

КУЛІЄВ А. Ю.,

кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри морського права
(Одеський національний
морський університет)

БУЛЬБА О. В.,

студентка II курсу магістратури
(Навчально-науковий морський
гуманітарний інститут
Одеського національного
морського університету)

УДК 347.792

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2020.6.2.1.11>

СУЧАСНИЙ СТАН ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНСТИТУТУ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУДНОВЛАСНИКА

У статті розглянуто зміст поняття «цивільно-правова відповідальність» у контексті наукової парадигми та сформульовано поняття «страхування відповідальності судновласника», визначено, що інститут страхування є однією із заборук економічного та соціального розвитку суспільства. Досліджено світові тенденції страхування відповідальності судновласника та зроблено висновок, що міжнародна спільнота здійснює вказану діяльність через товариства взаємного страхування (страхування відповідальності P&I).

Так, у відносинах з приводу захисту майнових інтересів, пов'язаних із міжнародним торговельним мореплаванням, іноземними товариствами взаємного страхування, сторони під час реалізації свого права на свободу договору, принципу автономії волі обирають правопорядок держави шляхом створення товариства (клубу) взаємного страхування. Проте щодо захисту майнових інтересів, пов'язаних із міжнародним торговельним мореплаванням, іноземними товариствами взаємного страхування, такий «правапорядок» для сторін створюється власне товариством (клубом) взаємного страхування у формі видання обов'язкових для членів статуту правил страхування.

Виявлено, що покриття клубами P&I весь час розвивається. Воно починалося як захист від відповідальності при зіткненнях, а нині покриття охоплює безліч випадків, пов'язаних із людською діяльністю на морі, і забезпечує можливість морського судноплавання по всьому світу, включаючи екологічно чутливі куточки земної кулі, де питання забруднення моря і підйому затонулих судів є пріоритетними завданнями.

Проаналізувавши механізми вітчизняного страхування відповідальності судновласників, зроблено висновок, що в Україні відсутнє нормативно-правове забезпечення діяльності Клубів взаємного страхування (далі – P&I), що призводить до невизнання їхньої діяльності страховими компаніями. Це негативно впливає на положення країни на міжнародній арені, а вирішення вказаної проблеми можливе шляхом належного нормативно-правового врегулювання діяльності клубів P&I з огляду на міжнародну практику та особливості національного законодавства.



Запровадження обігу «клубних» гарантій стане важливим внеском у справу підвищення привабливості українських портів із позиції передбачуваності й зрозумілості для іноземних судновласників та операторів, ще одним кроком до гармонізації законодавства України із законодавством ЄС.

Ключові слова: цивільно-правова відповідальність, страхування, відповідальність судновласника, клуби взаємного страхування, P&I.

Kuliiev A. Yu., Bulba O. V. The current state of functioning of the shipowner's liability insurance institute

The article considers the content of the concept of civil liability in the context of the scientific paradigm and formulates the concept of shipowner's liability insurance, determines that the institution of insurance is one of the keys to economic and social development of society. The world tendencies of shipowner's liability insurance are investigated and it is concluded that the international community carries out the specified activity through mutual insurance companies (R&I liability insurance).

Thus, in relations concerning the protection of property interests related to international merchant shipping, foreign mutual insurance companies, the parties in the exercise of their right to freedom of contract, the implementation of the principle of autonomy choose the law of the state of mutual insurance company (club). However, with regard to the protection of property interests related to international merchant shipping, foreign mutual insurance companies, such a "rule of law" for the parties is created by the mutual insurance company (club) in the form of issuing mandatory articles of association and insurance rules.

It was found that the coverage of P&I clubs is constantly evolving. It began as a protection against liability in the event of a collision, and today the coverage covers many cases involving human activities at sea and provides the possibility of shipping around the world, including environmentally sensitive parts of the globe where marine pollution and the rise of sunken ships are priority tasks.

At the same time, having analyzed the mechanisms of domestic shipowners' liability insurance, it was concluded that in Ukraine there is no legal support for the activities of Mutual Insurance Clubs (P&I), which leads to non-recognition of their activities by insurance companies. This has a negative impact on the country's position in the international arena, and the solution to this problem is possible through proper regulation of P&I clubs in view of international practice and the peculiarities of national legislation.

The introduction of "club" guarantees will be a significant contribution to increasing the attractiveness of Ukrainian ports from the standpoint of predictability and clarity for foreign shipowners and operators, and will be another step in harmonizing Ukrainian legislation with EU legislation.

