

УДК 341.96

Д. А. Рябікін

ВИНА ЯК ПІДСТАВА ДЛЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ МОРСЬКОГО ПЕРЕВІЗНИКА

У континентальній та англосаксонській системах права підходи до вини як до одного з елементів складу порушення договору є діаметрально протилежними. На цьому, зокрема, наголошували М. Бардіна [1], К. Єгоров [2], О. Комаров [3], Р. Нарішкіна [4] та інші вчені.

В англосаксонській системі права сторона, яка порушила умови договору, традиційно несла абсолютну відповідальність за невиконання зобов'язань за договором. В основі абсолютної відповідальності лежав принцип загального права, сформульований у 1647 р. у рішенні в справі *Paradine v. Jane* [5], відповідно до якого договори мають виконуватися за будь-яких умов та незалежно від вини боржника. При цьому під договором розуміється гарантія, яку приймає на себе боржник стосовно кредитора, причому в цьому випадку мова йде не про гарантію реального виконання зобов'язання, а про надходження у власність кредитора певної грошової суми. Сторони при цьому можуть включати в договори умови про звільнення від відповідальності. Умови про звільнення від відповідальності фактично й були правилами про відповідальність стосовно конкретного договору. Таким чином, склад правопорушення за умов абсолютної відповідальності не включає такий елемент, як вина боржника.

Однак доктрина абсолютної відповідальності, що виникла в XVII ст., не відповідала потребам торговельного обігу. У середині XIX ст. в Англії на основі рішення 1863 р. в справі *Taylor v. Caldwell* [6] було сформульовано так звану доктрину «марності» (неможливості виконання) договору (англ. *frustration of contract*), яку також називають доктриною «презюмованих умов» (англ. *implied conditions*), відповідно до якої в тих договорах, де виконання залежить від існування певної особи або речі, зобов'язана сторона звільняється від відповідальності, якщо предмета договору більше не існує. При цьому англійська судова практика виробила перелік об'єктивних обставин – «виключених ризиків» (англ. *expected perils*), лише за наявності яких боржник звільняється від відповідальності за невиконання зобов'язань. К. Єгоров серед таких ризиків перевізника називає дії стихійних сил природи (англ. *Act of God*), дії ворогів короля (англ. *Act of King's Enemies*), втрати від внутрішніх недоліків вантажів, що перевозяться (англ. *Inherent vice*), винні дії відправника (наприклад недоліки пакування) тощо [2, с. 9, 14]. Таким чином, перевізник ніс так звану «об'єктивну або безумовну відповідальність» (англ. *strict liability*), яку М. Бардіна визначила як відповідальність, «за якої боржник звільняється від відповідальності лише за наявності зазначених у законі обставин» [1, с. 48].

У континентальній системі права вина боржника є обов'язковим елементом складу правопорушення. В Україні вина є безпосередньою підставою для відповідальності за порушення зобов'язання. Так, у ст. 614 Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ) зазначено, що «особа, яка порушила зобов'язання, несе відповідальність за наявності її вини (умислу або необережності), якщо інше не встановлено

договором або законом)» [7]. Однак, як видно з тексту статті, вина не завжди є обов'язковою умовою для настання відповідальності особи, що порушила зобов'язання.

Вина є загальною, проте не в усіх випадках обов'язковою умовою відповідальності. Договором або законом можуть передбачатися випадки відповідальності без вини. Законодавчі норми, що передбачають відповідальність без вини, більше властиві недоговірним зобов'язанням із завдання шкоди. Прикладом випадків, у яких за законодавством України відповідальність настає без вини, є відшкодування шкоди, завданої внаслідок недоліків товару, робіт (послуг), джерелом підвищеної небезпеки, органом державної влади або органом місцевого самоврядування, посадовою або службовою особою такого органу тощо (ст. ст. 1173, 1174, 1176, 1187, 1209 ЦКУ). ЦКУ прямо не надає визначення вини, підкреслюючи лише, що особа є невинуватою, якщо вона доведе, що вжила всі необхідні заходи щодо належного виконання зобов'язання.

