 квітня 2010 р., м. Ужгород).

**Публікації.** Основні положення, теоретичні висновки та практичні рекомендації, що містяться у дисертації, викладені у 14 публікаціях, у тому числі 4 статтях, опублікованих у наукових фахових виданнях, перелік яких затверджений ВАК України.

**Структура роботи.** Дисертація складається з переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, які поділяються на дев'ять підрозділів, висновків і списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації становить 234 сторінки, з яких основного тексту – 198 сторінок, список використаних джерел складас 351 найменування і займає 36 сторінок.



## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

**Перелік умовних позначень** подано у вигляді окремого списку, який містить специфічні та маловідомі скорочення, що використовуються в дисертації.

У **Вступі** розкриваються сутність і стан розробки наукової проблеми та її значущість, обґрунтовуються необхідність проведення дослідження, актуальність і доцільність роботи для розвитку юридичної науки в Україні. Висвітлюється зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, визначаються мета і завдання дослідження, його об'єкт і предмет. Описуються методи дослідження, його теоретична основа. Розкривається наукова новизна результатів дослідження, їх практичне значення. Наводяться відомості щодо апробації результатів дослідження та їх публікації.

**Перший розділ «Виникнення, розвиток і сучасний стан дослідження правових підстав «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі»** містить два підрозділи, в яких досліджуються питання, що стосуються виникнення і розвитку інституту рятування майна на морі та «спеціальної компенсації» витрат рятувальника взагалі та виникнення і сучасний стан вивчення її міжнародно-правових підстав, зокрема.

У **підрозділі 1.1. «Виникнення і розвиток інституту рятування майна на морі»** доводиться, що принципи рятування і надання допомоги суднам, які зазнають лиха на морі, формувалися під впливом багатовікових традицій. Звичай присвоєння мешканцями узбережжя залишків аварійних суден підтримувався протягом століть і завдавав великої шкоди міжнародній морській торгівлі. Наголошується, що процес обмеження, а з часом і повна відмова від цього звичаю зайняли ціле тисячоліття: від поодиноких часткових спроб упорядкування й обмеження у IX-X ст.ст. до двосторонніх міжнародних угод і універсальних міжнародних конвенцій XIX-XX ст.ст.

З'ясовано, що кодифікація морського права починається з XVII ст. Проте, будь-який морський кодекс цього періоду не мав положень, які стосувалися б рятування за договором. Отже, головною відмінністю законів цього періоду було встановлення певної частки у врятованому майні, яка належала рятувальникам. При цьому, розмір цієї долі не залежав від праці, якої було витрачено, часу, ризику тощо. Із зазначеного зроблено висновок про те, що було збережено у декілька зміненому вигляді середньовічний принцип привласнення частки майна. Наголошено, що наступний період переходу від методу заздалегідь фіксованого розміру винагороди до методу визначення розміру винагороди на підставі врахування низки факторів за своєю сутністю зберіг у своїй основі принцип «берегового права» (привласнення значної частки майна, що було врятоване), але надав відповідним майновим відносинам певного договірно-правового характеру.

Із часом додержання традиційного правила набуло юридичного закріплення у нормах міжнародного приватного права. 23 вересня 1910 р. було прийнято Конвенцію SALVAGE 1910, в якій було закріплено положення, що

мають сприйматися як норми-принципи. Так, у ст. 2 визначено, що будь-який факт надання допомоги або рятування судна, яке потерпає лихо, а також вантажів та іншого майна, так само як і збереження цьому судну фрахту і плати за перевезення пасажирів, надають рятувнику право на винагороду за умови, що факт надання допомоги або рятування мав корисні наслідки. Тобто сплата винагороди за рятування здійснюється за принципом «немає рятування - немає винагороди».

У підрозділі 1.2. «Виникнення і сучасний стан дослідження правових підстав «спеціальної компенсації» витрат рятувальника» зазначається, що деякі недоліки Конвенції SALVAGE 1910 не заважали їй успішно функціонувати упродовж багатьох років. Але, великі зміни технічного й економічного характеру, які сталися у міжнародному судноплаванні, а також поширена стурбованість щодо захисту довкілля, викликали необхідність перегляду міжнародних правил, які містилися у цій конвенції. Доведено, що проблеми, зокрема, виникали при здійсненні рятувальних операцій щодо танкерів, завантажених нафтою (танкерів-нафтовозів). Нерідко такі операції мали небезпечний і тривалий у часі характер, але могли не дати корисного результату, тобто рятування судна та вантажу. Звідси, принцип «немає рятування - немає винагороди» виявився зовсім неприйнятним для випадків рятування танкерів і суден, що перевозять небезпечні речовини, тому Конвенцію SALVAGE 1989 було призначено для заміни Конвенції SALVAGE 1910.

