

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ МОРСЬКОГО ПЕРЕВІЗНИКА ЗА НЕВИКОНАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ІЗ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ**RESPONSIBILITY OF THE MARINE CARRIER UNDER NON-PERFORMANCE LIABILITY OF CARGO TRANSPORTATION IN INTERNATIONAL COMMUNICATION**

Допілка В.О.,
кандидат юридичних наук,
доцент, доцент кафедри морського права
Одеського національного морського університету

Кішеневська А.С.,
магістрант
Навчально-наукового морського гуманітарного інституту
Одеського національного морського університету

У статті досліджується відповідальність морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Розглядаються доктринальні дослідження даної теми. Визначаються основні аспекти інституту обмеженої відповідальності як одного з механізмів забезпечення розвитку морських перевезень у міжнародному сполученні. Аналізується міжнародно-правове регулювання відповідальності морських перевізників за невиконання зобов'язання з перевезення вантажу в міжнародному сполученні.

Ключові слова: відповідальність, морський перевізник, невиконання зобов'язань, перевезення вантажу, міжнародне сполучення.

В статье исследуется ответственность морского перевозчика за неисполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении. Рассматриваются доктринальные исследования данной темы. Определяются основные аспекты института ограниченной ответственности как одного из механизмов обеспечения развития морских перевозок в международном сообщении. Анализируется международно-правовое регулирование ответственности морских перевозчиков за неисполнение обязательства по перевозке груза в международном сообщении.

Ключевые слова: ответственность, морской перевозчик, неисполнение обязательств, перевозка груза, международное сообщение.

The article investigates the responsibility of the maritime carrier for non-fulfillment of obligations on the carriage of goods in international traffic. The doctrinal studies on this topic are considered. The main issues of the Institute of Limited Liability, as one of the mechanisms for ensuring the development of maritime traffic in international traffic, are determined. The article analyzes the international legal regulation of liability of sea carriers for non-fulfillment of the obligation to carry goods in international traffic.

Key words: responsibility, marine carrier, non-performance liability, cargo transportation, international communication.

Постановка проблеми. Актуальність теми зумовлена недосконалістю правового регулювання морських вантажних перевезень, а також тим, що інститут відповідальності морського перевізника ускладнений міжнародним характером діяльності у сфері перевезень у зв'язку з тим, що деякі відносини, які виникають у процесі здійснення міжнародних морських перевезень, стають предметом регулювання міжнародного приватного права. З огляду на зазначене вважаємо за необхідність дослідити відповідальність морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

Ступінь розробленості. Окремі питання щодо визначення відповідальності морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні були предметом дослідження таких видатних учених із морського права, як: Н. Ніколаєва, Д. Рябікіна, А. Воробйова, О. Балобанова, О. Шемякіна й інших. Водночас, незважаючи на значну кількість наукових розвідок, присвячених перевезенню вантажів у міжнародному сполученні, недостатня увага сьогодні приділена саме відповідальності морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

Метою статті є дослідження відповідальності морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

Виклад основного матеріалу. Перед тим як перейти безпосередньо до розгляду основного матеріалу, вважаємо за необхідне розглянути таку правову категорію, як «юридична відповідальність». Передусім зауважимо, що юридична відповідальність як одна з форм соціальної відповідальності полягає в передбаченому законом застосуванні до правопорушника з боку держави деяких санкцій за скоєне ним правопорушення [1, с. 117]. Оскільки право-

відносини щодо перевезення виникають на основі договору, до сторін договору застосовується договірна відповідальність. Вона настає для сторони договору з моменту невиконання нею своїх зобов'язань, тобто порушення умов договору та настання для порушника негативних наслідків. Це положення стосується всіх суб'єктів правовідносин (як фізичних, так і юридичних осіб). Поняття юридичної відповідальності в міжнародному праві визначається терміном "liability", який означає ридичну відповідальність (legal responsibility) за дії (acts) або бездіяльність (omissions) [2]. У зв'язку з вищезазначеним пропонуємо визначення поняття «відповідальність морського перевізника»: це вид соціальної відповідальності, що полягає в застосуванні до суб'єктів морського перевезення певних заходів примусового характеру, які передбачені санкціями правових норм у разі невиконання або неналежного виконання їхніх зобов'язань.

