

А. А. СТЕБА

старший викладач кафедри «Експлуатація флоту
і технології морських перевезень»
Одеський національний морський університет
ORCID: 0000-0002-4882-7803

О. А. КРАВЧЕНКО

кандидат технічних наук,
доцент кафедри «Експлуатація флоту
і технології морських перевезень»
Одеський національний морський університет
ORCID: 0000-0002-3085-7449

С. С. БОРОВИК

кандидат технічних наук,
доцент кафедри «Експлуатація флоту
і технології морських перевезень»
Одеський національний морський університет
ORCID: 0000-0003-4168-8537

ПИТАННЯ СПІВВІДНОШЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НАЛЕЖНУ ДБАЙЛИВІСТЬ ПРО МОРЕХІДНИЙ СТАН СУДНА МІЖ УЧАСНИКАМИ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ МОРЬСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

У даній роботі розглянуто питання відповідальності за належну дбайливість про приведення судна в морехідний стан у контексті практичного застосування морського права. У статті розглянуто існуючі нормативні акти щодо відповідальності та обов'язків перевізників, судновласників, а також екіпажів суден у забезпеченні збереження вантажів та безпеки мореплавання. Особлива увага приділяється міжнародним конвенціям та угодам, що регулюють стандарти безпеки у морі. Стаття надає огляд практики та аналіз випадків, пов'язаних з порушенням обов'язків щодо підтримки судна у належному стані перед відправленням у рейс. Розглядаються правові та інші наслідки неналежного обслуговування судна.

Також розглянуті питання тягаря доведення, випадки відсутності належної турботливості, фактор часу у приведенні судна у належний морехідний стан, теорії стадій мореплавства та ступінь прояву належної дбайливості. Окрім того розглянуто технічний аспект та елементи поняття «морехідний стан судна»: тлумачення морехідності корпусу судна, люкових закриттів, двигунів та генераторів, насосів і трубопроводів, навігаційного обладнання, підготовки екіпажу судна, бункерування та укладання вантажу. Окремо розглянуто питання належної турботи про морехідний стан судна в контексті використання непридатних методів під час експлуатації та підготовки судна до рейсу, співвідношення відповідальності у випадках арешту судна, випадки прояву належної дбайливості іншою уповноваженою особою.

Дослідження важливе для фахівців та науковців у сфері морського бізнесу, організації перевезень морським транспортом, зацікавлених у мінімізації ризиків та забезпеченні надійного захисту інтересів сторін у міжнародному морському співтоваристві.

Ключові слова: морехідний стан судна, відповідальність судновласника, відповідальність перевізника, належна дбайливість, ступінь прояву дбайливості, завдані збитки, претензія.

А. А. STEBA

Senior Lecturer at the Department "Operation of the Fleet
and Technologies of Sea Transportation"
Odesa National Maritime University
ORCID: 0000-0002-4882-7803

О. А. KRAVCHENKO

Candidate of Technical Sciences,
Associate Professor at the Department "Operation of the Fleet
and Technologies of Sea Transportation"
Odesa National Maritime University
ORCID: 0000-0002-3085-7449

S. S. BOROVİK

Candidate of Technical Sciences,
Associate Professor at the Department "Operation of the Fleet
and Technologies of Sea Transportation"
Odesa National Maritime University
ORCID: 0000-0003-4168-8537

THE ISSUE OF THE RELATIONSHIP OF RESPONSIBILITY FOR DUE DILIGENCE FOR THE MARITIME CONDITION OF THE VESSEL BETWEEN PARTICIPANTS IN THE PROCESS OF TRANSPORTATION OF CARGO BY MARINE TRANSPORT

This paper examines the issue of responsibility for due diligence in bringing the vessel to seaworthy condition in the context of the practical application of maritime law. The article examines the existing regulatory acts regarding the responsibility and obligations of carriers, ship owners, as well as ship crews in ensuring the safety of cargo and navigational safety. Special attention is paid to international conventions and agreements regulating safety standards at sea. The article provides an overview of the practice and analysis of cases related to the violation of obligations to maintain the ship in proper condition before departure. Legal and other consequences of improper maintenance of the vessel are considered.

Issues of the burden of proof, cases of lack of due diligence, the time factor in bringing the vessel to a proper seaworthy condition, theories of seafaring stages and the degree of manifestation of due diligence are also considered. In addition, the technical aspect and elements of the concept of «seaworthiness of the ship» are considered: interpretation of the seaworthiness of the ship's hull, hatch covers, engines and generators, pumps and pipelines, navigation equipment, training of the ship's crew, bunkering and cargo stowage. The issue of due care for the seaworthiness of the vessel in the context of the use of unsuitable methods during the operation and preparation of the vessel for the voyage, the ratio of responsibility in cases of arrest of the vessel, cases of due diligence by another authorized person are separately considered.