Відсутність нормативного визначення вини в цивільному праві є типовою рисою законодавств країн континентальної системи права. Р. Нарішкіна зазначає, що жоден із законів не містить визначення поняття вини, а вказує лише на форми її прояву: умисел та необережність (наприклад § 278 Німецького цивільного уложення (далі – BGB) [4, с. 286–287].

Положення про відповідальність морського перевізника, що містяться в усіх чинних міжнародних конвенціях, базуються на принципі вини.

Стаття 2 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р. (далі – Гаазькі правила) [8] встановлює, що перевізник несе відповідальність стосовно завантаження, обробки, укладання, перевезення, зберігання вантажів, піклування про них та їх вивантаження.

В основі Гаазьких правил лежить американський Harter Act 1893 р., прийнятий 13 лютого 1893 р.¹. Саме тому Гаазькі правила успадкували типову для англосаксонської правової системи юридичну техніку у формулюванні положень про відповідальність перевізника, що являє собою умови про звільнення від відповідальності. Із цього приводу варто навести погляди вчених, які здійснювали дослідження Гаазьких правил. Так, О. Садіков наголошує, що умови відповідальності перевізника за вантаж формулюються Гаазькими правилами у вигляді переліку обставин, що звільняють його від відповідальності [9, с. 219]. Таке формулювання положень про відповідальність Г. Іванов називає «негативним» [10, с. 4–5]. О. Калпін говорить про «метод негативного визначення умов відповідальності судновласника» [11, с. 381]. Термін «негативний» у цьому контексті використовується для розмежування принципового підходу до формулювання правил про відповідальність.

¹Хартер акт 1893 р. був одним із найвидатніших нормативно-правових актів кінця XIX ст., який забороняв перевізникам виключати їхню відповідальність за умовами коносаменту. Хартер акт 1893 р. продовжує діяти, незважаючи на те, що більшість його положень було замінено Законом США «Про перевезення вантажів морем» 1936 р., який формально імплементував положення Гаазьких правил до законодавства США. Хартер акт 1893 р. діє до моменту фізичного завантаження вантажу на борт судна та після його вивантаження. Дія положень цього акта також розповсюджуються на каботажне судноплавство в США.

Якщо в континентальній правовій системі норми про відповідальність традиційно акцентують на самому факті відповідальності боржника, то англосаксонська система, зважаючи на принцип абсолютного характеру зобов'язання, про який ішлося вище, звертає увагу на випадки, у яких боржник відповідальності не несе, тоді як факт відповідальності за порушення договору постає зі вказаного принципу. Відповідно, формулювання правил про відповідальність за зразком континентальної системи вважається «позитивним», а англосаксонської – «негативним».

К. Єгоров таким чином узагальнив умови Гаазьких правил про відповідальність: «Перевізник відповідає за втрату або пошкодження вантажу, якщо не буде доведено, що втрата або пошкодження були викликані обставинами, настання яких він не міг попередити, або якщо він не виявив «належної дбайливості» під час приведення судна до морехідного стану» [12, с. 14]. Дослідник доходить висновку, що відповідальність перевізника, згідно з Гаазькими правилами, базується на принципі вини. К. Гіаші у свою чергу так продемонстрував наявність принципу вини перевізника в Гаазьких правилах: «Сам факт того, що зобов'язання перевізника дбати про вантаж, встановлене ч. 2 ст. 3 Гаазьких правил, є предметом захисту ст. 4 Гаазьких правил, не означає, що перевізник, який виявив недбалість під час піклування про вантаж, може уникнути відповідальності шляхом простого доведення наявності виключення, передбаченого ст. 4 Гаазьких правил. Навпаки, суди вважають, що у випадку порушення ч. 2 ст. 3 Гаазьких правил перевізник несе відповідальність, навіть якщо обставина, що належить до виключених ризиків, також впливала на вантаж. Перевізник може бути звільнений від відповідальності лише за ту частину збитків, щодо якої він зможе довести, що вона була спричинена виключно однією з обставин, що належить до виключених ризиків» [13, с. 19]. На принцип вини, що становить основу положень Гаазьких правил про відповідальність морського перевізника, вказують також Г. Іванов, О. Маковський [14, с. 185] та О. Садіков [9, с. 220].