Зауважимо, що загальні положення про відповідальність морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні сформульовані в транспортних конвенціях, угодах, а також національному законодавстві.

Тому вважаємо за необхідність розглянути більш детально міжнародні норми правового регулювання відповідальності морських перевізників за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Варто одразу ж зауважити, що під час перевезень на морському транспорті межі відповідальності перевізника обчислюються в спеціальні права запозичення (Special Drawing Right (далі – SDR)) Міжнародного валютного фонду (International Monetary Fund, (далі – IMF)). Днем її створення вважається 29 вересня 1967 р., коли на щорічній Генеральній Асамблеї IMF у Ріо-де-Жанейро ухвалено угоду щодо створення механізму SDR.

Ці одиниці призначені для регулювання сальдо платіжних балансів, поновлення офіційних резервів, розрахунків з IMF та вимірювання вартості національних валют. Наявність у країни ліміту SDR дає їй право придбати в його межах в інших країн в обмін на SDR конвертовану валюту для подальшого її використання з метою, передбаченою угодою про SDR [3]. Використання SDR як розрахункової одиниці розглядалося як значне вдосконалення порівняно з використанням золота або будь-якої національної валюти. Згодом Комісія Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН) із права міжнародної торгівлі (United Nations Commission on International Trade Law (далі – UNCITRAL)) затвердила положення, якими встановлено застосування SDR як розрахункової одиниці в статтях, що стосуються меж відповідальності. Генеральна Асамблея (далі – ГА) ООН рекомендувала під час підготовки майбутніх міжнародних конвенцій застосовувати саме SDR (Резолюція 37/107) [4]. Отже, SDR сьогодні є основною одиницею виміру розміру відшкодувань у разі завдання збитків під час перевезень, адже до всіх міжнародних транспортних конвенцій внесено відповідні зміни.

Перейдемо безпосередньо до розгляду міжнародних конвенцій, які здійснюють правове регулювання відповідальності морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажу в міжнародному сполученні. Наприклад, Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. встановила цю межу в 666,67 СДР за місце або 2 СДР за 1 кг ваги [5]. Дана Конвенція містить основоположні засади відповідальності морського перевізника. У ст. 4 Конвенції визначено, що будь-яке застереження, умова або угода в договорі перевезення, що звільняють перевізника або судно від відповідальності за втрати або збитки, що стосуються вантажу, спричинені недбалістю, провиною або невиконанням обов'язків і зобов'язань, передбачених у цій статті, або зменшують таку відповідальність інакше, ніж це передбачено цією Конвенцією, вважаються нікчемними, недійсними і нечинними. Умова про відступлення страхового відшкодування перевізнику або будь-яка така умова повинні розглядатися як такі, що звільняють перевізника від відповідальності [5]. Також дана Конвенція визначає, що жодна девіація для рятування або спроби рятування життя або майна на морі та жодна розумна девіація не вважаються порушенням даної Конвенції або договору перевезення, перевізник не несе відповідальності за будь-які втрати або збитки, спричинені цим.

Під час аналізу змісту Конвенції варто зазначити, що вона містить дуже важливі правові норми, які здійснюють правове регулювання відносин, пов'язаних із визначенням порядку та меж відповідальності, а також визначає обставини, які звільняють морського перевізника від відповідальності.