The study is important for specialists and scientists in the field of maritime business, the organization of transportation by sea transport, interested in minimizing risks and ensuring reliable protection of the interests of the parties in the international maritime community.

Key words: ship's seaworthiness, shipowner's responsibility, carrier's responsibility, due care, degree of care, damages, claim.

Постановка проблеми

Питання щодо відповідальності за понесення збитків, пошкодження або втрату вантажу регламентується Кодексом торговельного мореплавства України (КТМУ), а саме Розділ IX «Надзвичайні морські події, Розділ X «Обмеження відповідальності судновласника» та Розділ XI «Претензії та позови» [1].

Гаазькі правила є основними нормами, що підтверджують повноту судового законодавства при транспортуванні вантажів по коносаментях, затвержені Міжнародною асоціацією юристів на конференціях у Гаазі в 1921 році. Після внесення змін, вони були остаточно прийняті та включені до Міжнародної конференції з уніфікації чинних правил про коносаменти, що відбулася у Брюсселі у 1924 році (Брюссельська конвенція 1924 року). Гаазькі правила мають на меті перешкодження одностороннім діям умов коносаментів у міжнародних морських перевезеннях, гармонізуючи інтереси суддів, представників вантажовласників та морських страховиків. Завдяки Гаазьким правилам відбувається перехід від відмови від відповідальності за збитки, спричинені форс-мажорними обставинами, такими як непереборна сила, карантинні обмеження, воєнні дії, стихійні лиха, масові страйки, затримки в порту, недбалість та прорахунки капітана [2]. У 1968 році до Гаазьких правил були внесені поправки, внаслідок чого вони були перейменовані на Гаазько-Вісбійські правила. Крім того, Гаазько-Вісбійські правила були адаптовані в Гамбурзькі правила, поданих Конвенцією ООН про перевезення вантажів морем (1978 рік). Ця Конвенція ООН набула чинності у листопаді 1992 року і є обов'язковою для всіх учасників міжнародних морських перевезень вантажів. Хоча Гамбурзькі правила не ратифіковано Україною як міжнародний договір, вони найчастіше застосовуються до відносин перевізника та вантажовідправника за згодою сторін як документ приватно-уніфікації права [3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Правові основи та технологічні аспекти співвідношення належної дбайливості про морехідний стан судна досліджено та розглянуто в роботах [4–8], де висвітлено практичне застосування міжнародних конвенцій та національного законодавства в сфері морських перевезень, зокрема в США, Великобританії, Канаді, Китаї.

Окремі питання морехідності судна в певних умовах, відповідальності судновласника розглянуто в роботах [9–10]. Питання нарахування претензій щодо пошкодження вантажу відповідно до Гаазько-Вісбійських правил досліджено у [11].

Формулювання мети дослідження

Метою статті є дослідження та формалізація співвідношення відповідальності за належну дбайливість про морехідний стан судна між учасниками процесу перевезення вантажів морем виходячи з національного законодавства та діючих міжнародних правил.

Викладення основного матеріалу дослідження

Одним з найбільш суперечливих питань міжнародних правил та національного законодавства в сфері морських перевезень вантажів, пасажирів та багажу є співвідношення належної дбайливості про морехідний стан судна та відповідальності учасників за понесені збитки. Законодавство України визначає поняття «морехідний стан судна» у статті 143 КТМУ. Більш ґрунтовно цей термін надано у Положенні про класифікацію, порядок розгляду та урахування аварійних морських подій, пов'язаних з цим судном [12]. Згідно з цим документом, морехідний стан судна визначається як комплекс властивостей, що забезпечують його експлуатацію відповідно до призначення відповідно до норм, критеріїв та вимог, встановлених класифікаційним суспільством, яке здійснює технічний нагляд за судном. Згідно із статтею 3 (1) Гаазьких правил перевізник зобов'язаний перед рейсом та на його початку проявити належну дбайливість в тому, що:

- a) привести судно у морехідний стан;
- b) у належний спосіб укомплектувати екіпажем, спорядити та забезпечити судно;
- c) привести трюми, рефрижераторні та холодильні приміщення, а також всі інші частини судна, в яких перевозяться вантажі, до стану, що придатний та безпечний для їх приймання, перевезення та збереження.

