

*Література*

1. Орleshko В. І. До питання щодо критеріїв якості законів України в сфері торгівлі // Державне регулювання торгівлі в ринкових умовах: Матеріали міжпар. наук.-практ. конф., 24–26 жовтня 2001 р. / Відп. ред. А. А. Мазаракі. — К., 2001. — С. 41.
2. На рынке алкоголя меняются правила // Деловая неделя. — 2004. — 4 марта. — С. 9.
3. Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв та тютюнових виробів: Закон України від 19 грудня 1995 року № 481/95 // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 46. — Ст. 345.
4. Про внесення змін до деяких законів України щодо впорядкування обігу спирту, алкогольних напоїв і тютюнових виробів: Закон України від 18 листопада 2004 року № 2189-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2005. — № 4. — Ст. 91.
5. Лесникова М. Спиртовая промышленность // Обзор украинского рынка. — 2003. — № 2. — С. 65.
6. Дрига А. В. Активізація акцизного оподаткування в регулюванні соціальних процесів // Фінанси України. — 2001. — № 5. — С. 98.
7. Проект Закону «Про виноград та вино» № 2018 від 22.03.2004 р.
8. Паумова Я. Надежда на силу вертикальной интеграции // Комп&ьюП. — 2004. — 24–30 сент., № 38. — С. 32.
9. Про ставки акцизного збору на тютюнові вироби: Закон України від 6 лютого 1996 року № 30/96 // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 8. — Ст. 33.
10. Бадах Г. Выше планки // Обзор украинского рынка. — 2004. — № 7. — С. 45.

УДК 347.792

*О. С. Красільнікова,  
аспірантка кафедри цивільного права ОНЮА*

**ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУТУ СТРАХУВАННЯ  
ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУДНОВЛАСНИКА**

Страховання відповідальності судновласника (так зване страховання відповідальності Р&I) є однією з найважливіших форм страховання судновласника [1]. Якщо страховання каско, страховання простоїв та страховання фрахту в більшості своїй досить постійні, то страховання відповідальності пов'язано з потребою, яка постійно зростає, у покриттях ризиків, пов'язаних із змінами, що відбуваються в морському праві і правилах виплати відшкодування в деяких країнах. Подібні зміни особливо яскраво виявляються в галузях захисту навіколишнього середовища і особистих травм. Крім цього, велика увага приділяється тому, як у різних ситуаціях застосовується право вимагати відшкодування.

Проте, незважаючи на дедалі більший розвиток значущості даного виду страховання, аналіз існуючої літератури з цього питання дозволяє дійти висновку, що на відміну від інших об'єктів морського страховання, відповідальності судновласника у вітчизняних джерелах приділяється, на наш погляд, недостатня увага. Дослідженням страховання відповідальності судновласника в контексті морського страховання займалися такі провідні вітчизняні вчені, як Г. В. Гришин, С. Л. Єфимов, Л. І. Корчевська, В. А. Мусін, К. Є. Турбіна, М. Царькова. Ін-

земні фахівці — Р. Браун, Брекхус та Рейн, С. Поланд і Т. Рут та інші — розглядали безпосередньо договір страхування відповідальності судновласників, але їхні праці не були перекладені українською чи російською мовою.

P&I страхування охоплює різні види відповідальності, як у межах контракту, так і поза ним. Найважливішими сферами тут є відповідальність за пошкодження вантажу; відповідальність за особисті травми або соціальне страхування екіпажів згідно із законом або тарифним договором; відповідальність за забруднення навколишнього середовища, а також інші види відповідальності, що виникають у зв'язку з управлінням застрахованим судном [2].

Пізнання будь-якого явища неможливе без дослідження особливостей його виникнення та обставин, що зумовили появу цього явища. Тому в рамках даної статті уявляється доцільним звернутися до історичного аспекту виникнення та розвитку страхування відповідальності судновласників.