Key words: *civil liability, insurance, shipowner's liability, mutual insurance clubs, P&I.*

Вступ. Глобальна економічна інтеграція, яка є найважливішим і багато в чому визначним фактором розвитку національної економіки, – об'єктивне та закономірне явище, яке сприяє входженню держави до світового економічного співтовариства.

В сучасних умовах широкого впровадження економічних реформ та активізації партнерських відносин з іншими країнами морське страхування в Україні відіграє важливу роль з огляду на її географічне положення та особливості статусу морської держави.

Морські інциденти є неодмінним складником торговельного мореплавства та можуть мати місце в будь-якому порту світу. В акваторіях наших портів трапляються і страхові випадки, пов'язані із судном, його екіпажем або вантажем. Здебільшого вони є підставою



для виникнення так званих «морських вимог» (англ. “maritime claims”), які дають право на арешт судна, що може призвести до затримки виробничих процесів, значних збитків судновласника.

У світовій практиці давно створено механізм, який дозволяє уникати зайвих затримок (арештів) суден та отримувати належні гарантії відшкодування заподіяних збитків. З цією метою запроваджено інститут страхування відповідальності судновласників – так зване страхування відповідальності P&I, яке є однією з найважливіших форм страхування судновласника [1]. Поліс P&I, який купують судновласники, можна порівняти з полісом ОСАГО, який нині повинен мати кожен автовласник. Проте в Україні інститут страхування відповідальності судновласника нині має проблеми не лише на практиці, але й у площині нормативно-правового забезпечення.

Якщо страхування каско, простоїв і фрахту досить постійні, то страхування відповідальності пов’язане із потребою, яка постійно зростає. Воно полягає у покриттях ризиків, пов’язаних зі змінами, які відбуваються у морському праві і правилах виплати відшкодування в деяких країнах. Подібні зміни особливо яскраво виявляються в галузях захисту навколишнього середовища і особистих травм. Велика увага приділяється і тому, як у різних ситуаціях застосовується право вимагати відшкодування. Незважаючи на зростання важливості такого виду страхування, аналіз існуючої літератури з цього питання дозволяє дійти висновку, що, на відміну від інших об’єктів морського страхування, відповідальності судновласника у вітчизняних джерелах приділяється, на нашу думку, недостатня увага.

Дослідженням страхування відповідальності судновласника займаються багато вітчизняних і зарубіжних науковців: О.О. Гаманкова, Г.В. Гришин, С.Л. Єфимов, Л.І. Корчевська, І.М. Кучеренко, О.Е. Лейст, Л.А. Лунц, В.В. Луць, Р.А. Майданик, Д.І. Мейер, М.В. Мних, В.О. Мусін, В.М. Нікіфорак, І.Б. Новицький, В.І. Серебровський, В.О. Тархов, К.Є. Турбіна, Л.М. Федоров, Є.О. Харитонов, М. Царькова, Я.М. Шевченко.

Морське страхування, як і будь-яка динамічна система, розвивається і стикається із новими проблемами, які необхідно вирішувати. Тому виникає потреба в розгляді особливостей і проблемних питань при страхуванні відповідальності судновласників і зверненні до міжнародної практики при вирішенні виявлених недоліків та забезпеченні подальшого розвитку морського страхування.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження цивільно-правової відповідальності крізь призму діалектичної пари сутність – явище, визначення поняття «відповідальність судновласника», її страхування, а також змісту правовідносин зі страхування відповідальності судновласників, аналіз міжнародної практики вказаного аспекту та нормативно-правове забезпечення функціонування товариств взаємного страхування (страхування відповідальності P&I) в Україні.

Результати дослідження. Відповідальність судновласника є цивільно-правовою відповідальністю, яка має бути визначена для кращого розуміння важливості ефективного функціонування інституту страхування відповідальності судновласника в умовах сучасного розвитку економіки та глобалізації світу. Найбільш влучно щодо деліктної відповідальності, на нашу думку, висловилися Дж. Коулмен (J. Coleman) і Г. Мендлоу (G. Mendlow). «Деліктний позов, – стверджують вони, – дає змогу потерпілому від певної шкоди зробити його проблемою проблемою когось іншого» [2]. Врахувавши, що з точки зору економічної теорії будь-які «негативні наслідки» чи «проблеми» є насамперед втратами чи витратами, можна дійти висновку, що цивільно-правова відповідальність – це спосіб перерозподілу витрат [2].