Наголошено, що ст. 14 Конвенції SALVAGE 1989 містила визначення поняття «спеціальна компенсація», як складової компенсаційної системи платежів, які здійснюються внаслідок зусиль рятувальників щодо попередження або зменшення шкоди довкіллю. Зроблено висновок, що зазначена стаття відобразила одну із найбільш значних змін традиційного правового режиму рятування. Ці зміни стосувалися визнання права рятувальника на отримання спеціальної компенсації, як виключення із принципу «немає рятування - немає винагороди».

Зазначено, що спроби переглянути зміст ст. 14 Конвенції SALVAGE 1989 не мали успіху, тому у травні 1995 р. заінтересованими організаціями було затверджено і запропоновано до використання SCOPIC Clause. Теперішнього часу цю угоду запропоновано для використання разом із LOF як додаткової добровільної угоди, що є альтернативою до відповідних положень, яких наведено у проформі та які базуються на положеннях ст. 14 Конвенції SALVAGE 1989.

З'ясовано, що наукових досліджень, спрямованих на вивчення правових підстав застосування положень Конвенції SALVAGE 1989, зокрема ст. 14 «спеціальна компенсація» у порівнянні з національним законодавством, у вітчизняній правовій науці не здійснювалося. Таке твердження цілком стосується як застосування проформи LOF взагалі, так і застосування SCOPIC Clause до неї, зокрема. Вищезазначене дало підстави для висновку про практичну доцільність дослідження в обставинах підвищення ризику завдання шкоди навколишньому середовищу, що виникає внаслідок зростання мор-

ських перевезень небезпечних речовин через українські порти на Чорному й Азовському морях, та відсутності наукових досліджень зазначених проблем у вітчизняній правовій науці.

**Другий розділ «Спеціальна компенсація» витрат рятувальника на підставі уніфікованих норм** складається з чотирьох підрозділів, в яких розглядаються питання встановлення зобов'язального статуту договору про рятування і «спеціальної компенсації» витрат рятувальника як сторонами договору, так і за відсутності вибору сторін.

**У підрозділі 2.1. «Уніфікація норм щодо рятування майна на морі»** досліджено питання застосування методу міжнародно-договірної уніфікації правил, що регулюють приватноправові відносини з іноземним елементом, які виникають у сфері рятування майна на морі. Зазначено, що глобалізація та інтеграція держав у правовій та економічній сферах є головними тенденціями у розвитку сучасних міжнародних відносин. Вони призводять до формування нового погляду на роль міжнародно-правових норм у функціонуванні національних правових систем.

Наголошено, що необхідність у міжнародній уніфікації відносин із рятування на морі виникла вже у XIX ст., але процес уніфікації таких норм на міждержавному рівні розпочався лише наприкінці XIX ст. Поділяється думка про те, що підставами для проведення міжнародно-правової уніфікації стали потреби торговельного мореплавства і велика кількість національних законів, які по-різному регулювали питання щодо рятування майна на морі.

**У підрозділі 2.2. «Встановлення зобов'язального статуту договору про рятування і «спеціальної компенсації» сторонами договору»** звернуто увагу на те, що законодавство України передбачає можливість сторін правочину обрати право, яке застосовується до його змісту. Але, право сторін на «автономію волі» не означає, що учасники правовідносин мають необмежені, абсолютні права. Навпаки, це поняття є умовним, оскільки держава залишає за собою право встановлювати законодавчими актами випадки, в яких сторонам може надаватися можливість вибору застосовуваного закону. Поділяється думка про те, що міжнародне приватне право надає першочергового значення можливості сторін договору за взаємною згодою обрати право будь-якої держави для регулювання їх договірних зобов'язань, отже, інші способи обрання права, яке буде застосовуватися до регулювання договірних зобов'язань, мають вторинний характер, тобто вони використовуються тільки у випадку, коли сторони договору такого права не обрали. В останньому випадку слід визнати згоду про вибір права не здійсненою, тобто обрання права, як такого, не відбулося. Наслідком цього буде застосування колізійних норм, які дозволяють установити застосовуване право за відсутності відповідного волевиявлення сторін. Звернуто увагу на те, що існують певні обмеження *lex voluntatis* щодо змісту договірних зобов'язань. Перш за все, такі обмеження пов'язані з визначенням сфери зобов'язального статуту договору, тобто визначенням кола питань, на які поширюється обране сторонами договору право.

Зазначено, що Конвенція SALVAGE 1989 застосовується до будь-яких рятувальних операцій, за виключенням тих випадків, а також цією мірою, коли договір прямо або опосередковано передбачає інше, тобто, незважаючи на зв'язок привоцину з міжнародним договором, він має юридичну самостійність. Доведено, що Конвенція SALVAGE 1989 не містить будь-яких положень щодо поширення сфери зобов'язального статуту договору рятування на визначення «спеціальної компенсації», тобто щодо включення відповідних положень ст. 14 до змісту договору. Зроблено висновок, що обов'язок власника судна, якому було надано рятувальні послуги, щодо «спеціальної компенсації» витрат рятувальника є таким, що випливає із змісту конвенції і не потребує будь-якого договірної закріплення, тобто застосування положень Конвенції SALVAGE 1989 є можливим як до договірної, так і до позадоговірної надання послуг із рятування.