Під час розгляду змісту Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. варто зауважити, що даний документ є міжнародно-правовою нормою, яка здійснює правове регулювання відносин, пов'язаних із визначенням відповідальності морського перевізника за невиконання або неналежне виконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Відповідальність перевізника за вантаж на підставі цієї Конвенції охоплює період, протягом якого вантаж перебуває в перевізника, у порті завантаження, під час перевезення та в порті розвантаження [6]. Вона також визначає підстави для настання відповідальності, порядок подання позову на компенсацію шкоди тощо. Однак, на відміну від Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р., дана Конвенція збільшила відповідальність перевізника відповідно до 835 СДР за місце і 2,5 СДР за 1 кг ваги [6]. Попри це, варто зазначити, що дана Конвенція не змінює права або обов'язки перевізника, фактичного перевізника, та їх службовців і агентів, що передбачені в міжнародних конвенціях або в національному законодавстві з питань обмеження відповідальності власників морських суден [6]. На нашу думку, зміст правових норм має більше диспозитивний характер у край важливих відносинах щодо визначення прав та обов'язків морського перевізника.

1973 р. Міжнародна торгова палата опублікувала Уніфіковані правила щодо комбінованого транспортного документа (Правила МТП № 298), а в 1992 та 1995 рр. – Правила щодо документів змішаних перевезень [7], які використовуються зараз, мають факультативний характер і не застосовуються, якщо на них немає посилання. Зауважимо, що в даних Правилах передбачаються межі відповідальності не лише за втрату або пошкодження вантажів і затримку доставки, але також і за подальшу втрату. Фізичне пошкодження або втрата вантажів можуть призвести і до різних непрямих втрат, які в різних юрисдикціях у принципі можуть не виключатися з метою зменшення ймовірності виникнення відповідальності даної сторони, тому правильним в такому разі є обмеження цього виду відповідальності в грошовому вираженні [7].

Також комбінована межа відповідальності за одиницями вантажу за кілограм в Гаазько-Вісбійських правилах 1968 р. застосовується разом із так званою «контейнерною формулою» з використанням одиниць, що містяться в контейнері, для обмеження відповідальності за умови, що ці одиниці були згадані в транспортному документі. Отже, більш високий ступінь відповідальності в розмірі 8,33 SDR за кг вантажу вагою брутто застосовується в разі змішаного перевезення, що не включає морське перевезення. Однак інший ступінь відповідальності, виражений у грошовій сумі, може застосовуватися тоді, коли може бути визначений конкретний етап перевезення, якщо відповідно до застосовуваної міжнародної конвенції або імперативної норми національного права передбачається подібний іншому ступінь відповідальності [8].

Це застосовується для забезпечення того, щоб дві сторони могли скористатися таким вищим або нижчим ступенем відповідальності залежно від того, який вони оберуть, якщо вони уклали договір перевезення на відповідну ділянку перевезення [8].

У зв'язку із чим ухвалено Протокол про зміну Гаазьких правил, підписаний 1968 р. (далі – Правила Вісбі) [3], який запровадив нову одиницю для обчислення сум відшкодувань. У ст. 2 зазначено: «Якщо характер і вартість вантажу були оголошені відповідником до навантаження і внесені в коносамент, ні перевізник, ні судно в жодному разі не відповідають за будь-які втрати або ушкодження, завдані вантажу або пов'язані з ним, у сумі, що перевищує еквівалент 10 000 франків за місце або одиницю, або 30 франків за один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума є вищою. Франк означає одиницю, що містить 65,5 міліграм золота 900-ї проби. Дата переведення присудженої суми в національну валюту визначається за законом суду, який розглядає справу». Отже, новою одиницею для обчислення сум відшкодувань, замість фунта стерлінгів, стає франк зі вмістом 65,5 мг золота 900-ї проби, який має також назву «франк Пуанкаре» або «золотий франк Пуанкаре». Ця метаморфоза одиниць виміру відшкодування завданої під час перевезення шкоди згодом стала характерною для перевезень будь-яким видом транспорту. Проте через відсутність офіційної ціни золота держави різним чином переводили ступінь відповідальності, виражений у золотих франках, у свою національну валюту. Скасування офіційної ціни на золото, запровадження плаваючого курсу валют – все це спричинило невизначеність щодо меж відповідальності перевізників [9, с. 534]