Цивільна відповідальність – це насамперед перерозподіл втрат, який виникає як реакція на факт порушення права. Але цей перерозподіл не є наслідком правопорушення у природничо-науковому розумінні цього слова. Він не відбувається автоматично. «Проблема» потерпілого не стає автоматично «проблемою» когось іншого. Перерозподіл-відповідальність здійснюється через виникнення прав та обов’язків, зумовлених фактом правопорушення. Інакше кажучи, перерозподіл відбувається тому, що з фактом правопорушення в однієї особи (потерпілого) виникають певні права, а в іншій (правопорушника) – обов’язки.



Як зазначає Б. Карнаух, із точки зору юридичної науки цивільно-правова відповідальність – це охоронні правовідносини, змістом яких є нові, зумовлені фактом правопорушення, права та обов'язки потерпілого й порушника, пов'язані із покладанням на порушника майнового обтяження [3]. Страхування ж відповідальності поєднує в собі різні види страхування, у яких об'єктом страхування якраз і є майновий інтерес страхувальника, який завдав шкоди третім особам. Це той самий порушник прав та обов'язків.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про страхування» страхування – це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, які формуються шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) і доходів від розміщення коштів цих фондів [4].

Морське страхування – один із найдавніших класів страхування. Спочатку воно стосувалося лише суден і вантажів, які перевозилися морем, а пізніше охопило і сферу страхування відповідальності власників суден. Поштовхом для розвитку вказаного виду страхування був прийнятий Парламентом Англії у 1846 році законодавчий акт, згідно якого судновласники зобов'язалися відшкодувати збитки за події, що сталися за участю їхніх суден. Згодом судновласники почали об'єднуватися і створювати для захисту своїх інтересів і відшкодування збитків клуби взаємного страхування (P&I). Перший такий клуб був створений у 1855 році. Нині найбільшими з них є американські, англійські, шведські клуби. Ці клуби є важливим і невід'ємним елементом ринку морського страхування, вони дають змогу судновласникам страхувати не лише свою відповідальність, а й інші ризики, які не покриваються звичайним полісом морського страхування.

Абревіатура «P&I» дослівно означає “protection and indemnity” (укр. «захист і відшкодування»). Це особлива форма організації морського страхування на взаємній основі між судновласниками. На відміну від класичних страхових компаній (які також можуть оформлювати поліси P&I), клуби взаємного страхування об'єднують судновласників (операторів, фрахтувальників), які, сплачуючи регулярні внески, формують такий собі «спеціальний фонд», завдяки якому відшкодовують збитки у разі настання страхового випадку. Розмір внеску залежить від типу суден, які належать судновласникам, від кількості цих суден, їх тоннажу, району плавання, обсягу відповідальності і вимог національного законодавства щодо відповідальності судновласників за дії членів екіпажу. Нині відповідальність по 1/4 збитку, нанесеного третім особам, здебільшого страхується у клубах взаємного страхування.

У світі діє близько 70 P&I клубів, з яких 13 входять до так званої «Міжнародної групи P&I клубів» (англ. “The International Group of P&I Clubs” або “IG P&I Clubs”), частка яких у страхуванні P&I ризиків складає близько 90% світового тоннажу. Отже, якщо в чартері зазначено “P&I policy to be issued by Member of IG P&I Clubs”, то ні в кого не викликає сумнівів, що судно повинно мати чинний страховий поліс від одного зі світових лідерів у цій сфері.

Нині клуби взаємного страхування – це інкорпоровані асоціації, які діють на підставі статутів, що визначають характер і зміст їхньої діяльності. Взаємини між P&I клубом і його страхувальниками, членами клубу щодо питань морського страхування регулюються внутрішніми правилами, а також нормами міжнародного морського права. Необхідність функціонування P&I клубів є виправданою, оскільки в основі їхньої діяльності знаходиться три головних елементи судноплавства: судно, моряки і вантаж. Один елемент, який тісно пов'язує їх, – це ризик, який виникає під час перевезення вантажів судами, керованими моряками.

У зв'язку з фактором ризику судновласники можуть зіткнутися із величезними збитками, якщо їхнє судно буде фігурувати в аварії, пов'язаній із пошкодженням чи втратою судна, вантажу або забрудненням моря. Ризики, пов'язані з життям моряків, розцінюються понад усе, тому P&I страховка є дуже важливим аспектом мореплавства. Людське життя у морі – найбільш цінний складник, який може піддаватися ризикам через хворобу, пошкодження або каліцтво, пов'язані з аварійними випадками або навіть смертю.



