

дружини: забезпечення продуктами харчування, одягом, покриття рахунків за лікування, а також обслуговування дружини, враховуючи служниць. Звісно, обсяг плати на утримання встановлюється відповідно до матеріального забезпечення чоловіка. Чоловік може зменшити витрати на утримання дружини, якщо ж та не підкоряється йому [1; 172-173].

Отже, на підставі вищевикладеного матеріалу можна зробити висновок про те, що шлюбні відносини в арабських країнах базуються на принципах і нормах мусульманського права, яке нерозривно зв'язане з мусульманською релігією. Можна сказати, що шлюб в ісламі є особливою сферою людських взаємин, що включає чіткі розпорядження обов'язків і прав чоловіка та дружини. Тут чоловік – неодмінно глава сімейства, ментальний лідер, а дружина – повноцінна хазяйка будинку, лідер неформальних стосунків і комунікацій, що в сукупності робить їх рівно відповідальними за ситуацію в сім'ї і її здатність зберігатися впродовж довгого часу.

Очевидно, що релігійна складова є для представників мусульманських сімей одним із засобів протистояння бездуховності, рекультивациі, аморалізму. Іслам стає тією захисною силою, тим духовним зняряддям, завдяки якому наші сучасники чинять опір дії тим західним нормам і правилам соціального буття, які негативно впливають на розвиток особистості.

Література:

1. Сюкйяйнен Л. Р. Мусульманское право: Вопросы теории и практики /АН СССР, Институт государства и права. – М.: Наука, 1986. – 256 с.
2. Сюкйяйнен Л. Р. Мусульманское право: Структура и основные институты/ АН СССР, Институт государства и права. – М.: Наука, 1984. – 145 с.
3. Саидов А. Х. сравнительное правоведение: Основные правовые системы современности: Учебник / Институт государства и права РАН. Академический правовой университет / В. А. Туманов (ред.). – М.: Юрист. – 2004. – 441 с.
4. Федоров К. Г. Історія держави і права зарубіжних країн: Навчальний посібник. – К.: Вища школа, 1994. – 464 с.
5. Шайдуллина Л. И. Коран и шариат о положении женщины в семье и обществе. – М.: Наука, 1963, - 75 с.

Науковий керівник – Цюра Вадим Васильович, кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільного права юридичного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

ЗАСТОСУВАННЯ «SCOPIC Clause» В УГОДАХ ПРО РЯТУВАННЯ МАЙНА НА МОРІ

*Єфімов Олександр Олександрович,
пошукувач кафедри морського та митного права
Одеської національної юридичної академії*

23 вересня 1989 року було прийнято Міжнародну конвенцію про рятування (International Convention on Salvage (1989); надалі – SALVAGE 89) [1]. В конвенції вперше на міжнародному рівні дістало свого правового визначення поняття „спеціальна компенсація” („Special compensation”) [1, Art. 14] та умови, за яких рятувник набуває права на її отримання. Загальний розмір „спеціальної

компенсації”, як це передбачено в конвенції, має бути еквівалентним („equivalent”) витратам рятувника, при цьому визначення складу таких витрат належить здійснювати так, як це передбачено у тексті самої конвенції („as herein defined”) [1, part 1-2, Art. 14]. Україна не є стороною цієї конвенції.

В Главі 6 „Винагорода за рятування на морі” Розділу IX „Надзвичайні морські події” Кодексу торговельного мореплавства України (надалі – КТМ України [2]) також йдеться про „спеціальну компенсацію” витрат рятувника, який здійснив рятувальні операції стосовно судна, що само по собі або його вантаж становило загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу; така компенсація має бути „еквівалентною” його витратам [2, ст. 338].

Але, ані SALVAGE 89, ані КТМ України не містять положень, які стосуються застосування в угодах про рятування відповідних умов щодо порядку визначення складу, розміру та правил розподілу такої компенсації витрат рятувальника. Отже, актуальність теми дослідження обумовлена необхідністю наукового обґрунтування вирішення проблеми застосування в угодах про рятування майна на морі умов, що дозволять реалізувати рятувнику (як визначеній стороні угоди) право на „спеціальну компенсацію” своїх витрат.