Варто зауважити, що Україна не є учасницею цієї Конвенції. У результаті аналізу норм Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) зазначимо, що Україна здійснила імплементацію її положень з урахуванням змін, які стосуються нових обмежень відповідальності перевізника, які встановлені в Протоколі змін 1968 р. до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. Із цього випливає, що в КТМ України відтворені положення обох міжнародних документів. Однак таке відтворення здійснено частково. Конвенції між собою відрізняються, що вплинуло і на українського законодавця, який намагався об'єднати положення Конвенцій і в суперечливих моментах звертався до Протоколу, який, безперечно, модернізував положення Конвенції 1924 р. Зокрема, ст. 181

КТМ України відтворює положення п. 5 ст. 4 Гаазько-Вісбійських правил [9].

Варто виокремити Конвенцію про змішані перевезення вантажів (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) 1980 р. Це зумовлено тим, що, відповідно до ст. 18, межі відповідальності становлять 920 розрахункових одиниць за місце чи іншу одиницю вантаження або 2,75 розрахункової одиниці за 1 кг ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу залежно від того, яка сума вище. Якщо, відповідно до договору про міжнародні змішані перевезення, не передбачено перевезення вантажів морем або внутрішніми водними шляхами, ступінь відповідальності оператора змішаного перевезення обмежується 8,33 розрахункової одиниці за 1 кг ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу.

Відповідно до ст. 31 Конвенції про змішані перевезення вантажів, розрахунковою одиницею також є SDR. Держави, які не є членами IMF і законодавство яких не дозволяє використовувати SDR, можуть застосовувати замість меж відповідальності, виражених із SDR, такі: 13 750 франків Пуанкаре замість 920 розрахункових одиниць; 41,25 франка Пуанкаре замість 2,75 розрахункової одиниці; 124 франки Пуанкаре замість 8,33 розрахункової одиниці. У ст. 18 передбачається, що межа відповідальності у 2,5 рази перевищує фрахт, який підлягає сплаті за затримані вантажі, але не більше загального фрахту, що підлягає сплаті відповідно до договору про змішані перевезення. Сукупна відповідальність оператора змішаного перевезення за втрату, пошкодження і затримку не повинна перевищувати меж відповідальності за повну втрату вантажу. За домовленістю між оператором змішаного перевезення і вантажовідправником межі відповідальності за втрату, пошкодження або затримку, що перевищують межі, встановлені в Конвенції, можуть визначатися в документі змішаного перевезення.

Отже, у результаті аналізу досліджень учених, правової бази, яка здійснює правове регулювання відповідальності морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні, варто зазначити, що основною одиницею виміру розміру відшкодувань під час здійснення морського перевезення вантажів у міжнародному сполученні є SDR (Special Drawing Right).

Під час дослідження даної теми необхідно звернути увагу на інститут обмеженої відповідальності. Аналіз праць науковців, які присвятили свої наукові розвідки обмеженню відповідальності судновласників, свідчить про те, що її витoki сягають XVI ст., коли в державах Європи (зокрема, у Нідерландах та Франції) ухвалені перші нормативні акти, присвячені обмеженню відповідальності судновласників. У першій половині XVIII ст., щоби зрівняти в правах власних перевізників та перевізників із країн континентальної Європи, а також заохотити інвестування в морське судноплавство, подібний закон ухва-

лений в Англії. У міжнародному приватному морському праві принцип обмеження відповідальності перевізника (судновласника) посідає одне із центральних місць та є універсальним принципом, що охоплює всі його інститути [8, с. 127–128].