Нині страхування відповідальності судновласника має на меті не лише страхування ризику зіткнення суден, як це було спочатку. Страхове покриття охоплює безліч випадків, пов'язаних із людською діяльністю на морі, і забезпечує можливість морського судноплавства по всьому світу, включаючи екологічно чутливі куточки земної кулі, де питання забруднення моря і підйому затонулих судів є пріоритетними завданнями.

Український страховий ринок перебуває на порозі поступового інтегрування у світовий. Актуальність проблеми розвитку страхового ринку зумовлена необхідністю розробки ефективної стратегічної політики щодо забезпечення страхової діяльності в Україні, адже головними функціями страхового ринку є акумуляція та розподіл страхового фонду з метою страхового захисту суспільства.

Враховуючи, що Р&І клуби нині покривають ушкодження, каліцтва, захворювання і смерть члена екіпажу або пасажира; компенсацію за репатріації (повернення додому) і зміни екіпажу; відшкодування втрати особистих речей моряка або пасажира; медичні витрати і лікарняні; пошкодження або втрату вантажу; збитки, які не відшкодовуються; відповідальність при зіткненнях; ушкодження стаціонарних і плавучих об'єктів на морі, а також морської флори; відповідальність із буксирування; підйом затонулого судна; рятувальні операції; відповідальність за розлив нафти і забруднення навколишнього середовища; різні штрафи, пов'язані з діяльністю судна і екіпажу, то ефективно запровадження та розвиток саме такого способу страхування відповідальності судновласників має неабияке значення.

Якщо в результаті страхового випадку виникає морська вимога, Р&І клуб, у якому застрахована відповідальність судновласника, оперативно оформлює так звану «клубну» гарантію або гарантійний лист-зобов'язання про відшкодування збитків (англ. "letter of guarantee and undertaking" або "LOGU"). Зміст гарантій може відрізнятися. Він залежить від багатьох умов, але основна ідея полягає у тому, що Р&І клуб від імені судновласника зобов'язується виплатити певну суму в обмін на надання рішення компетентного суду, винесеного проти судновласника, яке набрало чинності та не підлягає подальшому оскарженню. Надання «клубної» гарантії є безумовною підставою для негайного звільнення судна (якщо судно було затримане капітаном порту або судом до надання забезпечення морської вимоги). Саме таким чином цей механізм працює у провідних портах світу.

В Україні Р&І клуби представлені через мережу своїх кореспондентів, яку клуби мають у портах по всьому світу. Основним завданням кореспондентів є забезпечення інтересів судновласників шляхом надання допомоги капітанам і членам екіпажів суден, судновласникам у процесі врегулювання страхових випадків.

Міжнародне страхування відповідальності судновласників нині здійснюється майже виключно в товариствах взаємного страхування судновласників, проте в Україні поки що не існує відповідної та достатньої законодавчої бази, яка передбачала б умови створення та діяльності страховиків цієї організаційно-правової форми, також відсутня судова практика. Основним нормативно-правовим актом є Тимчасове положення про товариство взаємного страхування, затверджене Постановою Кабміну від 1 лютого 1997 року № 132, у зв'язку з чим край необхідним є прийняття Закону «Про товариства взаємного страхування».

Більшого законодавчого врегулювання діяльність клубів взаємного страхування має набути шляхом удосконалення норм КТМ України. Так, можливість надання достатнього забезпечення морської вимоги з метою звільнення або недопущення затримання судна прямо передбачена у ст.ст. 44 та 80 КТМ України [5]. Однак, як показує досвід, митники, екологи та АМПУ відмовляються приймати «клубні» гарантії як належне забезпечення, посилюючись на відсутність прямої вказівки на таку можливість у законодавстві та можливі труднощі під час пред'явлення такої гарантії до сплати. Тому найкращим юридичним рішенням могло б стати внесення змін до ст.ст. 44 і 80 КТМ України. Зокрема, необхідно передбачити, що забезпеченням морської вимоги може бути банківська гарантія, гарантійний лист (гарантія) клубу страхування відповідальності судновласника або іншого страховика відповідальності судновласника.



Підписанням Угоди про асоціацію Україна взяла на себе зобов'язання щодо узгодження свого законодавства у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими стороною ЄС, настільки, наскільки таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки сторін, руху пасажирів і вантажів (ст. 138 Угоди).