Тягар доведення прояву належної дбайливості про морехідний стан судна за міжнародними правилами лежить на перевізникові та має бути виконаний до того, як він зможе звільнитися від відповідальності згідно статті 4 (2) Гаазьких правил. Варто відмітити, що до появи цих правил та згідно деяких національних законодавств зобов'язання перевізника по належній дбайливості по приведенню судна у морехідний стан носили абсолютний характер. В сучасних умовах перевізник не зобов'язаний доводити те, що він проявив належну дбайливість по відношенню до всіх випадків не пов'язаних із понесеними збитками. Якщо шкода або втрата були понесені частково в результаті відсутності будь-яких морехідних якостей судна, перевізник зобов'язаний довести прояв належної дбайливості лише по відношенню до таких якостей.

Неморехідність судна повинна бути причиною понесених збитків. Тягар доведення причино-наслідкового зв'язку між будь-яким порушенням морехідних якостей судна та заподіяною шкодою лежить на вантажовласнику [13].

При визначенні неморехідного стану судна суди насамперед беруть до уваги письмові докази, якими можуть бути: експертний висновок про технічну експлуатацію; акт технічного стану судна; акт приймання-передачі судна; висновок сюрвейерського огляду; записи в судовому та машинному журналі.

Відсутність класифікаційного свідоцтва чи інших судових документів також унеможливає використання судна. Стан судна є неморехідним, якщо перед початком експлуатації він вимагає проведення ремонтних робіт.

Якщо причина збитків невідома жодній із сторін суперечки та у випадках загибелі судна з невідомих (недоведених) причин, вважається, що загибель судна сталася з причини неморехідності судна та відповідальність за понесені збитки буде покладено на перевізника [14].

У випадку, коли причиною шкоди, втрати вантажу та збитків є як відсутність належної дбайливості про морехідний стан судна, так і обставини, за яких перевізник не несе відповідальності суд більшості країн (США, Канада, Китай, ЄС) виносить рішення щодо відповідальності перевізника за весь обсяг збитків, керуючись наступним тлумаченням: «за наявністю двох причин збитків, шкоди або втрати вантажу, однією з яких є відсутність належної дбайливості будь-яке питання стосовно належної дбайливості трактується обмежувально проти перевізника» [15].

Морехідність судна є важливим аспектом морського перевезення, оскільки безпосередньо належить до відповідальності перевізника. Норма українського права, яка встановлює обов'язок останнього забезпечити до початку рейсу морехідний стан судна, є імперативною, тобто сторони не можуть передбачати положення договору інші, ніж зазначені у частині 1 статті 143 КТМУ. Один з важливих аспектів відповідальності за стан морехідності судна полягає в тому, що якщо під час рейсу судно прийде в неморехідний стан, діє презумпція вини перевізника. Останній може бути вільним від відповідальності, якщо буде доведено, що такий стан судна було викликано прихованими недоліками, які не могли бути виявлені при прояві перевізником належної дбайливості.

Морехідний стан судна включає такі морехідні якості, як стійкість, міцність, водонепроникність, непотоплюваність, плавучість і керованість. Більшість випадків, що провокують виникнення претензій та судових позовів пов'язані із наступними елементами морехідності судна:

Корпус судна. За міжнародними правилами морехідність судна перш за все означає добрий стан корпусу судна, переборок, обшивки та з'єднанні елементів конструкції судна.

Люки та люкові закриття є постійним джерелом спричинення шкоди вантажу, тому повинні бути герметичними, комінгси люків не повинні мати отворів та тріщин [16].

Двигуни, котли та генератори повинні знаходитись в справному робочому стані перед рейсом та на його початку. Всі заміри показників обладнання щодо технічного стану, внесення записів про такий огляд повинні проводитись своєчасно та у придатний спосіб.

Насоси, трубопроводи, клапани, також обладнання цих систем, написи, графіки та інше інформаційне забезпечення повинні бути в справному робочому стані, зачищені, захищені від зовнішніх умов.

Навігаційне обладнання. Судно повинно мати в справному робочому стані навігаційне обладнання, прилади. Морські карти, лоції, геоінформаційні системи повинні бути актуалізованими на останню дату. Набір офіційних морських карт на суді є обов'язковим згідно з Правилами 2.10 Міжнародної конвенції SOLAS [17]. Системи відображення електронних карт та інформації (ECDIS) повинні відповідати стандарту [18].

Екіпаж судна має бути повністю укомплектованим, кваліфікованим, досвідченим, підготовленим до експлуатації судна. Судновласник має вжити заходів щодо перевірки належним чином інструктування та інформування екіпажу щодо специфічних властивостей вантажу та спеціалізації та особливостей експлуатації судна.