У підрозділі 2.3. «*Встановлення зобов'язального статуту договору про рятування і спеціальної компенсації за відсутності вибору сторін*» зазначено, що Україна не є стороною Конвенції SALVAGE 1989. При цьому, український законодавець встановлює, що у випадку, коли неможливо визначити право країни, яке підлягає застосуванню на підставі lex voluntatis та колізійних норм, застосовується право країни, яке має найбільш тісний зв'язок із правовими відносинами. Поділяється думка, що колізійні норми адресовано не тільки судам або іншим органам, але, насамперед, учасникам відповідних правовідносин.

Доведено, що Закон України «Про міжнародне приватне право» (далі – ЗУ МПРП) встановлює конкретні критерії визначення права країни, з якою правочин має найбільш тісний зв'язок – держава, в якій сторона, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту правочину, має своє місце проживання або місцезнаходження. Зазначається, що згаданий критерій застосовується лише у разі, якщо інше не передбачено або не випливає з умов, суті правочину або сукупності обставин справи, тобто у будь-якому випадку остаточне вирішення цього питання залишається за судом.

Визначено, що Конвенція SALVAGE 1989 містить імперативні положення, які стосуються прав прибережної держави. Так, може статися, що морська аварія або дії, які пов'язані з такою аварією, призведуть до серйозних шкідливих наслідків. У такому випадку конвенція передбачає право зацікавленої прибережної держави застосовувати відповідні заходи з метою їх запобігання. Зокрема, передбачено право такої держави надавати вказівки стосовно рятувальних операцій, тобто зазначені імперативні положення закріплюють дію положень національного права або будь-якої міжнародної конвенції, які стосуються регулювання відносин, що виникають у випадку здійснення рятувальних операцій безпосередньо публічною владою або під її контролем. При цьому, публічна влада має відповідні зобов'язання з рятування.

Зроблено висновок, що підпорядкованість договору певному міжнародному акту не виключає застосування у визначених випадках норм національного права, оскільки будь-який міжнародний акт регулює відносини, що ви-

никають між сторонами, невичерпним чином. Національне право застосовується у таких випадках на субсидіарних засадах. Отже, Конвенція SALVAGE 89 звужує можливість сторін обирати компетентне право. Ця Конвенція застосовується у будь-якому випадку, якщо судове або арбітражне провадження, яке стосується шпань, що розглядаються у цій Конвенції, порушується в державі, яка бере в ній участь.

У підрозділі 2.4. «Вирішення проблеми конфлікту кваліфікацій «спеціальної компенсації» витрат рятувальника» доведено, що наявність однакових колізійних норм у праві різних країн не гарантує однакового визначення права. Воно залежатиме від того, за правовими поняттями якої держави тлумачитиметься колізійна норма на предмет її співвідношення з фактичними обставинами. Звідси, кваліфікація понять колізійної норми ускладнюється «конфліктом кваліфікацій», що виникає внаслідок відмінностей у визначенні тих самих понять різними правовими системами, тобто юридичні поняття, з яких складаються об'єм і прив'язка колізійної норми можуть за формою збігатися, але мати різний зміст. Наголошено, що положення Конвенції SALVAGE 1989 можуть розглядатися як положення права іноземної держави. Звідси, слід установити шляхом порівняння (у кершув чергу з положеннями КТМ України), чи містить ця конвенція норми та інститути, що не відомі праву України, або відомі йому під іншою назвою чи з іншим змістом.

Зазначено, що в ЗУ МПР І вперше в українському законодавстві зафіксовано основне правило тлумачення як об'єму, так і прив'язки всіх колізійних норм права України – законодавець керується найпоширенішою теорією кваліфікації за *lex fori*. Отже, при визначенні права, що підлягає застосуванню, суд чи інший орган керується тлумаченням норм і понять відповідно до права України, якщо інше не передбачено законом. Але, слід мати на увазі, що йдеться про тлумачення колізійних норм внутрішнього права. Винятком із правила *lex fori* є положення, які дозволяють у певних випадках при кваліфікації понять звертатися до права іноземної держави, зокрема, якщо норми і поняття, що потребують правової кваліфікації, не відомі праву України або відомі під іншою назвою, або з іншим змістом і не можуть бути визначені шляхом тлумачення правом України. Звідси, у випадку застосування колізійної норми іноземного права остання кваліфікується за правилами цієї іноземної країни, тобто суд або інший орган встановлює зміст норм іноземного права згідно з їх офіційним тлумаченням, практикою застосування і доктринами у відповідній іноземній державі.

