УДК 341.96

ПОЛОЖЕННЯ ГААЗЬКО-ВІСБІЙСЬКИХ, ГАМБУРЗЬКИХ ТА РОТТЕРДАМСЬКИХ ПРАВИЛ ПРО ОБМЕЖЕННЯ ОБСЯГУ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ МОРСЬКОГО ПЕРЕВІЗНИКА

PROVISIONS OF THE HAGUE-VISBY, HAMBURG AND ROTTERDAM RULES ON LIMITATION OF SEA CARRIER'S LIABILITY

Рябікін Д.А.,
аспірант кафедри міжнародного приватного права
Інституту міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Стаття присвячена дослідженню такої характерної особливості відповідальності морського перевізника під час перевезення вантажів, як її обмежений характер. Аналізуються положення основних міжнародних конвенцій в галузі торговельного мореплавства, що обмежують відповідальність перевізника за вантаж. Стаття акцентує увагу на вивченні еволюції положень про обмеження відповідальності морського перевізника та основних тенденціях розвитку цього інституту.

Ключові слова: обмеження відповідальності, Гаазькі (Гаазько-Вісбійські) правила, Гамбурзькі правила, морський перевізник, вантажна одиниця, фрахтова одиниця.

Статья посвящена исследованию такой характерной особенности ответственности морского перевозчика во время перевозки грузов, как её ограниченный характер. Анализируются положения основных международных конвенций в сфере торгового мореплавания, ограничивающие ответственность перевозчика за груз. Статья акцентирует внимание на изучении эволюции положений об ограничении ответственности морского перевозчика и основных тенденциях развития данного института.

Ключевые слова: ограничение ответственности, Гаагские (Гаагско-Висбийские) правила, Гамбургские правила, морской перевозчик, грузовая единица, фрахтовая единица.

The article is devoted to analysis of the limited character of sea carrier's liability during maritime cargo transportation as one of definitive features of such institute. The article analyses the provisions of major international conventions in the sphere of merchant shipping limiting the carrier's liability for cargo. The article focuses on the analysis of the evolution of provisions on limitation of sea carrier's liability and major tendencies of development of this institute.

Key words: limitation of liability, The Hague (Hague-Visby) Rules, Hamburg Rules, sea carrier, shipping unit, freight unit.

Актуальність теми. Відповідальність морського перевізника є одним з найбільш актуальних питань міжнародного приватного морського права. У ч. 1 ст. 22 Цивільного кодексу України (ЦК) [1] визначено, що особа, якій завдано збитків у результаті порушення її цивільного права, має право на їх відшкодування. Також ч. 3 ст. 22 ЦК визначається, що збитки відшкодовується у повному обсязі, якщо договором або законом не передбачено відшкодування у меншому або більшому розмірі. У доктрині дане положення називається *принципом повноти відшкодування.*

Втім, однією з основних особливостей відповідальності перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу є її обмежений характер, що виражається у кількісному та грошовому обмеженні обсягу відповідальності перевізника за втрату або пошкодження ватажу під час транспортування.

Стаття присвячена дослідженню положень про обмеження обсягу відповідальності морського перевізника основних міжнародних конвенцій у сфері торговельного мореплавства (Гаазькі (Гаазько-Вісбійські), Гамбурзькі та Роттердамські правила) та їхньої еволюції.

Дослідженню історії обмеження відповідальності у приватному морському праві присвячені праці таких вітчизняних, радянських та іноземних дослідників, як Е. Сельвіг, А.Я. Ворохобський, В.М. Гаврилов, Г.Г. Іванов, О.Л. Маковський, В.А. Хохлов, Б. Едер і Г. Беннетт та ін.

Завданням статті є аналіз положень основних міжнародно-правових актів у галузі торговельного мореплавства про обмеження обсягу відповідальності морського перевізника як однієї з основних особливих складових інституту відповідальності морського перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу.