Коріння страхування відповідальності судновласників сягають початку XVIII століття. У 1719 році британський уряд прийняв Парламентський акт (Act of Parliament), який надавав монопольне право займатися морським страхуванням тільки двом страховим компаніям. За відсутності конкурентної боротьби ці страхові компанії спробували скористатися одержаною перевагою і стали призначати надто високі премії за свої послуги [3].

У той час основним видом морського страхування було страхування корпусу суден («каско суден» — Hull & Machinery Insurance). Судновласники головних морських портів Британії — Лондона, Ліверпуля, Ньюкасла, Брістоля — вирішили відмовитися від сплати цих високих премій та, незважаючи на незаконність своїх дій, об'єдналися в асоціації або в «клуби» («Hull clubs») з метою взаємного покриття збитків, заподіяних їхнім суднам [4].

У 1824 році уряд Великобританії дійшов висновку, що страхова «монополія» практично не діє, і Парламентський акт був анульований. Це рішення дозволило знову створити конкуренцію на ринку морського страхування. Страхові компанії стали пропонувати судновласникам стабільне страхування «каско» на дуже вигідних комерційних умовах, що дозволяло їм наперед передбачати щорічні витрати по страхуванню.

Зі зростанням конкуренції дедалі більше судновласників виходило з клубів взаємного страхування і зверталося за страховими послугами на ринок комерційного страхування. Майбутнє цих «клубів» виглядало абсолютно безперспективно, проте відбулася низка подій, які вдихнули нове життя в деякі з цих клубів.

Прецедентом послужило рішення англійського суду у справі Де Вокс проти Сальвадору, прийнятого до провадження в 1836 році. Вину за зіткнення двох суден суд поклав на судновласника, пана Де Вокса, а останній не зміг довести в суді обов'язок страхової компанії, що страхувала «каско» його судна, відшкодувати збиток, заподіяний іншому судну. Іншими словами, суд підтвердив факт, що стандартний поліс страхування «каско» свого власного судна не передбачає страховий захист судновласника від збитків, завданих судном третім особам. Рішення британського суду викликало жваву дискусію серед судновласників, оскільки вони усвідомлювали, що їм доведеться і в майбутньому часто стика-

тися з прецедентами такого типу, не маючи при цьому, як виявилось, надійного страхового захисту від них [5].

Судновласники згодом організували зустріч із представниками страхових компаній, на якій ними було досягнуто компромісної угоди: страхові компанії розширюють наданий страховий захист у разі зіткнення суден шляхом введення спеціальної обмовки «відповідальність за зіткнення» (RDC — «*running down clause*» або «*collision liability clause*»), але обмежують свою відповідальність до 75%, залишивши 25% відповідальності на ризику судновласника як своєрідну франшизу\*. Проте судновласники зауважили, що 25% відповідальності по зіткненню суден — це дуже велика ціна за «теорію вірогідності» зіткнення, щоб залишити її на власному ризику. У пошуку виходу зі становища, що склалося, судновласники вирішили звернутися до клубів взаємного страхування із проханням організувати страховий захист, метою якого було б відшкодування подібних збитків на колективній основі, необхідну їм по своїй власній частці відповідальності по зіткненню. Клуби виявили готовність страхувати 25% ризику на взаємній основі [6].

Зі зростанням еміграції до Америки й Австралії суди стали ухвалювати рішення проти судновласників, винних у загибелі людей, що знайшло відображення в прийнятому в 1846 році англійським парламентом документі, що згодом став відомий як Акт лорда Кембелла (the Fatal Accident Act або Lord Cambell's Act) [7]. Деякі страхові компанії почали займатися страхуванням смерті та каліцтва людей.

У 1847 році було прийнято ще один закон, за яким на судновласників покладалася відповідальність за завдання пошкоджень пірсам, греблям, будь-якому іншому майну порту [8].