Доведено, що Конвенція SALVAGE 1989 і КТМ України за своїм змістом щодо визначення обставин набуття рятувальником права на «спеціальну компенсацію» є нетотожними. Зміст ст. 338 КТМ України не цілком відповідає змісту ст. 14 Конвенції SALVAGE 1989: рятувальник не набув права на винагороду *взагалі* – КТМ України; рятувальник не заробив винагороду, або заробив, але вона *не є рівною* спеціальній компенсації – Конвенція SALVAGE 1989. Із зазначеного зроблено висновок – різницю у визначенні умов набуття рятувальником права на «спеціальну компенсацію» можна пояснити лише

стваленням законодавця до реалізації сталого до 1989 р. принципу «немає рятування – немає винагороди».

Зроблено висновок, що досягнення одноманітності у правовому регулюванні відносин, які виникають із міжнародних договорів, потребує створення не тільки уніфікованих правових норм (матеріальних і колізійних), але й створення уніфікованих юридичних понять, які характеризують визначення понять, що використовуються у цих нормах та пов'язаних з їхніми структурними елементами.

**Третій розділ «Спеціальна компенсація» витрат рятувальника на підставі норм приватноправової уніфікації»** містить три підрозділи, в яких досліджуються питання встановлення зобов'язального статуту договору про рятування і «спеціальної компенсації» витрат рятувальника на підставі норм приватноправової уніфікації: типових форм договору про рятування та Угоди про спеціальну компенсацію клубів взаємного страхування.

У підрозділі 3.1. *«Приватноправова уніфікація правил міжнародних комерційних договорів: сучасні уявлення щодо змісту і застосування»* доведено, що особливістю сучасного періоду є використання поряд із міжнародно-договірною уніфікацією – «автономної» системи регулювання відносин, які виникають у процесі укладання та виконання міжнародних комерційних контрактів. Методом регулювання у цій системі є так званий метод приватноправової (неформальної, ненормативної) уніфікації. Сутність цього методу полягає в тому, що урядові та неурядові міжнародні організації розробляють на основі і з урахуванням звичаїв ділового обороту, які склалися на певний час у певній галузі діяльності, документи, що мають рекомендаційну силу (типові загальні умови, регламенти, рекомендації). Уніфікація у цьому випадку досягається шляхом одноманітного застосування цих документів учасниками міжнародних комерційних контрактів.

Поділяється твердження, що поняття, яке охоплюється терміном «міжнародний комерційний договір (контракт)» слід розуміти як загальне, тобто таке, що охоплює різні види договорів, які використовуються для регулювання міжнародних економічних відносин. Зазначено, що в сучасній науковій літературі з міжнародного приватного права досить широко обговорюється доктрина, відповідно до якої міжнародні комерційні договори врегульовуються особливою нормативною системою, яку іменують «транснаціональним комерційним правом» (ТНК) або сучасним *lex mercatoria*. При цьому, незважаючи на певну нечіткість і дискусійність практично всіх складових цього явища, існують певні підстави визнавати, що ТКП це нормативна реальність, яка взаємодіє зі всіма іншими нормативними системами.

Підтримується думка про важливість включення до законодавства України положення про те, що сторони зовнішньоекономічного договору не обмежуються вибором права конкретної країни, і що цей вибір може включати вибір норм транснаціонального характеру, наприклад таких, як «загальні принципи права», «*lex mercatoria*» або аналогічні положення. Звідси, внесення змін до ч. 1 ст. 4 ЗУ МПРП щодо виключення «міжнародних звичаїв,

що визнаються в Україні) з переліку джерел, які містять колізійні норми та інші положення колізійного права для регулювання приватноправових відносин з іноземним елементом, оцінюється як дія, яка не відповідає сучасним уявленням щодо правового регулювання приватноправових відносин сторін зовнішньоекономічних контрактів.

У підрозділі 3.2. «Спеціальна компенсація» витрат рятувальника на підставі типових форм договору про рятування» наголошено, що для полегшення процедури, яка стосується досягнення домовленості між капітанами або власниками суден, які надають і отримують послуги з рятування, про умови, на яких такі послуги надаються і приймаються, в сучасній практиці застосовуються так звані стандартні (типові) форми (проформи) договорів про рятування, які індивідуалізують певний договір. При цьому вони не позбавлені права доповнювати або змінювати положення, що наведені у проформі. Підтримується висновок про те, що надання нормативного характеру типовим договорам, затвердженим нормативно-правовими актами, буде лише легалізацією їх фактичної ролі.

Зазначено, що морська практика опрацювала особливу форму договору, яка отримала назву «відкритий рятувальний контракт». У такому контракті сторони або зовсім не вказують розмір винагороди за рятування, або цей розмір має тільки попередній, умовний характер. Головною особливістю таких контрактів є те, що рятувальник приймає на себе обов'язок здійснювати всі необхідні дії щодо рятування «на свій страх і ризик». При цьому ризик невиконання зобов'язань лежить на рятувальнику, який не має права навіть на компенсацію витрат, якщо не матиме успіху. Зроблено висновок, що сутність таких зобов'язань полягає в тому, що досягнення їх мети поставлено в залежність від настання або ненастання випадку, який включено до умов правочину. Звідси, оскільки існує неможливість визначення загального обсягу надання на момент виникнення зобов'язання внаслідок випадкових обставин, передбачених у зобов'язанні серед його істотних умов, «відкритий рятувальний контракт» можна розглядати як різновид алеаторного зобов'язання (правочину) – зобов'язання, еквівалент якого полягає в іпсезах, тобто ймовірності витрати або втрати для кожної із сторін або для однієї з них залежно від випадку певизначеної обставини, що невідомо, настане чи не настане.