Загальноприйнятим поглядом вітчизняної науки є погляд про винну відповідальність перевізника, яка, за словами Г. Іванова та О. Маковського, «послаблена» деякими виключеннями з неї, найбільш суттєвими з яких є два: правило про так звану «навігаційну помилку», коли перевізник звільняється від відповідальності за наявності вини своїх працівників (пп. «а» ч. 2 ст. 4 Гаазьких правил), та звільнення від відповідальності за наслідки пожежі, якщо вона не виникла з особистої вини перевізника (пп. «b» ч. 2 ст. 4 Гаазьких правил) [14, с. 78–79].

На підтримку позиції, що відповідальність перевізника, згідно з Гаазькими правилами, базується на принципі вини, можна навести такі аргументи. По-перше, зобов'язання перевізника за договором не є абсолютними, проте вимагають від нього виявлення розумної дбайливості під час приведення судна до морехідного стану та належного піклування про вантаж під час його перевезення. По-друге, варто взяти до уваги, що Гаазькі правила базуються на англосаксонській юридичній традиції. Якщо континентальна правова система більшою мірою спирається на дедуктивний метод, тобто формулювання загальних положень та пошук притаманних їм рис у конкретних ситуаціях, то англосаксонській системі більш властиві індуктивні умовиводи. Відповідно, у Гаазьких правилах не сформульовано загаль-

ний принцип, на якому базується відповідальність. Водночас його можна вивести з аналізу обставин, з якими Гаазькі правила пов'язують звільнення перевізника від відповідальності. Слушним, на нашу думку, є наведена вище позиція О. Калпіна, який стверджує, що кожна з обставин ч. 2 ст. 4 Гаазьких правил (за винятком навігаційної помилки та певної міри пожежі) дає підстави говорити про відсутність вини перевізника. По-третє, те, що відповідальність перевізника визначається суб'єктивним фактором, підтверджується тим, що власне виключені ризики не звільняють перевізника від відповідальності, власник вантажу у свою чергу може довести невиконання перевізником зобов'язань і в такий спосіб покласти на нього відповідальність.

Необхідно також звернути увагу на термінологічний аспект досліджуваного питання. Говорячи про те, що перевізник у деяких випадках звільняється від відповідальності навіть за наявності вини, Г. Іванов та О. Маковський використовують поняття «послаблення відповідальності» [14, с. 79]. Характеризуючи це явище, О. Калпін говорить про «звуження меж відповідальності», водночас формулювання «послаблення відповідальності» вчений використовує в більш широкому значенні, маючи на увазі також можливість зміни правил про відповідальність на користь перевізника за умовами договору перевезення [11, с. 348].

Формулювання положень про відповідальність у Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. (далі – Гамбурзькі правила) [15] базується не на англосаксонському, а на континентальному підході та містить загальні положення про відповідальність перевізника за вантаж. Про формулювання Гамбурзьких правил О. Садіков говорить, що положення про відповідальність сформульовані в Гамбурзьких правилах у загальній формі, а не у вигляді переліку підстав, що виключають відповідальність, як у Гаазьких правилах [9, с. 223]. Г. Іванов у свою чергу називає подібне формулювання «позитивним» [10, с. 4].