Виклад основного матеріалу. Відповідальність у цивільному та міжнародному приватному праві має компенсаційний характер. Як зазначає О.С. Іоффе, прямим наслідком компенсаційного характеру цивільно-правової відповідальності (відновити порушені відносини – означає повністю усунути протиправні наслідки) є принцип повного відшкодування [2, с. 216–217]. Водночас В.А. Хохлов наголошує, що потреба у відшкодуванні попереднього (до правопорушення) становища кредитора є домінантою цивільно-правової відповідальності [3, с. 7].

Аналіз праць даних науковців дозволяє говорити, що витоки обмеження відповідальності судновласників треба шукати на початку XVI ст., коли у державах Європи (в тому числі у Нідерландах та Франції) були прийняті перші нормативні акти, що обмежували відповідальність судновласників. У першій половині XVIII ст., аби урівняти у правах власних перевізників та перевізників з країн

континентальної Європи, а також заохотити інвестування у морське судноплавство, подібний закон було прийнято в Англії. В приватному морському праві принцип обмеження відповідальності перевізника (судновласника) посідає одне з центральних місць та є універсальним принципом, що охоплює всі його інститути. Так, Г.Г. Іванов та О.Л. Маковський підкреслюють факт існування розгалуженої системи обмеження розміру відповідальності, що існує у міжнародному приватному морському праві [4, с. 81–82]. У 70-х роках XX ст. В.М. Гаврилов зазначав, що інститут обмеження відповідальності перевізника відповідає потребам сучасного торговельного мореплавства [5, с. 3].

Стосовно меж відповідальності перевізника та механізмів їхнього визначення, основа сучасної системи обмеження відповідальності перевізника за вантаж була закладена у Гаазьких правилах [6]. Аналізуючи цю систему, В.М. Гаврилов виокремлює дві основні складові, що є підставами для обмеження обсягу відповідальності перевізника, а саме:

а) фіксований розмір суми відшкодування (у грошовому еквіваленті);

б) кількісну одиницю вантажу, за яку встановлюється така фіксована сума відшкодування [5, с. 16].

За загальним правилом, сформульованим у п. 1 ч. 5 ст. 4 Гаазьких правил, «перевізник та судно ні в якому разі не відповідають за втрати або збитки, що були зазнані вантажем або у зв'язку із ними, у сумі, що перевищує 100 фунтів стерлінгів за місце або одиницю вантажу або еквівалент такої суми в іншій валюті…».

Подібне формулювання Гаазьких правил зумовило появу двох основних перешкод у практиці її застосування. Як зазначають у своїх працях радянські науковці Г.Г. Іванов, В.М. Гаврилов та англійські правники Б. Едер і Г. Беннетт, формулювання «за місце або одиницю вантажу» викликає великі розбіжності у тлумаченні (здебільшого це стосується масових вантажів).

В.М. Гаврилов цілком слушно зазначає, що «між двома альтернативами немає рівності», та, відповідно, обмеження «за одиницю вантажу» застосовується лише у тому випадку, коли не застосовується обмеження «за місце вантажу» [5, с. 54].

Що стосується терміну «місце» (англ. – *package*), то, посилаючись на рішення від 6 грудня 1968 р. у справі *Aluminios Pozuelo Ltd., Plaintiff-Appellant, v. S. S. Navigator, her engines, boilers, etc., and Cia Mar. Unidad S. A. and Marina Mercante Nicaraguense S. A., Defendants-Appellees*, яка розглядалася у Апеляційному суді Сполучених Штатів Америки, Б. Едер та Г. Беннетт, визначаючи «місце», виходять з того, що пакування, призначене для перенесення та транспортування вантажу, вважається місцем, а пакування, призначене виключно для збереження вантажу, місцем не вважається [7, с. 441–443].

Неодностайною є практика тлумачення терміну «одиниця» (англ. – *unit*). Цей термін може означати або фізичну одиницю вантажу, прийняту перевізником від відправника (так звану «вантажну одиницю», англ. – *shipping unit*), або одиницю, на підставі якої обраховується фрахт, тобто «фрахтову одиницю» (англ. – *freight unit*). Європейські суди розглядають термін «одиниця» у значенні «вантажної одиниці», в той час як суди Англії та США розуміють під одиницею саме «фрахтову одиницю» [5, с. 55–58].

