

**Є. Д. Стрельцова**

кандидат юридичних наук, доцент доцент кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права

## **ПІДСТАВИ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗАПОДІЯНУ ШКОДУ В ОКРЕМИХ ІНСТИТУТАХ МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА: СПІРНІ ПИТАННЯ**

Однією з найбільш важливих підстав звільнення від відповідальності за заподіяну шкоду в морському праві, відносно тлумачення якої в теорії та судовій практиці виникають розбіжності, є так звана навігаційна помилка.

Під терміном «навігаційна помилка», який не має законодавчого визначення і сформувався завдяки судовій практиці, розуміють дії, недбалість або упущення капітана морського судна, інших осіб екіпажу судна і лоцмана в судноводінні або управлінні судном [1, с. 24-25]. Поняття «навігаційна помилка» в морському праві розглядається, як правило, в рамках інституту морських перевезень і тісно зв'язане з еволюцією системи відповідальності морського перевізника, зокрема з проблемою звільнення морського перевізника вантажу від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу.

Вперше концепція навігаційної помилки як підстави звільнення морського перевізника вантажу від відповідальності була представлена Законом Хартера США (1893 р.) в якості компромісу між судновласниками та вантажовласниками. У подальшому цю концепцію було сприйнято Брюсельською конвенцією про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. (далі — Брюсельська конвенція) та законодавством низки країн. Так, згідно з ст. 4 п. 2 (а) вказаної конвенції: «...перевізник... не відповідає за втрати та збитки, які виникли внаслідок або стали результатом дій, недбалості або упущень капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовця перевізника в судноводінні або управлінні судном». За Кодексом торговельного мореплавства України (далі — КТМ) перевізник не відповідає за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, якщо доведе, що вони сталися внаслідок навігаційної помилки (ст. 177).

При вирішенні питання про звільнення перевізника від відповідальності на підставі навігаційної помилки світова судова практика йде складним шляхом тлумачення низки понять: «помилка в судноводінні» (судове рішення у справах *Bulgaria v. Bunge* (1993) 38 Com. CA's. 103; *Whistler International Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147), «помилка в управлінні судном» (судове рішення у справі *Minnesota Mining and Manufacturing Ltd. v. Ship Novoaltaisk* (1972) 2N. S. W. L.R. 476) [2, с. 125], а також відмежування цих понять від «комерційної помилки» (судове рішення у справі *Kalamazoo Paper v. Canadian Pacific* [1950] S. C. R. 356) та упущень перевізника стосовно «приведення судна в морехідний стан» (справа *Maxine Footwear Co Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.* [1959] AC 589 (PC)) [2, с. 136]. Так, «помилка в судноводінні» стосується тільки судна, яке рухається, і може проявлятися у неправильному маневруванні, порушенні місцевих та міжнародних правил навігації, помилковій оцінці метеорологічної інформації, обранні невірної швидкості руху в умовах шторму тощо. Такі дії можуть призвести до посадки судна на мілину, зіткнення, ушкодження вантажу та інше. У свою чергу, «помилка в управлінні» зазвичай пов'язана з експлуатацією різноманітних судових систем. Прикладом такої помилки може слугувати, наприклад, відкриття люків з метою вентиляції приміщень, унаслідок чого може статися на-

мокання вантажу в результаті проникнення води в трюм. Таким чином, дії кваліфікуються як навігаційна помилка тільки у тому випадку, коли вони спрямовані на обслуговування судна та забезпечення його морехідного стану. Проте дії або упущення членів екіпажу судна під час завантаження, вивантаження або здавання вантажу, наслідком яких стали втрата, нестача або пошкодження вантажу, іменуються «комерційними помилками» і не звільняють перевізника від відповідальності (ст. 177 КТМ України; п. 2 ст. 3 Брюсельської конвенції). Відмежування навігаційної помилки від комерційної помилки є складним процесом, який викликає певні труднощі в правозастосовній практиці. Тягар доведення факту, що мала місце саме навігаційна помилка, а не упущення при виконанні перевізником обов'язку належним чином дбати про вантаж, покладається на перевізника. Якщо одна і та сама помилка проявляється відносно управління судном та обов'язку дбати про вантаж, судова практика, як правило, йде шляхом звільнення перевізника від відповідальності (судове рішення у справі *Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine* [1929] A. C. 223). Проте в тих випадках, коли мають місце дві окремі помилки — і навігаційна, і комерційна, якщо перевізнику вдасться відокремити збитки, заподіяні кожною з них, перевізник буде відповідати тільки за збитки, заподіяні внаслідок упущень стосовно турботи про вантаж (судове рішення у справі *The Walter Raleigh*, 109 F. Supp. 781, 1952 AMC 618 (S. D. N. Y. 1951)) [2, с. 132]. Перевізник також має довести, що помилкові дії були проявлені відносно судна і не є порушенням його основного обов'язку по приведенню судна в морехідний стан, оскільки він має право посилається на навігаційну помилку як на підставу звільнення його від відповідальності за втрату, нестачу або пошкодження вантажу лише за умови проявлення ним завчасно, до початку рейсу, «належної дбайливості по приведенню судна в морехідний стан» (ст. 143 та ст. 176 КТМ; ст. 3 п. 1 (а), ст. 4 п. 1, 2 (а) Брюсельської конвенції).

Слід зазначити, що концепція навігаційної помилки як підстави звільнення від відповідальності за заподіяну шкоду останніми роками піддається критиці з низки причин: по-перше, у зв'язку з труднощами розмежування термінів «упущення в управлінні судном» та «упущення стосовно турботи

про вантаж»; по-друге, з урахуванням сучасного рівня розвитку навігації та інформаційних технологій ряд аргументів на користь звільнення від відповідальності з огляду, наприклад, на умови надзвичайної небезпеки втрачають свою актуальність; тощо. Таке критичне ставлення до концепції навігаційної помилки матеріалізувалося виключенням її в якості підстави звільнення від відповідальності з положень Гамбурзьких правил 1978 р. та Роттердамських правил 2008 р. (міжнародні конвенції в сфері морських та змішаних перевезень вантажів. — Є. С.), що викликало дискусії стосовно доречності такого виключення. Проте слід підкреслити, що питання про «долю» навігаційної помилки все ще залишається відкритим, тому що Гамбурзькі правила не отримали широкої підтримки з боку провідних морських держав світу, а Роттердамські — ще не вступили у силу.

#### *Література*

1. Margetson N. J. The System of Liability of Articles III and IV of the Hague (Visby) Rules [Текст] / N. J. Margetson. — Zutphen : Paris Legal Publishers, 2008. — 240 p.
2. Dockray M. Cases And Materials on the Carriage of Goods by Sea [Текст] / M. Dockray. — 3-rd Edition. — London : Cavendish Publishing Ltd., 2004. — 512 p.