За цих умов посилювання вимог судновласникам необхідно було знайти вихід із ситуації, що склалася, і він був знайдений. Судновласники дійшли висновку, що вони зможуть краще контролювати подібні ризики, якщо звернутися в клуби взаємного страхування «каско»; а ті, у свою чергу, були готові прийняти на страхування ризики, пов'язані з експлуатацією суден і захистом інтересів судновласників «*protecting risks*» — «ризики захисту» [9]. Відповідно й клуби взаємного страхування, що прийняли на страхування ці ризики, одержали назву Клубів захисту.

Змінився сам характер клубів страхування «каско». У 1855 році перший клуб «*Ship's Owners Mutual Protection Society*» було перетворено з Товариства по страхуванню каско суден «*Peter Tindall, Riley & Co.*». Він надавав судновласникам страхове покриття відповідальності за зіткнення (1/4 відповідальності понад 3/4, каско суден, що надаються по полісу страхування) і відповідальності перед пасажирями за загибель і тілесні пошкодження. Спочатку, як випливає з назви товариства, основною ідеєю, закладеною в послуги цього та інших виниклих пізніше клубів, був захист інтересів страхувальників — судновласників — за допомогою кваліфікованих юристів, а не відшкодування збитків, яких судновласники могли зазнати в результаті зіткнення з іншими суднами або в результаті загибелі (тілесних пошкоджень) пасажирів [10].

До 1870 року потреба в страхуванні відповідальності за вантаж, що перевозиться, у судновласників не виникала, оскільки не існувало практики пред'явлення судновласникам регресних претензій з боку страховиків вантажу. Англійське законодавство надавало повну свободу при укладенні договорів зацікавленим особам. Судновласники, користуючись такою перевагою, включали в свої договори про коносаменти певні застереження, які звільняли їх від відповідальності за загибель або пошкодження вантажів, що перевозяться. Якщо вантажовідправник хотів, щоб його вантаж був прийнятий до перевезення, він був вимушений погоджуватися на такі умови коносамента.

Дана практика змінилася після загибелі вантажного судна «Вестенхоуп». Цей випадок став важливим поворотним пунктом в історії страхування P&I. Судно, прямуючи для розвантаження до Кейптауна, з тим, щоб узяти додатковий вантаж в іншому порту, відхилилося від курсу і пройшло мимо порту призначення. Після цього судно затонуло в районі мису Доброї Надії по дорозі до Кейптауна. Коносаменти на вантаж містили звичну умову про звільнення судновласника від відповідальності за загибель або пошкодження вантажу, що перевозиться. Власник вантажу подав до суду на судновласника і виграв справу. Суд вирішив, що якби судно не відхилилося від наміченого за договором курсу без видимих на те підстав, то вантаж був би благополучно доставлений до порту призначення. Таким чином судновласник був визнаний відповідальним за загибель вантажу, оскільки, відхилившись від курсу, він тим самим порушив договір про перевезення. Отже, він не міг посилатися на умови коносаментів про виключення відповідальності за вантаж, що перевозиться. Судновласник, виплативши компенсацію власнику вантажу, звернувся до свого «Клубу захисту» з проханням виплатити йому страхове відшкодування по даній претензії. Проте клуб відмовив йому в страховому відшкодуванні, мотивуючи відмову тим, що відповідальність даного судновласника відносно вантажовідправника в клубі не була застрахована [11].

Після випадку з судном «Вестенхоуп» необхідність отримання судновласниками страхового покриття по ризиках, пов'язаних із загибеллю або пошкодженням вантажів, що перевозяться, стала очевидною. Перший такий клуб відшкодування «Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association» був створений в 1874 році в місті Ньюкасл [12].