Непридатні методи виконання технологічних робіт. Використання таких методів або практики під час експлуатації судна (зачистка танків, трюмів, баластування та ін.) може привести до втрати морехідності судна, створюючи необґрунтований ризик пошкодження або втрати вантажу.

Часовий фактор впровадження належної дбайливості про морехідний стан судна є одним із важливих, але суперечливих питань співвідношення відповідальності. Згідно міжнародних правил належна дбайливість повинна бути проявлена до початку рейсу, що трактується «до того, як почалось завантаження і поки судно не зналось з якоря або швартових». На практиці точний момент початку рейсу визначити складно, однак можна зробити загальний висновок, що це такий момент, коли всі люки на судні закриті, всі відвідувачі покинули судно, дана команда, згідно якої судно фактично вже рухається за допомогою власного двигуна та/або за допомогою буксирів.

Ступінь дбайливості про морехідний стан судна. У випадках, коли мають місце прецеденти певного типу, потрібно проявляти більший ступінь дбайливості про морехідний стан судна.

Впровадження дбайливості про морехідний стан судна іншою уповноваженою особою. Перевізник має право винайняти іншу уповноважену особу з метою приведення судна у морехідний стан. Будь-які документи, що підтверджують кваліфікацію і досвід уповноваженої особи не є доказом прояву належної дбайливості. Якщо така уповноважена особа не проявить належної дбайливості, відповідальність за наслідки такого випадку буде покладено на перевізника.

Відповідальність за належну дбайливість про морехідність судна при фрахтуванні. Критерій придатності судна до мореплавства є ключовим аспектом взаємовідносин між власником судна і фрахтувальником, що випливають з угоди про чартер. Відповідно до статті 207 КТМУ, власник судна зобов'язаний передати судно фрахтівнику у стані, придатному для використання згідно з умовами договору чартеру. Відповідно до цього, стаття 212 кодексу встановлює право фрахтувальника не сплачувати власнику судна фрахт за період, коли судно не могло бути використане через неморехідний стан, за винятком випадків, коли непридатність судна була викликана діями фрахтувальника. Це право також відображено у відповідних умовах чартер-партії. Оскільки законодавство в повній мірі не розглядає технічні аспекти неморехідного стану судна, при передачі спору на розгляд суд може стикнутися з труднощами визначення ступеня вини кожної зі сторін у втраті судном морехідних якостей.

Висновки

У статті досліджено питання співвідношення відповідальності за належну дбайливість про морехідний стан судна, розглянуто підходи до тлумачення термінів «Морехідний стан судна», «належна дбайливість» та трактування випадків понесення збитків з причини неморехідності судна з точки зору національного права України, інших держав та міжнародних правил щодо перевезення вантажів морем. Формалізовано аспекти відповідальності учасників процесу перевезення.

Список використаної літератури

1. Кодекс торговельного мореплавства України/ URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 20.11.2023)
2. International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Bill of Lading (Hague Rules). – Brussels, 25 August 1924. URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> (дата звернення 24.11.2023)
3. UN Convention on the Transport of Goods by Sea (1978) URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf (дата звернення 24.11.2023)
4. MARINE CARGO CLAIMS (3rd Edition) by William Tetley, Q.C., B.A., LL.L., Professor of Law, McGill University. Blais, Montreal (1988, cxi and 1107 pp., plus Appendices 161 pp. and Index 35 pp.). Hardback.
5. Comparison of shipowners' limitation of liability schemes. Katie Smith Matison. URL: https://www.lanepowell.com/portalresource/lookup/poid/Z1tO19NPluKPfDNlqLMRV56Pab6TfzcRXncKbDtRr9tObDdErKJCn0!/file.name=/matisonk_002.pdf (дата звернення 20.11.2023)
6. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. Одеса: Латстар, 2000. 271 с.