У підрозділі 3.3 «Спеціальна компенсація» витрат рятувальника на підставі «Угоди про спеціальну компенсацію клубів взаємного страхування» зазначено, що рятувальники майже на морі досить часто не досягали успіху за результатами рятування танкерів, навантажених нафтою, внаслідок певних причин (наявність великих ушкоджень, затоплення або загибель танкера), які не були пов'язаними з проведенням рятувальних операцій. Вирішення проблеми компенсації витрат рятувальника знайшло свого відображення у Стандартній формі угоди про рятування Ллойда 1980 р. (надалі – LOF 1980). Відповідно до LOF 1980 рятувальник отримує право на «спеціальну винагороду» тільки за наявності його зусиль, яких було докладено з метою запобігання витоку нафти із судна, тобто модифікація принципу «не-

має рятування – немає винагороди» є найбільш значущою зміною, якої було запроваджено у цій проформі.

Наголошено, що практичне застосування положень, які стосуються визначення розміру «спеціальної компенсації» відповідних витрат рятувальника та, особливо, складу цих витрат та їх обчислення, викликало численні суперечки та складність здійснення означених процедур. Оскільки спроби переглянути ст. 14 Конвенції SALVAGE 1989 не мали успіху було розроблено SCOPIC Clause. Зроблено висновок, що запровадження угоди надає додаткових можливостей власнику судна, яке зазнало лиха, і власникам вантажів, що знаходяться на такому судні, контролювати здійснення рятувальної операції та забезпечувати правовій захист своїх майнових інтересів. Доведено, що законодавство України надає сторонам договору можливості обрати право різних країн до різних його частин. Тобто, український законодавець сприймає ідею «юридичної біотехнології» – можливість «розщеплення» правочину і підпорядкування його частин різним правовим системам.

## ВИСНОВКИ

У **Висновках** наведені найбільш важливі теоретичні положення, що були отримані за результатами дисертаційного дослідження, та сформульовані пропозиції щодо вдосконалення застосування інституту рятування майна на морі.

1. Великі зміни технічного й економічного характеру, які сталися у міжнародному судноплаванні, зокрема у рятуванні майна на морі та страхуванні морських ризиків, а також поширена стурбованість щодо захисту довкілля, викликали необхідність перегляду міжнародних правил, які містилися в Конвенції SALVAGE 1910. Принцип «немає рятування – немає винагороди» виявився зовсім неприйнятним для випадків рятування танкерів і суден, що перевозять небезпечні речовини.

2. Стаття 14 Конвенції SALVAGE 1989 містила визначення поняття «спеціальна компенсація», як складову частину компенсаційної системи платежів, які здійснюються внаслідок зусиль рятувальників щодо попередження або зменшення шкоди довкіллю. Зазначена стаття відображала одну із найбільш значних змін традиційного правового режиму рятування – визнання права рятувальника на отримання спеціальної компенсації, як виключення з принципу «немає рятування – немає винагороди».

3. Оскільки спроби переглянути зміст ст. 14 Конвенції SALVAGE 1989 не мали успіху, заінтересованими організаціями у травні 1995 р. було затверджено і запропоновано до використання Угоду клубів взаємного страхування про спеціальну компенсацію. Теперішнього часу зазначену Угоду запропоновано для використання разом із Стандартною формою угоди про рятування Ллойда як додаткової добровільної угоди, що є альтернативою до відповід-



тих положень, яких наведено у проформі LOF та які базуються на положеннях ст. 14 Конвенції SALVAGE 1989.

4. Міжнародні договори, за загальним правилом, мають для учасників договірних відносин диспозитивний характер. У зв'язку з цим сторони мають право обрати правом, яке буде застосовуватися, право будь-якої країни, навіть третьої країни, яка не бере участі у цій конкретній угоді. Але, у цьому випадку є необхідним, щоб воля сторін була досить чітко і ясно висловлена в угоді. Підпорядкованість договору певному міжнародному акту не виключає застосування у визначених випадках норм національного права, оскільки будь-який міжнародний акт регулює відносини, що виникають між сторонами, невичерпним чином. Національне право застосовується у таких випадках на субсидіарних засадах.