Зауважимо, що розвиток судноплавства зумовив і розвиток інституту обмеження відповідальності, адже інакше морська справа була б занадто ризикованою і не вигідною. Сьогодні збереження інституту обмеження відповідальності судновласника спричинено такими чинниками, як збільшення розмірів морських суден і кількості перевезеного ними вантажу, їхньої вартості, зростання обсягів перевезень небезпечних вантажів тощо. За цих умов завдані збитки можуть сягати колосальних розмірів, що значно перевищують фінансові можливості навіть найбільших судновласників [11].

Відповідно до ст. 6 Конвенції ООН із морського перевезення вантажів 1978 р., відповідальність перевізника за шкоду, яка є наслідком втрати або пошкодження вантажу, обмежується сумою, еквівалентною 835 розрахункових одиниць за один кілограм ваги брутто – втраченого або пошкодженого вантажу залежно від того, яка сума є вищою. Розрахункова одиниця є одиницею «спеціального права запозичення», визначеною Міжнародним валютним фондом [10, с. 70].

Під час аналізу доктринальних досліджень учених підкреслюється факт наявності розгалуженої системи обмеження розміру відповідальності в міжнародному приватному морському праві.

Основи сучасної системи обмеження відповідальності перевізника та механізми їх визначення закладені в Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. [12] (далі – Гаазькі правила). Для визначення сум відшкодувань Гаазькими правилами був застосований фунт стерлінгів та передбачено, що перевізник і судно в жодному разі не відповідають за втрати або збитки, завдані вантажам або у зв'язку з ними, у сумі, що перевищує 100 фунтів стерлінгів за місце або одиницю вантажу, або еквівалент такої суми в іншій валюті, якщо тільки характер і вартість цих вантажів були оголошені відправником до навантаження і внесені в коносамент (ч. 5 ст. 4 Гаазьких правил). Таке формулювання зумовило появу двохосновних перешкод у практиці застосування норм Конвенції. Адже, формула «за місце або одиницю вантажу» спричинила значні розбіжності в тлумаченні (здебільшого це стосувалося масових вантажів) [13].

Висновки. Отже, наприкінці нашого дослідження варто зауважити, що сьогодні є п'ять основних міжнародно-правових норм, які визначають порядок та межі відповідальності морського перевізника. Однак правове регулювання відносин, пов'язаних із визначенням відповідальності морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні, потребує вдосконалення. У зв'язку із чим вважаємо за необхідне активізувати наукові пошуки щодо дослідження даної проблематики.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Рабінович П. Основи загальної теорії права та держави. Х.: Консум, 2002. 160 с.
2. Відповідальність перевізника в авіації. URL: <http://legalweekly.com.ua/index.php?id=16061&show=news&newsid=121340>.
3. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, 1968 г. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_010.
4. Provisions for a Unit of Account and Adjustment of Limitations of Liability Adopted by the United Nations Commission on International Trade Law: General Assembly Resolution 37/107. URL: <http://daccessddsny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/425/85/IMG/NR042585.pdf?OpenElyment>.
5. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
6. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
7. Правила ЮНКТАД в отношении документов смешанных перевозок. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_ru.pdf.
8. Рябікін Д. Положення Гаазько-Вісбійських, Гамбурзьких та Роттердамських правил про обмеження обсягу відповідальності морського перевізника. Порівняльно-аналітичне право. 2015. № 2. С. 127–130. URL: http://www.pap.in.ua/2_2015/39.pdf.
9. Николаева Л. Коммерческая эксплуатация судна: учебник. О.: Феникс, 2006. 754 с.
10. Балобанов О., Допілка В. Міжнародне економічне право та регулювання морських перевезень: навч. посібник. Херсон: Д.С. Грін, 2017. 104 с.
11. Воробьев А. Основания и пределы ограничения ответственности морского перевозчика грузов. URL: http://superinf.ru/view_helpstud.php?id=558.
12. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, 1924 г. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
13. Eder B., Bennett H. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading 22nd ed. London: Sweet & Maxwell Ltd, 2011.