7. Транспортне право України: підручник / [М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишнівецька та ін.]; за ред. М.Л. Шелухіна. К.: Ін Юре, 2008. 893 с.
8. Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law, and International Conventions by Xia Chen. Martinus Nijhoff Publishers, Jan 1, 2001 – Law – 168 pages.
9. Onyshchenko S., & Melnyk, O. (2020). Modelling of changes in ship's operational condition during transportation of oversized and heavy cargo. *Technology Audit and Production Reserves*, 6(2(56)), 66–70. <https://doi.org/10.15587/2706-5448.2020.221653>
10. Красільнікова О.С. Формування інституту страхування відповідальності судновласника / О.С. Красільнікова // Актуальні проблеми держави і пра-ва. 2005. Вип. 24. С. 299–303. URL:http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2005_24_45 (дата звернення 21.11.2023)
11. Лапкін О.І. Вартісна оцінка претензії щодо недостачі або пошкодження вантажу // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2020. No2(71). С. 113–123. DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-113-123.
12. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516 «Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text> (дата звернення 21.11.2023)
13. Temple Bar [1942] AMC 1125. American Maritime Cases. Maritime Law Association of the United States, Association of Average Adjusters of the United State. Incorporated, 1942.
14. Heinz Horn/Marie Horn [1968] AMC 2548. American Maritime Cases. Maritime Law Association of the United States, Association of Average Adjusters of the United State. Incorporated, 1968.
15. Dir Gen. of India Supp. Miss. v. SS. Maru [1972] AMC 1238. American Maritime Cases. Maritime Law Association of the United States, Association of Average Adjusters of the United State. Incorporated, 1972.
16. Liberty Shipping [1973] AMC 2241. American Maritime Cases. Maritime Law Association of the United States, Association of Average Adjusters of the United State. Incorporated, 1973.
17. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 URL:[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата звернення 24.11.2023)
18. International Standart. Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – Electronic chart display and information system (ECDIS) – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results URL: https://webstore.iec.ch/p-preview/info_iec61174%7Bed3.0%7Den.pdf (дата звернення 24.11.2023)

References

1. Ukraine. (1995). Code of Commercial Shipping of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed: November 20, 2023)
2. International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Bill of Lading (Hague Rules). (1924, August 25). Brussels. URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> (Accessed: November 24, 2023)
3. UN Convention on the Transport of Goods by Sea (1978). URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf (Accessed: November 24, 2023)
4. Tetley, W. (1988). MARINE CARGO CLAIMS (3rd Edition). Montreal: Blais.
5. Matison, K. S. (n.d.). Comparison of shipowners' limitation of liability schemes. URL: https://www.lanepowell.com/portalresource/lookup/poid/Z1tO19NPluKPtDNIqLMRV56Pab6TfzcRXncKbDtRr9tObDdErKJcN0!/file.name=/matisonk_002.pdf (Accessed: November 20, 2023)
6. Shemyakin, O.M. (2000). International Private Maritime Law. Odessa: Latstar.
7. Shelukhin, M.L., Antoniuk, O.I., Vyshnivetska, V.O., et al. (Eds.). (2008). Transport Law of Ukraine: A textbook. Kyiv: In Yure.
8. Onyshchenko, S., & Melnyk, O. (2020). Modelling of changes in a ship's operational condition during the transportation of oversized and heavy cargo. *Technology Audit and Production Reserves*, 6(2(56)), 66–70. <https://doi.org/10.15587/2706-5448.2020.221653>
9. Chen, X. (2001). Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law, and International Conventions. Martinus Nijhoff Publishers.
10. Krasilnikova, O.S. (2005). Formation of the shipowner's liability insurance institute. *Actual Problems of State and Law*, 24, 299–303. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2005_24_45 (Accessed: November 21, 2023)
11. Lapkin, O.I. (2020). Valuation of a claim for shortage or damage to cargo. *Development of Management and Economic Methods in Transport: Collection of scientific works*, 2(71), 113–123. DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-113-123.

12. Ukraine. (2006). Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine dated May 29, 2006, No. 516 «On Approval of the Classification, Investigation, and Accounting of Maritime Accidents with Ships». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text> (Accessed: November 21, 2023)
13. Temple Bar [1942] AMC 1125. American Maritime Cases. Maritime Law Association of the United States, Association of Average Adjusters of the United States. Incorporated, 1942.
14. Heinz Horn/Marie Horn [1968] AMC 2548. American Maritime Cases. Maritime Law Association of the United States, Association of Average Adjusters of the United States. Incorporated, 1968.
15. Dir Gen. of India Supp. Miss. v. SS. Maru [1972] AMC 1238. American Maritime Cases. Maritime Law Association of the United States, Association of Average Adjusters of the United States. Incorporated, 1972.
16. Liberty Shipping [1973] AMC 2241. American Maritime Cases. Maritime Law Association of the United States, Association of Average Adjusters of the United States. Incorporated, 1973.
17. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (Accessed: November 24, 2023)
18. International Standard. Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – Electronic chart display and information system (ECDIS) – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results. URL: https://webstore.iec.ch/p-preview/info_iec61174%7Bed3.0%7Den.pdf (Accessed: November 24, 2023)