5. Конвенція SALVAGE 1989 не містить будь-яких положень стосовно поширення сфери зобов'язального статуту договору рятування на визначення «спеціальної компенсації», тобто включення відповідних положень ст. 14 до змісту договору. Отже, обов'язок власника судна, якому було надано рятувальні послуги, щодо «спеціальної компенсації» витрат рятувальника є таким, що випливає із змісту Конвенції і не потребує будь-якого договірного закріплення.

6. Конвенція SALVAGE 1989 звужує можливість сторін обрати компетентне право. Ця Конвенція застосовується у будь-якому випадку, якщо судове або арбітражне провадження, що стосується питань, які розглядаються у цій Конвенції, порушується у державі, що бере у ній участь. Україна не є стороною Конвенції SALVAGE 1989, звідси приватноправові відносини з іноземним елементом за відсутності міжнародних уніфікованих матеріальних норм регулюються за допомогою механізмів, які названі колізіонним правом. Тобто у випадку, коли сторони не скористалися наданою можливістю та не визначилися з будь-яких причин щодо права, яке має регулювати їх взаємні права та обов'язки за договором, при розв'язанні питання щодо встановлення компетентного права має застосовуватися право тієї держави, яке має з даним договором найбільш тісний зв'язок. При цьому слід мати на увазі дуже важливе положення вітчизняної доктрини про те, що колізіонні норми адресовані не тільки судам або іншим органам, але, насамперед, учасникам відповідних правовідносин.

7. Положення Конвенції SALVAGE 1989, за умови відсутності членства України, можуть розглядатися як положення права іноземної держави. Звідси, необхідність встановлення шляхом порівняння (у першу чергу з положеннями КТМ України), чи містить ця Конвенція норми та інститути, не відомі праву України, або відомі йому під іншою назвою чи з іншим змістом.

8. Конвенція SALVAGE 1989 і КТМ України за своїм змістом щодо визначення обставин набуття рятувальником права на «спеціальну компенсацію» є нетотожними. За українським законодавством права на «спеціальну компенсацію» рятувальник набуває тільки за умови відсутності будь-якої з корисним результатом дії щодо рятування. Відповідно до уніфікованих норм

міжнародного договору право на «спеціальну компенсацію» рятувальник набуває як у випадку відсутності будь-якої з корисним результатом дії щодо рятування, так і у випадку наявності дії з корисним результатом, але отримана винагорода не є еквівалентною його витратам.

9. Конвенція SALVAGE 1989 застосовує поняття «школа навколишньому середовищу». КІМ України використовує поняття «шкода від забруднення». Доцільним у цьому випадку буде звернути увагу на визначення поняття «забруднення морського середовища», яке використовується і визначення якого наведено у Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року.

10. Важливим є включення до законодавства України положення про те, що сторони зовнішньоекономічного договору не обмежуються вибором права конкретної країни, і що цей вибір може включати вибір норм транспонаціонального характеру, наприклад таких, як «загальні принципи права», «lex mercatoria» або аналогічні положення. Звідси, внесення змін до ч. 1 ст. 4 ЗУ МІПРП щодо виключення «міжнародних звичаїв, що визнаються в Україні» з переліку джерел, які містять колізійні норми та інші положення колізійного права для регулювання приватноправових відносин з іноземним елементом слід вважати такими, що не відповідають сучасним уявленням.

11. Морська практика опрацювала особливу форму договору, яка отримала назву «відкритий рятувальний контракт». У такому контракті сторони або жодні не вказують розмір винагороди за рятування, або цей розмір має тільки попередній, умовний характер. Головною особливістю таких контрактів є те, що рятувальник бере на себе обов'язок здійснювати всі необхідні дії щодо рятування «на свій страх і ризик». Звідси, «відкритий рятувальний контракт» можна розглядати як різновид алеаторного зобов'язання (правочину).

12. Неофіційною кодифікацією, зазвичай, переймаються міжнародні організації (як урядові, так і неурядові). Документи, що ними видаються, мають різні назви (уніфіковані правила, загальні умови, керівництва, типові контракти або проформи тощо), характеризуються різним ступенем узагальнення та різним ступенем сфери застосування. Але, всі ці правила мають загальну принципову якість, що їх характеризує, – всі вони не мають юридичної обов'язковості, тобто застосовуються тільки в силу прямо визначеної волі сторін певної зовнішньоекономічної угоди. Вищезазначене дає підстави зробити висновок, що надання нормативного характеру типовим договорам, затвердженням нормативно-правовими актами, буде лише легалізацією їх фактичної ролі.

13. Практичне застосування положень, що стосуються спеціальної компенсації витрат рятувальника і, особливо, складу цих витрат та їх обчислення, виявило складнощі, тому запровадження Угоди про спеціальну компенсацію клубів взаємного страхування надає додаткових можливостей сторонам договору про рятування майна на морі стосовно контролю за здійсненням рятувальної операції та забезпечення правового захисту своїх майнових інтересів.

## СПИСОК ОПУБЛКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Єфімов О.О. Визначення складу правомочної сторони суб'єктів правовідносин з рятування майна на морі (за КТМ України) / О.О. Єфімов // Митна справа. – 2010. – № 1. – С. 77–80.