Проаналізувавши судову практику, Б. Едер та Г. Беннет зауважили, що який з цих підходів не був би використаний для визначення терміну «одиниця вантажу», все одно прослідковується непослідовність. Так, якщо взяти за основу концепцію «вантажної одиниці», незрозуміло, чому Гаазькі правила використовують «місце» в якості альтернативи «одиниці», оскільки «одиниця вантажу» сама по собі буде включати «місце». Крім того, ця концепція, на відміну від концепції «фрахтової одиниці», не зовсім підходить до ситуації навальних (насипних) вантажів. Якщо взяти за основу концепцію «фрахтової одиниці», то вважається, що вона має застосовуватися лише до незапакованих вантажів (англ. – *not in packages*), з іншого боку, складності можуть виникнути у випадку, коли, на відміну від звичайної ситуації, фрахт обраховується за іншою системою ніж «за місце» (англ. – *per package*). В якості можливого вирішення даної ситуації Б. Едер та Г. Беннет називають можливість застосування «вантажної одиниці» до індивідуально визначених вантажів без пакування (наприклад, до транспортних засобів), а «фрахтової одиниці» – до навальних (насипних) вантажів (наприклад, піску) [7, с. 452–453]. Подібної точки зору дотримується О.М. Садіков: «Судова практика схильна визнавати місцем (одиницею) будь-яку «зовнішньо-відокремлену» кількість вантажу… а щодо масових вантажів використовується поняття фрахтової одиниці…» [8, с. 220]. Можна зауважити, що такий спосіб вирішення зазначеної проблеми є найбільш оптимальним. Він дозволяє достатньою мірою компенсувати прогалини системи визначення меж відповідальності перевізника, передбаченої п. 1 ч. 5 ст. 4 Гаазьких правил.

Зазначаючи практичні відмінності між концепціями, що застосовуються для з'ясування меж відповідальності перевізника, В.М. Гаврилов наголошує, що зазвичай розрахунок, що базується на фрахтових одиницях, у порівнянні із розрахунком, який базується на вантажних одиницях, тягне за собою встановлення вищої межі відповідальності [5, с. 55–58].

Наступна проблема носить інший характер. Держави – учасниці Гаазьких правил, відповідно до ч. 2 ст. 9, мають право переводити суми, вказані в золотих фунтах стерлінгів (в тому числі і межу відповідальності перевізника за незбереження вантажу), у власні грошові одиниці. Г.Г. Іванов [4, с. 207] та О.М. Садіков [8, с. 220] в зв'язку із цим підкреслюють, що внаслідок валютних коливань у XX ст., викликаних різноманітними економічними та політичними причинами, межа відповідальності перевізника стала суттєво відрізнятися в різних країнах. Як зауважує Н. Лопез, в таких умовах перевізники отримали змогу обирати юрисдикцію із найнижчою реальною межею відповідальності [9, с. 334–335].

Таким чином Гаазькі правила, встановивши потрібну межу відповідальності перевізника, дозволили не включати до вартості перевезення підвищені ризики, а також стали стимулом для розвитку страхування вантажів. Паралельно формулювання п. 1 ч. 5 ст. 4 Гаазьких правил поставило питання про «одиницю вантажу». Протягом XX ст. межа відповідальності, встановлена Гаазькими правилами, зменшилась в реальному вираженні та перестала відповідати економічним потребам торговельного обігу.

Прийняття Правил Вісбі зумовило зміну режиму передбаченого у Гаазьких правилах. Так було змінено ч. 5 ст. 4 Гаазьких правил щодо обмеження відповідальності перевізника. На думку В.М. Гаврилова, при підготовці Правил Вісбі стосовно обмеження відповідальності перевізника було заплановано вирішити водночас декілька питань: а) підвищити межу відповідальності до рівня, близького до рівня 1924 р.; б) прив'язати цю межу до більш стабільного стандарту, ніж валюта будь-якої держави; та в) вирівняти межу відповідальності в державах-учасницях Гаазьких правил. Також планувалося вирішити ще одне питання, а саме замінити існуючу систему обмеження «за місце або одиницю вантажу» іншою системою [5, с. 20].

