**Недбай Анна Василівна. Реалізація принципу «автономії волі» сторонами-учасниками зіткнення суден. : Дис... канд. наук: 12.00.03 – 2009**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | ***Недбай Г.В.*Реалізація принципу «автономії волі» сторонами-учасниками зіткнення суден**. – Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Одеська національна юридична академія,Одеса, 2009.  У дисертації досліджується проблема подолання колізії різнонаціональних законів в обставинах виникнення деліктних зобов’язань із зіткнення суден шляхом реалізації у безпосередній формі принципу «автономії волі» сторонами-учасниками події «зіткнення суден».  Уперше в Україні здійснено спеціальне комплексне монографічне дослідження у сфері реалізації принципу «автономії волі» сторонами-учасниками зіткнення суден. Доведено, що використовуючи принцип  «автономії волі», тобто визначаючи право, що підлягає застосуванню до відповідних приватноправових відносин з іноземним елементом, сторони-учасники події «зіткнення суден» визначають коло норм, які належать до права певної держави і які будуть застосовані за умови, що цей вибір може бути тільки обмеженим.  Отримано результати, що є новими науковими положеннями, рішеннями, пропозиціями та надані здобувачем особисто. | |
| |  | | --- | | У дослідженні здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової проблеми, що виявляється у подоланні колізії різнонаціональних законів в обставинах виникнення деліктних зобов’язань із зіткнення суден, шляхом реалізації у безпосередній формі колізійного принципу «автономії волі» сторонами-учасниками події «зіткнення суден».  1. Реалізуючи принцип «автономії волі» або визначаючи право, що підлягає застосуванню до відповідних приватноправових відносин з іноземним елементом, сторонам-учасникам події «зіткнення суден» слід мати на увазі, що тим самим визначається коло колізійних норм, які належать до права певної держави, тобто, коло та зміст норм, що визначають, право якої держави може бути застосоване взагалі, а також коло та зміст норм, що визначають правила правової кваліфікації обставин події, зокрема, за умови, що таке право може бути тільки обмеженим, а деліктне зобов’язання має ґрунтуватися на засадах добросовісності, розумності та справедливості.  2. Керуватися правилами колізійних норм мають як учасники правовідносин, так і суд та інші органи («інші органи, які мають повноваження вирішувати питання про право, що підлягає застосуванню»). Тому, дослідження стосувались, у першу чергу, положень Конвенції COLLISION 1910 (міжнародного договору України), колізійних і матеріально-правових норм, які становлять законодавство України, з метою визначення обставин, що обумовлюють обмеження у використанні принципу автономії волі сторонами-учасниками події «зіткнення суден». Це обумовлює як теоретичну, так і практичну актуальність та доцільність роботи для розвитку міжнародного приватного права України.  3. Самостійне вирішення питання щодо використання (реалізації у безпосередній формі) принципу «автономії волі» за відсутності спеціальних правових знань уявляється практично неможливим. «Розумним» у разі такої події уявляється залучення до справи юристів-фахівців у галузі міжнародного приватного права (міжнародного приватного морського права).  4. Вибір права України не може бути рекомендованим як «розумний» за відсутності розвиненої доктрини міжнародного приватного права та практики застосування його положень взагалі та в обставинах, що досліджуються у цій роботі, зокрема. Але, якщо сторони-учасники дійдуть згоди про підписання мирової угоди, право України може бути рекомендованим.  5. Деякі положення чинних нормативно-правових актів України не є тотожними положенням міжнародного договору України – Конвенції COLLISION 1910. Слід додати про відсутність офіційного тексту Конвенції COLLISION 1910 українською мовою і про необхідність вирішення цього питання відповідно до норм чинного законодавства.  