2. Єфімов О.О. Договірніо-правове регулювання відносин щодо «спеціальної компенсації» витрат рятувника майна на морі / О.О. Єфімов // Митна справа. – 2010. – № 2 (ч. 2). – С. 206–210.

3. Єфімов О.О. Принципи міжнародних комерційних договорів: сучасні уявлення щодо змісту і застосування / О.О. Єфімов // Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць. Вип. 40. – О. : Фенікс, 2010. – С. 103–111.

4. Єфімов О.О. Правова кваліфікація поняття «спеціальна компенсація» витрат рятувника майна на морі (міжнародно-приватноправовий аспект) / О.О. Єфімов // Митна справа. – 2010. – № 6 (спецвип.). – С. 98–103.

5. Єфімов О.О. Рятування майна на морі, рятувальна операція: визначення понять за КТМ України / О.О. Єфімов // Від громадянського суспільства – до правової держави : тези V Міжнар. наук. конф. студ. та молод. вчених. – Х. : ХНУ ім. В.П. Карабіна, 2010. – С. 282–283.

6. Єфімов О.О. Етапи, процеси та фактори формування інституту рятування на морі сучасного морського права України / О.О. Єфімов // Тенденції та пріоритети реформування законодавства України : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., м. Запоріжжя, 13 березня 2010 року: у 2 ч. Ч. 1. – Запоріжжя : Запорізька міська громадська організація «Істина», 2010. – С. 45–47.

7. Єфімов О.О. Міждержавна уніфікація правового регулювання відносин, що виникають з рятування майна на морі / О.О. Єфімов // Митна політика та актуальні проблеми економічної безпеки України на сучасному етапі [Текст] : Тези III Міжнар. наук.-практ. конф. молод. учених, м. Дніпропетровськ, 26 березня 2010 р.: Т. 1. – Дніпропетровськ : Академія митної служби України. – С. 146–147.

8. Єфімов О.О. Визначення складу спеціальної компенсації витрат рятувника майна на морі / О.О. Єфімов // Сучасна цивільстика: тези наук. робіт учасників V Міжнар. цивільстичної наук. конф. студентів та аспірантів, м. Одеса, 31 березня - 1 квітня 2010 р.: у 2 кн. Кн. 1. – О. : Фенікс, 2010. – С. 136–137.

9. Єфімов О.О. Визначення напрямків розвитку інституту спеціальної компенсації витрат рятувника майна на морі / О.О. Єфімов // Государство и право в условиях глобализации: реалии и перспективы : сб. науч. трудов : материалы II Междунар. науч.-практ. конф., м. Симферополь, 16–17 квітня 2010 р. / Отв. за вып. И.И. Поляков. – Симферополь : КРПИ «Издательство «Крымучпедгиз», 2010. – С. 438.

10. Єфімов О. Обставини набуття рятувником майна на морі права на спеціальну компенсацію / О. Єфімов // Актуальні питання державотворення в Україні очима молодих учених : зб. наук. праць: матеріали міжнар. наук.-

практ. конф. студентів, аспірантів та молодих учених (м. Київ, 23 квітня 2010 р.). Ч. 1. – К. : НУ ім. Тараса Шевченка, 2010. – С. 426.

11. Ефимов А.А. Использование сторонами договора о спасании имущества на море ст.ст. 12, 13 «SCOPIC Clause» / А.А. Ефимов // Актуальні питання сучасних державних та правотворчих процесів : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Запоріжжя, 28 квітня 2010 р.; у 3 ч. Ч. 1. – Запоріжжя : Запорізька міська громадська організація «Істина», 2010. – С. 60-61.

12. Єфімов О.О. Застосування «SCOPIC Clause» в угодах про рятування майна на морі / О.О. Єфімов // Закарпатські правові читання : матеріали II Всеукр. наук.-практ. конф. молод. вчених та студентів, 29-30 квітня 2010 р. : у 2 т. Т. 2 / За заг. ред. Ф.Г. Фащука, П.А. Трачука. – Ужгород : ЗакДУ, 2010. – С. 71-74.

13. Єфімов О.О. Правовий статус «Спеціальних репрезентантів» відповідно до SCOPIC Clause / О.О. Єфімов // Правове життя сучасної України : тези доповідей Міжнар. наук. конф. професор.-виклад. і аспірант. складу, м. Одеса, 21-22 травня 2010 р. / Відп. ред. Ю.М. Оборотов // ОІНОА. – О. : Фенікс, 2010. – С. 355-357.

14. Єфімов О.О. Встановлення зобов'язального статуту договору про рятування за згодою сторін / О.О. Єфімов // Правове життя сучасної України : матеріали Міжнар. наук. конф. професор.-виклад. та аспірантського складу, м. Одеса, 20-21 травня 2011 р. / Відп. ред. В.М. Др'омін // Національний університет «Одеська юридична академія». Т. 2. – О. : Фенікс, 2011. – С. 108-109.