Правила Вісбі містять так звану «дуалістичну» систему визначення межі відповідальності перевізника, що підвищує її та передбачає, що якщо характер та вартість вантажу не були повідомлені відправником до завантаження та внесені в коносамент, відповідальність перевізника обмежується сумою у «10 000 франків за місце або одиницю або 30 франків[1] за один кілограм ваги брутто втраченого

[1] За визначенням «Морского энциклопедического справочника» под ред. Н.Н. Исанина в 2-х т. – Л. : Судостроение, 1987: Франк (Золотий франк Пуанкаре, фр. *Poincaré gold franc*) є умовною грошовою одиницею, забезпеченою 65,5 мг золота проби 900/100, та не є конвертованою валютою.

або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума є вищою» (п. «а» ч. 5 ст. 4 Правил Вісбі).

Зміни, внесені Правилами Вісбі, створили систему гнучкого обмеження відповідальності: для важких вантажів застосовувати обмеження за кілограм маси брутто, а для легких – за місце або іншу одиницю завантаження. Б. Едер та Г. Беннет зауважують, що такі зміни Гаазьких правил були спрямовані на вирішення суперечностей щодо застосування обмеження відповідальності за «одиницю» вантажу по відношенню до навальних вантажів [7, с. 463]. Але, на думку Г.Г. Іванова, воно не вирішує «стару проблему «одиниці» вантажу» [4, с. 209]. На наш погляд, запровадження дуалістичної системи обмеження відповідальності перевізника якщо не повністю вирішило зазначене питання, то перевело його з практичної площини у теоретичну.

На думку Р. Геллавелла, зважене підвищення меж відповідальності перевізника було найбільш ефективним вирішенням питання меж відповідальності перевізника за незбереження вантажу [10, с. 217].

Підвищення меж відповідальності перевізника є основною новелою Правил Вісбі. Втім, Г.Г. Іванов та О.Л. Маковський у 1984 р. зауважували, що встановлення у Правилах Вісбі межі відповідальності перевізника у франках Пуанкаре більше не задовольняє вимоги сучасного торговельного обігу: «Під час підготовки до перегляду Конвенції про обмеження відповідальності 1957 р. в Міжурядовій морській консультативній організації було наголошено, що через зміну ситуації франк Пуанкаре більше не є надійною основою та не може використовуватися у подальшому» [4, с. 206].

Таким чином, встановивши дуалістичну систему визначення межі відповідальності перевізника, Правила Вісбі на практиці вирішили проблему «одиниці вантажу», збільшили межу відповідальності перевізника, що зменшилась в реальному вираженні з часу прийняття Гаазьких правил, та повернули її до фактичного рівня 1924 р., та, прив'язавши межу відповідальності до франка Пуанкаре, дозволили відійти, при її з'ясуванні, від валюти Сполученого Королівства та вирівняти цю межу в різних державах. Але прогресивніше рішення було знайдене десять років потому у Протоколі СПЗ.

З метою вирішення проблеми, зазначеної Г.Г. Івановим, та приведення основ для обчислення межі відповідальності перевізника за вантаж у відповідність із новими вимогами світової торгівлі у 1979 р. було прийнято Протокол СПЗ. На сьогоднішній день Брюссельська конвенція в редакції Протоколу СПЗ є останньою діючою редакцією і являє собою так звану Гаазько-Вісбійську систему регулювання морських перевезень.