У ч. 1 ст. 5 Гамбурзьких правил йдеться: «Перевізник несе відповідальність за шкоду, що є наслідком втрати або пошкодження вантажу, а також затримки у здачі, <...> якщо лише перевізник не доведе, що він, його працівники або агенти вжили всі заходи, вжиття яких можна розумно вимагати, щоб уникнути таких обставин та їхніх наслідків» [15]. При цьому Гамбурзькі правила не містять яких-небудь винятків із принципу відповідальності перевізника за вину.

Комбінацією положень Гамбурзьких та Гаазьких правил є правила про відповідальність перевізника, що закріплені в Кодексі торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. (далі – КТМУ) [16]. КТМУ, який у питаннях визначення порядку відповідальності перевізника базується на відповідних положеннях Кодексу торговельного мореплавства СРСР від 17 вересня 1968 р., у ст. 176, з одного боку, відтворює початок ч. 1 ст. 5 Гамбурзьких правил («Перевізник відповідає за втрату, нестачу й пошкодження прийнятого до перевезення вантажу»), а з іншого – встановлює перелік підстав, що звільняють перевізника від відповідальності, подібно до ч. 2 ст. 4 Гаазьких правил, при цьому покладаючи на перевізника зобов'язання доводити, що «втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини», а через настання одного з дванадцяти виключених ризиків. Подібно до Гаазьких правил КТМУ містить правило про навігаційну помилку, проте на відміну від Гаазьких

правил, його виділено в окрему норму (ст. 177 КТМУ). Оскільки звільнення перевізника від відповідальності у випадку навігаційної помилки є винятком із загального правила про принцип вини у відповідальності перевізника, позиція вітчизняного законодавця, який виокремив зазначену підставу із загального переліку підстав для звільнення від відповідальності, який лише містить приклади загального правила, видається логічною.

Згідно із задумом ст. 17 Конвенції Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського перевезення вантажів від 11 грудня 2008 р. (далі – Роттердамські правила) відповідальність перевізника також засновується на принципі вини. Так, у ч. 2 ст. 17 Роттердамських правил зазначається: «Перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності <...> (за втрату або пошкодження вантажу, а також затримку в його здачі), якщо він доведе, що причина або одна з причин втрати, пошкодження або затримки не може бути віднесена до його вини» [17]. Відповідно, текст Роттердамських правил містить пряму вказівку на вину перевізника як на підставу його відповідальності.

Подібно до Гаазьких правил Роттердамські правила в ч. 3 ст. 17 містять перелік підстав, що дозволяють відступити від принципу вини та звільняють перевізника від відповідальності за втрату або пошкодження вантажу, затримку в його здачі, подібний до переліку, що вказується в ч. 2 ст. 4 Гаазьких правил. При цьому формулювання ч. 3 ст. 17 Роттердамських правил дещо відрізняється від формулювання ч. 2 ст. 4 Гаазьких правил: «Перевізник також повністю або частково звільняється від відповідальності, <...> якщо він <...> доведе, що втрату, пошкодження або затримку викликала або їм сприяла одна або декілька з нижчезказаних подій або обставин» [17]. При цьому Роттердамські правила не містять положення про навігаційну помилку.

Під час підготовки Роттердамських правил на III зустрічі Міжнародного підкомітету ММК з питань транспортного права під час обговорення можливої відмови від принципу вини та переходу до об'єктивної (безумовної) відповідальності морського перевізника М. де Орчіс прямо пов'язав це питання з досягненням галузю такого стану, коли вона зможе гарантувати доставку. Він висловив думку, що в наш час галузь гарантувати цього не може, і перевезення вантажів морем ще досі є «ризикованою пригодою» [18, с. 241].

