

### **АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ НЕДОГОВІРНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У МОРСЬКОМУ ПРАВІ**

Заподіяння майнової (матеріальної) шкоди іншій особі, за цивільним законодавством України, є підставою цивільно-правової недовірної відповідальності як обов'язку відшкодувати шкоду [1]. Таким чином, заподіяння шкоди є юридичним фактом, наявність якого є обов'язковою для покладення на особу обов'язку відшкодувати шкоду. Розглянемо деякі проблеми, які виникають з цього приводу у галузі міжнародного торговельного мореплавства.

Різні види діяльності у сфері мореплавства «супроводжуються» багатьма ризиками, у тому числі пов'язаними із відповідальністю судновласників, фрахтівників, портових властей та інших «фігурантів» морської індустрії. Особливе місце серед них займають такі важливі організації, як класифікаційні товариства. Слід зазначити, що останнім часом, у зв'язку зі значною екологічною шкодою, що стає наслідком ряду морських аварій, з позовами проти класифікаційних товариств звертаються треті особи, яким завдано шкоду у зв'язку з недбайливим виконанням класифікаційними товариствами своїх функцій і з якими в них не виникало контрактних зобов'язань [2]. Коло таких осіб включає, наприклад, страхові компанії, клуби взаємного страхування тощо. Найчастіше з такими позовами звертаються покупці суден, яким був наданий клас відповідного товариства і у конструкції яких виявились істотні дефекти, що не відповідає вимогам морехідності [3]. Покупці, як правило, виявляли дефект після доставки суден і обвинувачували класифікаційні товариства за надання «дефектному» судну класу, тобто за недбалий нагляд за дотриманням їхніх власних класифікаційних правил. Інші особи, наприклад, вимагали притягнення класифікаційних товариств до відповідальності за шкоду у наслідок морських катастроф, які трапилися з причини поганого технічного стану судна. У таких випадках позивачі обвинувачували класифікаційні товариства у наданні класу судну, технічний стан якого не відповідав вимогам безпеки.

В окремих випадках зустрічаються претензії з приводу того, що самі правила класифікаційних товариств не є ефективними, тобто не відповідають сучасному стану розвитку науки та технологій, та ін. [3].

Для з'ясування питання щодо відповідальності класифікаційних товариств треба, перш за все, стисло розглянути їх функції та обов'язки. Почати треба з того, що в усьому світі правила класифікації є майже тотожними. В Україні функції класифікаційного товариства виконує Регістр судноплавства України, який здійснює технічний нагляд і проводить класифікацію морських і річкових торговельних суден відповідно до чинного законодавства України [4]. В межах своєї компетенції він здійснює нагляд за виконанням вимог міжнародних конвенцій, угод і договорів, в яких бере участь Україна. Поряд з іншим головними завданнями Регістру є: класифікація морських та річкових суден; розроблення та затвердження правил і технічних вимог щодо забезпечення виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя і здоров'я людей; технічний нагляд за виконанням правил і технічних вимог тощо. Таким чином, класифікаційні товариства відіграють важливу роль у системі забезпечення безпеки мореплавства як з точки зору охорони людського життя на морі, так і з точки зору охорони природного середовища.

Незважаючи на те, що контролююча роль класифікаційних товариств вважається найважливішою для судновласників, третіх осіб, держав прапору та інших, вони, тим не менш, дуже рідко притягуються до відповідальності за спричинену шкоду. Так, як приклад задоволення позову покупця судна проти класифікаційного товариства по відшкодуванню збитків можна навести рішення по справі *The Speeder* [3], винесене Апеляційним судом П'ятого округу СІЛА. Прикладом задоволення позову вантажовласника до класифікаційного товариства може слугувати рішення бельгійського суду по справі *The Spero* [3]. В обох справах суди відхилили заперечення класифікаційних товариств стосовно відсутності між ними та позивачами договірних відносин.

Проте загальна світова судова практика по справах, зв'язаних з відповідальністю класифікаційних товариств, свідчить, що у більшості випадків вони не визнаються відповідальними

за відшкодування шкоди, завдану третім особам: суди, як правило, не знаходять дії цих організацій у конкретному випадку неправомірними, а також не визначають причинного зв'язку між діями класифікаційних товариств та заподіяною шкодою, яка є однією з умов настання деліктної відповідальності. Так, класичним прикладом таких рішень є відоме рішення англійського суду у справі *The Nicolas* [3].

Прикладом такого ж підходу може слугувати рішення Апеляційного суду другого округу Нью-Йорку від 29 серпня 2012 р. на користь класифікаційного товариства Американське бюро мореплавства, проти якого звернулось з цивільним позовом у розмірі одного мільярду доларів США Королівство Іспанії (справа *Reino de Espana v. ABS*, No. 10-3518) [2].

Наведені судові справи, та багато інших подібних судових справ, порушили дискусії відносно того, чи повинні класифікаційні товариства нести відповідальність перед третіми особами самостійно і до якого ступеню; або чи повинні вони відповідати у додаток до відповідальності судновласника або суднобудівельної компанії. Таким чином, проблема недоговоірної відповідальності класифікаційних товариств залишається однією з найбільш дискусійних у сучасному морському праві протягом понад останніх 20 років. Це можна пояснити декількома причинами: по-перше, кількість позовів до класифікаційних товариств у світовому масштабі у зв'язку з морськими катастрофами збільшується; по-друге, як правило, ці судові процеси ініціюються у більшості випадків третіми особами (власниками вантажу, страховими компаніями, пасажирями, родичами загиблих членів екіпажів суден, а також інколи і державами); по-третє, як свідчить світова судова практика, у більшості випадків суди відхиляють позови проти класифікаційних товариств; по-четверте, судові процеси проти класифікаційних товариств породжують низку спеціальних питань, які потребують свого вирішення та пошуку нових правових регуляторів стосовно відповідальності класифікаційних товариств.

#### Література

1. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України від 16 січня 2003 р. із змін., внес. згідно із Законами України: за станом на 23 липня 2014 р. — Електрон, дан. (21 файл). — Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>. — Назва з екрана.
2. ABS Cleared in «Prestige» Liability Suit [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://gcaptain.com/cleared-prestige-charges/> — Назва з екрана.
3. Durr S. An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder and Future Prospects [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http:// web.uct.ac.za](http://web.uct.ac.za). — Назва з екрана.
4. Про Регістр судноплавства України [Електронний ресурс] : положення, затверджене постановою Кабінету Міністрів України «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському та річковому транспорті» від 8 червня 1998 р. № 814: станом на 26 грудня 2013 р. — Електрон, дан. (1 файл). — Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/law/show/814-98>. — Назва з екрана.