Єдиною новелою Протоколу СПЗ є запровадження меж відповідальності перевізника, що обраховуються у розрахункових одиницях, прирівняних до одиниці «спеціального права запозичення» – СПЗ (англ. – *Special Drawing Right*), як вона визначена Міжнародним валютним фондом (п. 2 ст. 2 Протоколу СПЗ). СПЗ прив'язане до кошику із п'яти світових валют та постійно змінюється. На відміну від франка Пуанкаре СПЗ не пов'язана із вартістю золота. З прийняттям Протоколу СДР п. «а» ч. 5 ст. 4 Гаазько-Вісбійських правил звучить наступним чином: «Якщо характер та вартість вантажу не були повідомлені відправником до завантаження та внесені в коносамент, ані перевізник, ані судно ні в якому разі не відповідають за будь-які втрати або пошкодження, зазнані вантажем або пов'язані із ним, в сумі, що перевищує 666,67 розрахункових одиниць за місце або одиницю або 2 розрахункові одиниці за один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, в залежності від того, яка сума є вищою».

На XI сесії Робочої групи III з транспортного права ЮНСІТРАЛ було зауважено, що встановлене Протоколом СПЗ обмеження сьогодні повністю покриває збитки власників вантажів у 90% випадків, крім цього, в практиці сучасних контейнерних перевезень зменшується розмір одиниць пакування. Таким чином, дана межа відповідальності повністю задовольняє вимоги сучасного міжнародного торговельного мореплавства.

Варто зауважити, що Протокол СПЗ є не першим міжнародно-правовим актом, що регулює морське перевезення вантажів, в якому було використано СПЗ в якості основи для обчислення меж відповідальності. За рік до його прийняття було прийнято Гамбурзькі правила, що містять аналогічне положення. У Гамбурзьких правилах із Гаазько-Вісбійських правил було запозичено «дуалістичну» систему визначення меж відповідальності перевізника, що складає 835 розрахункових одиниць за місце або іншу одиницю завантаження, або 2,5 розрахункові одиниці за один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу в залежності від того, яка сума є вищою (п. «а» ч. 1 ст. 6 Гамбурзьких правил). В якості розрахункової одиниці, відповідно до ст. 26 Гамбурзьких правил, було використано СПЗ. При цьому Гамбурзькі правила у порівнянні з Гаазько-Вісбійськими правилами встановлюють межу відповідальності перевізника, яка є вищою на чверть.

Г.Г. Іванов та О.Г. Маковський зауважують, що в ч. 1 ст. 6 Гамбурзьких правил у порівняні із Гаазько-Вісбійськими правилами значною мірою було деталізовано визначення одиниці вантажу. В Гамбурзьких правилах вжито термін «одиниця завантаження» (рос. – *единица отгрузки*). Таке визначення видається Г.Г. Іванову та О.Г. Маковському найбільш прийнятним: «одиниці відвантаження» (ящик, мішок, клітка тощо) завжди вказуються у коносаменті і завжди просто розрахувати граничну суму обмеження відповідальності [4, с. 210]. Таким чином, із застосуванням замість терміну «одиниця вантажу», що використовується у Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правилах, терміну «одиниця завантаження» Гамбурзьким правилам на нормативному рівні вдалося вирішити гостре практичне питання «одиниці вантажу», що поставало під час застосування Гаазьких правил та яке набуло теоретичного характеру з прийняттям Правил Вісбі.

У XXI ст. Робочій групі III з транспортного права ЮНСІТРАЛ вдалося значною мірою модернізувати правові режими, що регулюють морське перевезення вантажів. Після декількох років дискусій було завершено роботу над текстом проекту Роттердамських правил, а остаточний проект тексту, схвалений ЮНСІТРАЛ, був прийнятий Генеральною Асамблеєю ООН 11 грудня 2008 р. (резолюція ГА ООН A/RES/63/122). Нову «Конвенцію про договори повністю або частково морського перевезення вантажів» (Роттердамські правила) було відкрито для підписання на спеціальній конференції, проведеній в Роттердамі у вересні 2009 р.

Роттердамські правила запроваджують новий режим визначення межі відповідальності перевізника. Так, відповідно до ч. 1 ст. 59 Роттердамських правил, за загальним правилом «відповідальність перевізника за порушення його зобов'язань за цією Конвенцією обмежується 875 розрахунковими одиницями за місце або іншу одиницю відвантаження або трьома розрахунковими одиницями за один кілограм ваги брутто вантажу, що є предметом позову або суперечки залежно від того, яка сума є вищою». При цьому ч. 3 ст. 59 визначає СПЗ в якості розрахункової одиниці для цілей Роттердамських правил.