Таким чином, усі наявні нині режими відповідальності перевізника за вантаж базуються на принципі вини. Така модель відповідальності є відображенням компромісу між власниками вантажів, для яких більш вигідним було закріплення об'єктивної (безумовної) відповідальності перевізника, та перевізниками, які залюбки не несли б відповідальність і за умов наявності вини. Цей компроміс зумовлюється також рівнем розвитку та актуальними потребами торговельного судноплавства на сучасному етапі. Загалом принцип вини як основа для відповідальності перевізника цілком відповідає вимогам сьогодення та теоретично може замінитися на об'єктивною (безумовною) відповідальністю, як слушно зазначив М. де Орчіс, лише зі значним зниженням ризиків морського перевезення вантажів.

Однак, як обґрунтовано зазначають Г. Іванов та О. Маковський, з'ясування принципу вини не дає достатньо повної характеристики відповідальності. Існує багато

шляхів і засобів, за допомогою яких встановлюються суттєво відмінні умови відповідальності: різноманітне визначення критеріїв винної поведінки, різний розподіл тягара доведення тощо [14, с. 80]. У відносинах із морського перевезення вантажів прослідкувати цю специфіку можливо, ретельно дослідивши механізм обмеження відповідальності перевізника та правила звільнення його від відповідальності.

Література

1. Бардина М.П. Ответственность хозяйственных организаций стран-членов СЭВ по внешнеэкономическим сделкам / М.П. Бардина. – М. : Международные отношения, 1981. – 165 с.
2. Егоров К.Ф. Ответственность морского перевозчика за груз по английскому праву / К.Ф. Егоров ; ЦНИИМФ. – М. : Морской транспорт, 1961. – 120 с.
3. Комаров А.С. Ответственность в коммерческом обороте / А.С. Комаров. – М. : Юридическая литература, 1991. – 140 с.
4. Нарышкина Р.Л. Последствия неисполнения обязательств / Р.Л. Нарышкина // Гражданское и торговое право капиталистических государств : [учебник] / отв. ред. Е.А. Васильев. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Междунар. отношения. – М., 1993. – 560 с.
5. Paradine v. Jane Aleyn / Jane v. Paradine. – 26, 82 Eng. – Rep. 897. – 1647. – 37 p.
6. Taylor v. Caldwell King's Bench / Caldwell v. Taylor. – 3 B. & S. – 826, 122 Eng. – Rep. 309 (1863). – 41 p.
7. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 34. – Ст. 356.
8. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
9. Садииков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок / О.Н. Садииков. – М. : Юридическая литература, 1981. – 288 с.
10. Иванов Г.Г. О целесообразности создания очередного правового режима международной перевозки груза морем / Г.Г. Иванов // Морские вести России. – 2003. – № 5–6. – С. 4–5.
11. Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы : дис. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; семейное право; гражданский процесс; международное частное право» / А.Г. Калпин ; Государственный проектно-исследовательский и научно-исследовательский институт морского транспорта «Союзморниипроект». – М., 1989. – 401 с.
12. Егоров К.Ф. Основные обязанности и ответственность участников договора перевозки груза в линейном судоходстве / К.Ф. Егоров // Морское право и практика : труды ЦНИИМФ. – М., 1974. – Вып. 188. – С. 14.
13. Giaschi C.J. Canadian Law of Carriage of Goods by Sea: an Overview / C.J. Giaschi. – Vancouver : Giaschi & Margolis, 2004. – 31 p.
14. Иванов Г.Г. Международное частное морское право / Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский. – Л. : Судостроение, 1984. – 280 с.
15. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
16. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
17. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml.
18. CMI Yearbook 2000. CMI Headquarter. – Antwerpen, 2000. – 671 p.

Анотація

Рябікін Д. А. Вина як підстава для відповідальності морського перевізника. – Стаття.

Статтю присвячено дослідженню вини в якості об'єктивної передумови для настання відповідальності морського перевізника. Вина є передумовою для відповідальності морського перевізника відповідно до положень міжнародних конвенцій у галузі морського торговельного судноплавства та відповідно до норм права України.

Ключові слова: вина морського перевізника, Гаазькі правила, послаблення відповідальності, Гамбурзькі правила, об'єктивна відповідальність.