6. У тексті Розділу VII ЗУ МПрП йдеться про «недоговірні зобов’язання» та «зобов’язання, що виникають внаслідок завдання шкоди», але визначення понять, що покриваються зазначеними термінологічними словосполученнями, відсутні. Таке твердження є справедливим і до певної частини тексту КТМ України. Але ЦК України щодо з’ясування цього питання, за умови дотримання положень Конвенції COLLISION 1910, свідчить про нетотожність їх загальних положень: не діє принцип «генерального делікту», тобто сам факт події «зіткнення суден» не є підставою для виникнення деліктного зобов’язання; не діє принцип «презумпції вини»; не діє положення про регулювання деліктних зобов’язань «виключно імперативними нормами цивільного законодавства». Підставою виникнення деліктного зобов’язання із зіткнення суден може бути тільки рішення суду (ч. 5 ст. 11 ЦК України). Але таке твердження засноване не на умові, що цей випадок установлено «актами цивільного законодавства», а на положенні Конвенції COLLISION 1910 про неприпустимість правових презумпцій. Це положення знайшло свого закріплення у відповідних статтях КТМ України.  7. Запропоновано таке визначення термінологічного словосполучення: «Зіткнення суден» – це надзвичайна морська подія (морська навігаційна аварія) – подія «зіткнення суден» – подія, наслідком якої є: завдання збитків (шкоди) суднам та/або майну, що перебуває на них (у т.ч. вантажам, що перевозяться); та/або особам, що перебувають на них (у т.ч. особам суднового екіпажу, пасажирам та іншим особам) та їх майну; та/або третім особам та їх майну; виникнення (за певних умов) деліктного зобов’язання – приватноправових правовідносин, пов’язаних із завданням шкоди внаслідок правопорушення (з іноземним елементом для даного випадку); виникнення права здійснити вибір права, що підлягає застосуванню до відповідних правовідносин (право реалізації принципу «автономії волі»), зокрема права визначення статуту деліктного зобов’язання (обрання форм, методів і способів відшкодування збитків (шкоди).  8. «Розумність», «протиправність», «винність» діянь судноводія може бути встановлена тільки фахівцем, який має певний досвід такої діяльності, що обумовлює непередбачуваний підсумок його роботи. Таке становище проблеми визначення суб’єктного складу, юридичного і матеріального об’єкта деліктного зобов’язання дає підстави кваліфікувати його як алеаторне зобов’язання взагалі, а не тільки за невизначеністю його об’єкта, як це прийнято в доктрині цивільного права. Вищевикладене слід мати на увазі при вирішенні питання про визначення права (використовуючи принцип «автономії волі»).  9. Конвенція COLLISION 1910 (cт. 2) містить правила, які застосовуються до випадків, коли подію слід кваліфікувати як «подію «зіткнення суден» за відсутності суб’єкта деліктного зобов’язання, що має відшкодувати збитки – «боржника»: непередбачене зіткнення («the collision is accidental»); зіткнення є наслідком непереборної сили («the collision is caused by force majeure»); причина зіткнення залишилася сумнівною («the cause of the collision is left in doubt»). Ці правила відображені у ч. 1 ст. 298 КТМ України.  10. Стаття 2 Правил COLREG 72 вимагає від осіб, що здійснюють управління рухом суден, обирати спосіб маневрування, який відповідає особливим обставинам певної ситуації загрози зіткнення, навіть відходу від правил маневрування, встановлених Правилами, на користь, зокрема правилам «доброї морської практики» (українська судова практика не визнає цього положення).  11. Застосування Правил Lisbon Rules сторонами-учасниками зіткнення щодо визначення складу та розміру завданої шкоди слід розглядати як використання принципу «автономії волі». Але, слід мати на увазі, що: по-перше, обране право має визнавати застосування міжнародних звичаїв взагалі; по-друге, обране право має визнавати Правила Lisbon Rules як міжнародні звичаї, зокрема. За цих обставин можна констатувати: по-перше, ЗУ МПрП визнає застосування міжнародних звичаїв; по-друге, невідомо, чи визнає Україна Правила Lisbon Rules як міжнародні звичаї (відповідь на це питання може дати тільки судова практика).  12. Внесення умови «Both-to-Blame Collision Clause» до транспортних документів щодо морського перевезення вантажів слід розглядати як використання принципу «автономії волі» до події «зіткнення суден», тобто акцесорної умови щодо статуту деліктного зобов’язання. | |