Зазначене положення демонструє, що межа відповідальності, що встановлюється Роттердамськими правилами, на 40 СПЗ за місце або одиницю відвантаження та на 0,5 СПЗ за один кілограм ваги брутто перевищує граничний показник відповідальності перевізника, передбачений у Гамбурзьких правилах.

Роттердамські правила містять «дуалістичну» систему визначення межі відповідальності перевізника, в такий спосіб, як і Гамбурзькі правила, вирішуючи проблему «одиниці вантажу».

Окремо варто відмітити питання порядку обчислення суми, що підлягає відшкодуванню. Гаазькі правила не містять норм, які регулюють порядок обчислення суми, що підлягає відшкодуванню в разі завдання шкоди. Тому питання про визначення вартості вантажу у випадку його незбереження має вирішуватися у відповідності до норм права, що застосовується до договору морського перевезення.

Новелою Гаазько-Вісбійських правил є норма, яка встановлює порядок обчислення суми, що підлягає відшкодуванню. Така сума обчислюється виходячи з вартості вантажу у тому місці та в той день, де і коли вантаж був або мав бути вивантажений із судна у відповідності до договору. Вартість вантажу визначається за ціною на товарній біржі, або, якщо така ціна відсутня – за існуючою ринковою ціною, а якщо немає ані першої, ані другої ціни – виходячи зі звичайної вартості вантажів аналогічного виду та якості (п. «b» ч. 5 ст. 3 Гаазько-Вісбійських правил). Порядок обчислення відшкодування, що міститься у ст. 22 Роттердамських правил, загалом дублює положення Гаазько-Вісбійських правил. Водночас на відміну від Гаазько-Вісбійських та Роттердамських правил Гамбурзькі правила не містять положень про порядок обчислення розміру збитків у випадку незбереження вантажу. Вирішення цього питання Гамбурзькі правила залишають за правом, що застосовується до договору морського перевезення вантажу.

Висновки. Обмеження обсягу відповідальності морського перевізника за вантаж у кількісному та грошовому вимірах є однією з основних особливих рис інституту відповідальності перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу. Положення про обмеження обсягу відповідальності морського перевізника за вантаж містяться у всіх існуючих сьогодні режимах морських перевезень (Гаазькі (Гаазько-Вісбійські). Гамбурзькі та Роттердамські правила), а також у національному законодавстві більшості держав світу. Положення про обмеження відповідальності морського перевізника сьогодні цілком відповідають вимогам сучасної світової торгівлі та забезпечують баланс інтересів перевізників та власників вантажів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р., № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 340. – С. 356.
2. Иоффе О.С. Избранные труды : в 4-х т. Т. 1. Правоотношение по советскому гражданскому праву. Ответственность по советскому гражданскому праву / О.С. Иоффе. – СПб. : Юрид. центр «Пресс», 2003. – 285 с.
3. Хохлов В.А. Гражданско-правовая ответственность за нарушение договора : дис. ... д. ю. н. – Самара, 1998. – 349 с.
4. Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право / Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский. – Л. : Судостроение, 1984. – 280 с.
5. Гаврилов В.Н. Ограничение размера ответственности перевозчика по советскому, иностранному и международному праву / В.Н. Гаврилов. – М., 1973. – 74 с.
6. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
7. Eder B., Bennett H. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading 22nd ed. London, Sweet & Maxwell Ltd. 2011.
8. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок / О.Н. Садиков. – М. : Юрид. лит., 1981. – 288 с.
9. Norman J. Lopez, Bes' Chartering and Shipping Terms, Baker & Howard Ltd 11th ed. 1992. – 635 p.
10. R. Hellawell Less-Developed Countries and Developed Country Law: Problems from the Law of Admiralty // Columbia Journal of Transportation Law. 1968. V. 7. No. 2.