Директивою Європейського Парламенту та Ради № 2009/20/ЄС «Про страхування власників суден від морських позовів» (далі – Директива) встановлено обов'язок держав-членів вимагати від власників суден із бруто-тоннажем (gross tonnage) від 300 тонн і вище мати укладений договір страхування, яким покривалися б ризики, пов'язані з експлуатацією суден. У цій Директиві до належної форми страхування віднесено страхування відшкодування збитків, яке надається членами Міжнародної групи Р&І клубів, та інші ефективні форми страхування, що забезпечують подібні умови покриття.

Запровадження обігу «клубних» гарантій стане важливим внеском у справу підвищення привабливості українських портів із позиції передбачуваності й зрозумілості для іноземних судновласників та операторів, ще одним кроком до гармонізації законодавства України із законодавством ЄС. Однак не слід забувати, що страхування не регулюється міжнародними конвенціями. Джерелом права у такому випадку є національний звичай і закон [6, с. 724]. Дійсно, міжнародні угоди стосовно страхування здебільшого містять правила вибору права, застосовного до таких відносин.

На думку деяких авторів, уніфікація колізійного права в рамках ЄС не є досконалим засобом вирішення колізійного питання через кілька причин. По-перше, вона не вирішує колізійну проблему відносно вибору права третіх країн, оскільки європейські конвенції застосовуються лише у відносинах між договірними державами.

По-друге, з'являється проблема забезпечення єдиного тлумачення та застосування уніфікованих колізійних норм [7, с. 413]. На думку Є.А. Патрикеева, країни ЄС уже зіткнулися із ситуаціями, коли одні й ті ж норми європейських конвенцій застосовуються національними судами по-різному [8, с. 132].

По-третє, в результаті уніфікації норм міжнародного приватного права блокується дія традиційних внутрішньодержавних засобів правового регулювання приватноправових відносин, ускладнених іноземним елементом [7, с. 413]. Тому з метою ефективної діяльності інституту страхування відповідальності судновласників необхідне використання міжнародного практичного та законодавчого досвіду у цій сфері з урахуванням місцевих регіональних особливостей і законодавчих традицій.

Висновки. Для збільшення ефективності діяльності національного інституту страхування відповідальності судновласників необхідне вдосконалення механізму його державного регулювання; приведення до світових стандартів законодавства, яке регулює страхову діяльність, з урахуванням особливостей національного законодавства; впровадження новітніх технологій зі страхування та нових стандартів якості обслуговування у цій сфері. У зв'язку із виникненням нових видів ризиків необхідне збільшення видів ефективних, а не номінальних послуг зі страхування. Виконання зазначеного вище сприятиме підвищенню ефективності національного ринку страхових послуг, зокрема й на рівні національної економіки.

Список використаних джерел:

1. Основы морского страхования : учеб. пособие / Пер. с норвеж. М.В. Кундиковой. СПб : Изд. дом «Сентябрь», 2002. С. 84.
2. Coleman J. Theories of Tort Law [Electronic resource] / J. Coleman, G. Mendlow // Stanford encyclopedia of philosophy. Regime of access. Режим доступу: <http://plato.stanford.edu/entries/tort-theories/>.
3. Карнаух Б. Сутність і явище цивільно-правової відповідальності. *Вісник академії правових наук України*. 2012. № 2. С. 287–299. URL.: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vapny_2012_2_31.



4. Про страхування : Закон України від 7 березня 1996 року № 85/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 18. Ст. 78.
5. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон від 23.05.1995 № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. №№ 47-52. Ст. 349.
6. Скаридов А.С. Морское право / Скаридов А.С. СПб : Academus, 2006. 934 с.
7. Заворотна О.П. Міжнародно-приватноправовий зміст відносин зі страхового захисту майнових інтересів, пов'язаних із міжнародним торговельним мореплавством, товариствами взаємного страхування. *Актуальні проблеми політики* : зб. наук. пр. / редкол.: С.В. Ківалов (керівник авт. кол.), Л.І. Кормич (ред.), М.А. Польовий (відп. секр.) [та ін.]; ОНЮА, Південноукр. центр гендер. проблем. Одеса, 2009. Вип. 37. С. 410–418.
8. Патрикеев Е.А. Развитие международного частного права стран-членов Европейского Союза на примере коллизионного права. *Правоведение*. 2006. № 5. С. 121–132.