Наказом Міністерства транспорту України 10 вересня 2002 р. № 643 було затверджено Тимчасове положення Про порядок проведення та документального оформлення аварійно-рятувальних робіт у морській зоні відповідальності України (надалі – Положення 643) [3]. З тексту Положення 643 здійснення пошуково-рятувальних операцій на морі виконується „на базі”, зокрема „Міжнародної Конвенції з рятування 1989 р.” та КТМ України [3, ст. 1.9], після отримання від капітана аварійного судна згоди на підписання „рятувального контракту”, або прийняття рішення про виконання робіт „на інших правових підставах” [3, ст. 5.5]. При цьому, одночасно з проведенням рятувальної операції рятувальник зобов’язаний вжити усіх можливих заходів для запобігання забрудненню навколишнього середовища чи максимального зменшення збитків при можливому розливі нафтопродуктів або іншого шкідливого та/чи небезпечного вантажу аварійного судна [3, ст. 5.18].

По завершенні рятувальної операції „майстерність” і „зусилля” рятувальників із запобігання чи зменшення збитків „оточуючому природному середовищу” мають бути врахованими при визначенні розміру „рятувального винагородження” [3, ст. 8.6]. Але, КТМ України визначає, що такі дії рятувальника (навіть за умови, що вони не привели до „корисного результату”) є підставою виникнення права на „спеціальну компенсацію” витрат, пов’язаних з їх здійсненням.

Щодо предмету дослідження маємо зауважити: йдеться про правове регулювання приватноправових відносин (відносин майнового характеру), які мають іноземний елемент (ознака, яка характеризує приватноправові відносини, що регулюються Законом України „Про міжнародне приватне право” [4], та виявляється в одній або кількох з таких форм: хоча б один учасник правовідносин є іноземцем, особою без громадянства або іноземною юридичною особою; об’єкт правовідносин знаходиться на території іноземної держави; юридичний факт, який впливає на виникнення, зміну або припинення правовідносин, мав чи має місце на території іноземної держави) [4, ст. 1].

Спеціальна компенсація („Special compensation”), виплата якої передбачена конвенцією SALVAGE 1989, має бути еквівалентною („equivalent”) витратам рятувника. Так, до складу витрат рятувника віднесено (за умови, що такі витрати є наслідком здійснення певної рятувальної операції): фактичні витрати („out-of-pocket

expenses”) рятувальника, але тільки такі, що було здійснено „розумно” („reasonably”); витрати („gate”), які виникли з фактичного і розумного використання обладнання; але тільки такі, що є справедливими („fair”); витрати, які є оплатою праці персоналу, фактично і розумно зайнятого у здійсненні рятувальної операції; але тільки такі, що є справедливими [1, Art. 14].

Щодо стосується кваліфікації витрат, щодо їх „розумності” та „справедливості”, слід брати до уваги критерії, які також наведено у конвенції, серед них: швидкість надання рятувальних послуг [1, (h) part 1, Art. 13]; наявність і використання суден, спеціально призначених для рятувальних операцій [1, (i) part 1, Art. 13]; наявність і використання обладнання, спеціально призначеного для рятувальних операцій [1, (i) part 1, Art. 13]; стан готовності обладнання рятувальника [1, (j) part 1, Art. 13]; ефективність обладнання рятувальника [3, (j) part 1, Art. 13]; вартість обладнання рятувальника [1, (j) part 1, Art. 13]. Слід додати, що відповідні критерії наведено також і в КТМ України, але як такі, що взагалі використовуються для визначення винагороди за рятування [2, п.п. 8-10, ст. 333]. Що стосується спеціальної компенсації, критерії, що наведено у статті 333 КТМ України, можуть застосовуватися судом, господарським судом або Морською арбітражною комісією, якщо ними буде визнано це „справедливим і розумним” („fair and just” [1, part 2, Art. 14]), для її збільшення [2, ч. 2 ст. 338].

Дослідження тексту типової угоди про рятування дозволяє дійти висновку про відсутність у ньому положень, що стосуються „спеціальної компенсації” [5]. При цьому розмір рятувальної винагороди за порятунок аварійного судна, його вантажу, палива, запасів, іншого майна, фрахту, а також за запобігання збитку від забруднення навколишнього середовища або значного зменшення від такого забруднення, визначається після завершення рятувальної операції угодою сторін або рішенням Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України [5, ст. 13].

Отже, йдеться тільки про розмір рятувальної винагороди (але ні йдеться про розмір „спеціальної компенсації”) та тільки після завершення рятувальної операції (але ні йдеться про попереднє укладення угоди про рятування та включення до неї умови про „спеціальну компенсацію”). Доречі, Типова форма Угоди про рятування, що пропонується Торгово-промисловою палатою України, також не містить відповідних положень [6].