Спочатку до ризиків відшкодування належали тільки ризики відповідальності судновласників за збереження прийнятих до перевезення вантажів. Пізніше до них було включено також відповідальність по штрафам, що накладалися на судновласника внаслідок помилки або недогляду капітана та членів екіпажу митними, еміграційними, санітарними властями згідно із часткою загальноаварійних витрат, які стягуються з судна або вантажу, коли загальна аварія викликана помилкою або необачністю морського перевізника. «Клуби захисту» та «Клуби відшкодування» існували тривалий час паралельно в одних і тих же містах, практично об'єднуючи одних і тих судновласників. Із часом судновласники дійшли висновку, що ризики, пов'язані із захистом та відшкодуванням, доцільніше страхувати за одним полісом, тим більше, що

кількість ризиків, які страхуються, значно збільшилася. У 1886 році члени клубу захисту «North of England Protection Association» та клубу «Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association» прийняли рішення про об'єднання. Перший об'єднаний клуб відповідальності судновласників (P&I Club) отримав назву «North of England Protection and Indemnity Association».

Більшість клубів P&I, які існують зараз, виникла на початку ХХ століття. Зростаюча потреба в суднах виявилася наслідком поширення торговельних операцій та перевезень пасажирів. Це спричинило збільшення кількості та місткості клубів взаємного страхування. Подальший розвиток перевезень вантажів зумовив до скликання у 1924 році міжнародної конференції у Брюсселі, наслідком якої стало прийняття міжнародної Конвенції про коносамент та Гаазьких правил, котрі обмежили відповідальність судновласників [13]. Після внесення в них змін та доповнень так званими Вісбійськими правилами 1968 року та Гамбурзькими правилами 1978 року [14] ці норми увійшли в законодавство багатьох морських держав та є одними з провідних документів, що регулюють відносини морського страхування та страхування відповідальності судновласника зокрема.

Отже, пройшовши досить складний шлях становлення, страхування відповідальності судновласника знайшло своє самостійне місце в системі страхових відносин.

#### Примітки

- \* Франшиза (franchise) — передбачене умовами договору морського страхування звільнення морського страховика від зобов'язання перед страхувальником відшкодувати розмір збитків, попоспих у результаті страхового випадку. За економічним змістом франшиза є власною участю страхувальника (поряд з морським страховиком) у відшкодуванні попоспих збитків.

#### Література

1. Основы морского страхования: Учеб. пособие / Пер. с норвеж. М. В. Кундиковой. — С.Пб.: Изд. дом «Сентябрь», 2002. — С. 84.
2. Гришин Г. В. Штурмовать далеко в море... падо с полисом в руках. — М.: РЮИД, 2000. — С. 57–59.
3. Brackhus & Rein Handbook on P&I Insurance. — 3<sup>rd</sup> edit. / Edit. by Jeremy Kingsley. — Arendal: Gard, 1988. — С. 30–31.
4. Там само. — С. 32–33.
5. The History and Development of Protecting and Indemnity Clubs. — London: Insurance Institute of London, 1979. — С. 30–34.
6. Brackhus & Rein Handbook on P&I Insurance. — 3<sup>rd</sup> edit. / Edit. by Jeremy Kingsley. — Arendal: Gard, 1988. — С. 35–36.
7. Poland S. & Rooth T. Gard Handbook on P&I Insurance. — Assuranceforeigningen GARD, 1996. — С. 23.
8. Царькова М. Опыт деятельности Клубов взаимного страхования // Страхование право. — 2000. — № 4. — С. 18.
9. Там само. — С. 19–20.
10. Poland S. & Rooth T. Gard Handbook on P&I Insurance. — Assuranceforeigningen GARD, 1996. — С. 23–24.
11. The History and Development of Protecting and Indemnity Clubs. — London: Insurance Institute of London, 1979. — С. 40–41.
12. Poland S. & Rooth T. Gard Handbook on P&I Insurance. — Assuranceforeigningen GARD, 1996. — С. 22.
13. Судоходство. Морское страхование. Морское право: (Заметки по основным вопросам): В 2 ч.: Пер. с англ. — М.: СЭВ. Бюро координации фрахтования судов, 1969. — Ч. 1. — С. 3–5.
14. Ефимов С. Л. Экономика и страхование: Энцикл. слов. — М.: ЦЕРИХ-ПЭЛ, 1996. — С. 91.