## АНОТАЦІЯ

**Єфімов О.О. Правові підстави «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі.** – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2011.

У дослідженні наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової проблеми, яке виявляється в недосконалості інституту рятування майна на морі сучасного міжнародного приватного морського права України, зокрема правових підстав визначення зобов'язального статуту договору про рятування та «спеціальної компенсації» витрат рятувальника в обставинах виникнення приватноправових відносин з іноземним елементом у зазначеній сфері.

Досліджені сучасні погляди щодо вирішення наукових проблем і теоретичні ідеї, а також тенденції розвитку суспільних відносин, що виникають у галузі міжнародних морських перевезень, а також правового регулювання цих відносин як на рівні уніфікованих норм міжнародних конвенцій, так і на

рівні норм приватноправової уніфікації. У межах дослідження отримано результати, які передбачаються як такі, що є новими науковими положеннями, рішеннями, пропозиціями та надані здобувачем особисто.

**Ключові слова:** рятування майна на морі, «спеціальна компенсація» витрат рятувальника, колізія законів, міжнародно-договірна уніфікація, приватноправова уніфікація, зобов'язальний статут договору, правова кваліфікація, конфлікт кваліфікацій, Стандартна форма угоди про рятування Ллойда (LOF), Угода про спеціальну компенсацію клубів взаємного страхування (SCOPIC Clause).

## АННОТАЦІЯ

**Ефимов А.А. Правовые основания «специальной компенсации» расходов спасателя имущества на море. – Рукопись.**

Диссертация на соискание научной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право. – Национальный университет «Одесская юридическая академия», Одесса, 2011.

В исследовании приведено теоретическое обобщение и новое решение научной проблемы, которая проявляется в несовершенстве института спасания на море современного международного частного морского права Украины, в частности, правовых оснований применения положений нормативно-правовых актов для установления обязательственного статуса договора о спасании и «специальной компенсации» расходов спасателя в обстоятельствах возникновения частноправовых отношений с иностранным элементом в указанной сфере.

Исследованы современные взгляды на решение научных проблем и теоретические идеи, а также тенденции развития общественных отношений, которые возникают в сфере международных морских перевозок, а также правового регулирования этих отношений как на уровне унифицированных норм международных договоров, так и норм частноправовой унификации. В рамках исследования получены результаты, которые представляются новыми научными положениями, решениями и рекомендациями, предложенными соискателем лично.

Впервые в отечественной науке международного частного морского права в составе международно-правовых оснований установления обязательственного статуса договора о спасании имущества на море и «специальной компенсации» расходов спасателя выделены унифицированные нормы международного договора и нормы частноправовой унификации и исследованы условия их как отдельного, так и совместного применения в обстоятельствах регулирования частноправовых отношений с иностранным элементом. Обосновано положение о необходимости пересмотра норм национального зако-

нодательства Украины в части, которая касается определения понятия «специальная компенсация» расходов спасателя имущества на море.

Обосновано положение о возможности и целесообразности использования в качестве составляющей договора о спасании имущества на море Соглашения о специальной компенсации клубов взаимного страхования (SCOPIC Clause), что может рассматриваться как подчинение частей договора разным правовым системам – «расщепление» сделки, при этом украинским законодателем признается идея «юридической биотехнологии».

**Ключевые слова:** спасание имущества на море, «специальная компенсация» расходов спасателя, коллизия законов, международно-договорная унификация, частноправовая унификация, обязательственный статут договора, правовая квалификация, конфликт квалификаций, Стандартная форма договора о спасании Ллойда (LOF), Соглашение о специальной компенсации клубов взаимного страхования (SCOPIC Clause).

## SUMMARY

***Efimov A. Law grounds of a «special compensation» of salvor's of property at sea expenses.*** – Manuscript.

Dissertation for Candidate of Juridical Sciences Degree with Specialization 12.00.03 – Civil Law and Civil Procedure; Family Law; International Private Law. – National University «Odessa Legal Academy», Odessa, 2011.

The theoretic generalization and new solving of scientific problem, which arise as a result of the modern international private maritime law of Ukraine institute of salvage at sea imperfection. In particular, of a law grounds of international law acts rules application for the obligation statute of a salvage contract and special compensation of salvor's expenses determination in the circumstances of private-law relations with foreign element arising in the specified sphere.

Up to date view of solving the scientific problems and theoretic concepts as well as trends of growing of social relations which arise in the field of international carriage and law regulation of this relations at the level of international conventions' standard rules and rules of private-law standardization as well are investigated. As a result of investigation the new scientific concepts were obtained by candidate himself.

***Key words:*** salvage of property at sea, «special compensation» of salvor's expenses, conflict of laws, international law standardization, private-law standardization, obligation statute of a contract, legal qualification, conflict of qualifications, Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF), The Special Compensation P&I Club Clause (SCOPIC Clause).