Світова практика свідчить, за твердженням М. Мельникова та В. Лебедева, що звичай використовуються „так называемые открытые договоры о спасании (open forms)” [7]. Це угоди, в яких не вказують розмір винагороди за рятування на морі, або цей розмір вказують тільки приблизно. Найбільш популярною типовою формою є ”Lloyd’s standard form of salvage agreement – LOF-2000” (Ллойдовская открытая форма договора о спасании 2000 г.)” [7].

Незважаючи на те, що SALVAGE 89 набула чинності тільки 14 липня 1996 р. вже до LOF 1990 (цифри після буквеного визначення відповідають року прийняття документа) передбачалося внесення умови про застосування ст. 14 „Спеціальна компенсація” цієї конвенції [8, с. 362]. Але, практичне застосування положень, що стосуються визначення розміру спеціальної компенсації відповідних витрат рятувальника та, особливо, складу цих витрат та їх обчислення, виявило численні протиріччя та складність означених процедур, за висловленням А. Бишопа „длительных, трудоемких, дорогостоящих и неопределенных” [9].

Оскільки спроби переглянути зміст ст. 14 SALVAGE 89 не мали успіху, тому заінтересованими організаціями (Міжнародний рятувальний союз (International salvage union - ISU); Міжнародний союз морського страхування, Лондонський

союз страхувальників майна і, у першу чергу, – Міжнародна група клубів P&I) було створено The Special Compensation P&I Club Clause – (Умова про спеціальну компенсацію клубів Пі енд Ай - „Скопик клоуз”) [7]. Зміст SCOPIC Clause, який складає 15 пунктів, та 3 обов’язкових до застосування додатків, було затверджено до використання у травні 1995 р. [10, с. 589].

Визначене дає підстави для висновку про необхідність подальших досліджень щодо змісту SCOPIC Clause та доцільності застосування її положень в угодах про рятування (за умови, що однією з сторін такого договору є українські суб’єкти) стосовно визначення складу спеціальної компенсації витрат рятувальника, встановлення розміру цієї компенсації та її розподілом між рятувальниками.

Література:

1. Ми користуємось текстом конвенції, що наведено у виданні: International Convention on Salvage (1989). Final Act of the Conference and Convention on Salvage. – London : IMO, 1989.

2. Кодекс торгового мореплавания Украины (Кодекс торговельного мореплавства України) // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1995. – №№ 47 – 52. – Ст. 349. Введено в дію Постановою ВР України № 277/94-ВР від 09.12.94 (із змінами та доповненнями станом на 15.01.2009 р.).

3. Тимчасове положення Про порядок проведення та документального оформлення аварійно-рятувальних робіт у морській зоні відповідальності України: наказом Міністерства транспорту України від 10 вересня 2002 р. № 643 // Леонтьев І.Г., Балобанов О.О. Безпека, пошук, рятування на морі: правове регулювання. – Одеса : Лат стар, 2002. – 72 с. – С. 23-38.

4. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2006 р. № 2709-IV // Урядовий кур’єр. – 2005. - № 163.

5. Договір про рятування / Додаток 1 до Тимчасового положення Про порядок проведення та документального оформлення аварійно-рятувальних робіт у морській зоні відповідальності України: наказ Міністерства транспорту України від 10 вересня 2002 р. № 643 // Леонтьев І.Г., Балобанов О.О. Безпека, пошук, рятування на морі: правове регулювання. – Одеса : Лат стар, 2002. – 72 с. – С. 39-42.

6. Типовая форма Договора о спасании, рекомендуемая ТПП Украины // Рятування на морі / [А.В. Супруненко, А.О. Ницевич, М.В. Мельников, В.П. Лебедев]. – О. : Фенікс, 2009. – 136 с. Рос. мовою. – С. 96-98.

7. Мельников Н., Лебедев В. Спасание на море в правовой системе Украины / Н. Мельников, В. Лебедев // Порты Украины. – 2009. - № 6. – С. 66-67.

8. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации / Г.Г. Иванов. – М. : Спарк, 2002. – 478 с.

9. „Lousy and uneconomical”. Why salvors want salvage law changed // Fairplay. – 1998. – 15th January. – P. 18-19.

10. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М. : Спарк, 2000. – 734 с.

Науковий керівник - Кузнецов С. О., кандидат юридичних наук, доцент, професор кафедри морського та митного права ОНЮА.