

то відказ зберігає чинність, доки від нього не відмовиться останній з відказоодержувачів.

Встановлений у заповідальному відказі особистий сервітут на проживання у житловому будинку, квартирі або на користування іншим рухомим або нерухомим майном, вказаним у заповідальному відказі, втрачає чинність у разі: 1) поєднання в одній особі відказоодержувача і власника майна, обтяженого сервітутом; 2) відмови відказоодержувача від сервітуту; 3) спливу строку, на який було встановлено сервітут; 4) невикористання сервітуту протягом трьох років підряд; 5) смерті відказоодержувача. Також сервітут може бути припинений за рішенням суду на вимогу власника майна за наявності обставин, які мають істотне значення (наявність житла для проживання у відказоодержувача на праві власності чи користування тощо). Відповідно, з припиненням сервітуту припиняється й заповідальний відказ.

Крім того, заповідальний відказ втрачає чинність, якщо всі спадкоємці за заповітом відмовляються від спадщини чи позбавлені права спадкування. Обов'язок виконати заповідальний відказ на спадкоємців за законом не переходить.

Література

1. Перетерский И. С., Краснокутский В. А., Новицкий И. Б., Розенталь И. С., Флейшиц Е. А. Римское частное право. Учебник. — Москва: Юриспруденция, 1999.
2. Антимонов Б. С., Граве К. А. Советское наследственное право. — М.: Юр. лит. — 1955. — 264 с. — С. 168-172.

УДК 347.764:368.23

*О. С. Красільнікова,
В. А. Токарєва*

СТРАХУВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ (КАСКО)

Вперше ідеї страхування знайшли своє застосування у галузі морського страхування [1, С. 357].

Морське страхування суден та вантажів є найбільш стародавнім видом страхування, воно виникло практично одночасно з морським торговим судноплаством. Саме з моменту виникнення першого договору морського страхування починається розвиток страхування як такого.

У вітчизняному цивільному праві морське страхування з'явилося тільки в 1781г. — відповідні питання увійшли до виданого Статуту про мореплавання, складеного під впливом німецьких статутів про морське страхування [2, С. 1]. Надалі був виданий Статут про морське страхування 1846 року., пізніше включений в Статут торговий 1887 року. У Кодексі торгового мореплавання СРСР 1968 року даний інститут не отримав значного розвитку [3, С. 53-60].

У радянський період існувала сформована державна страхова система, що складалася з двох ланок: організації внутрішнього страхування в особі Держстраха і організації зовнішнього страхування в особі Індержстраха, до компетенції якого було віднесено морське страхування.

Страхування корпусу судів («каско суден» — Hull & Machinery Insurance) — вид морського страхування, що забезпечує страховий захист судновласників й інших осіб, що мають відношення до експлуатації суден, у разі завдання збитку або загибелі, що належать їм або іншим чином юридично пов'язаних з ними суден, або завдання іншого збитку їх майновим інтересам у зв'язку з експлуатацією суден.

Виділяється страхування суден, що знаходяться в експлуатації, а також морське страхування суден, що знаходяться в забудові.

По експлуатаційному призначенню морські транспортні судна поділяються на: 1) вантажні — складають 96,4 % світового транспортного флоту; 2) не вантажні [4, С. 54].

Згідно законодавству України, слід відрізнити страхування каско суден, яке є обов'язковим, стосовно водного транспорту, що знаходиться в державній власності, і страхування водного транспорту, що здійснюється добровільно (ст. 7 Закону України «Про страхування» від 07. 03. 1996 р.)

В літературі було зроблено пропозицію обмежити перелік видів обов'язкового страхування (ст. 7 Закону України «Про страхування») за прикладом держав ЄС, що передбачають не більше 5-6 подібних видів [5, С. 94-95]. Страхування засобів водного транспорту з даного переліку виключений.

Обсяг страхової відповідальності, що надається за договором страхування каско суден, детально висловлюється у відповідних умовах страхування. Єдиних для всього світу умов не існує. Найбільш поширеними є англійські умови, що іменуються обмовками (клаузулами) Інституту Лондонських страховиків (Clauses of the Institute of London Underwriters).

Дані умови надають страхове покриття по трьом групам ризиків судновласника:

1. Стандартний перелік ризиків, при настанні яких покривається фізична загибель, пошкодження, поломка судна, якщо не буде доведено «відсутність належної дбайливості» (want of due diligence) з боку страхувальника, судновласника або оператора судна.

2. 3/4 відповідальності перед третіми особами при зіткненні.

До середини XIX в. страховими компаніями Англії надавалося виключно страхування каско суден. У той час основним виглядом морського страхування було страхування корпусу судів. Надалі прецедент у справі Де Вокс проти Сальвадору, прийнятий до судочинства в 1836 року, спонукає страховиків до розширення наданого страхового захисту у разі зіткнення суден, шляхом введення спеціальної обмовки «відповідальність за зіткнення», але обмежуючи свою відповідальність в розмірі 75 %, залишивши 25 % відповідальності на ризику як своєрідну франшизу [6, С. 21]. (Умови про франшизу включаються в договір страхування або перестраховки з метою звільнення страховика від обов'язку розслідувати і оплачувати дрібні збитки, що, з економічної точки зору можуть бути потрібні як засоби, співста-

вленні з розміром відшкодовуваного збитку. Часто франшиза вигідна страховикові оскільки значно здешевлює страхові послуги [7, С. 30]).

У той період страховики вважали, що залишені 25 % відповідальності на власному утриманні судновласника спонукають його до забезпечення безпеки мореплавання.

Ці 25 % відповідальності за зіткнення, разом з відповідальністю перед вантажовідправником і перед третіми (фізичними) особами відшкодовується товариствами взаємного страхування.

Проте в сучасний період морські страховики за договором каско можуть приймати на страхування не *s*, а все всю відповідальність за зіткнення судів, включаючи в поліси змінену обмовку ІЛС про зіткнення, що заздалегідь обмовляється сторонами. Як правило, на подібних умовах надається страхування німецькими і американськими страховими компаніями [8, С. 26].

При страхуванні відповідальності за полісом каско виключаються збитки або витрати, що виникли з наступних причин:

- 1) усунення або видалення перешкод, уламків, вантажів або іншого предмету;
- 2) шкода, заподіяна якому-небудь нерухомому або особистому майну, що знаходиться на застрахованому судні;
- 3) шкода, заподіяна вантажу або іншому майну, що знаходиться на застрахованому судні;
- 4) смерть, фізична травма або хвороба;
- 5) забруднення або поломка якого-небудь нерухомого або особистого майна (за винятком інших суден, з якими зіткнулося застраховане судно).

Дані ризики незастраховані полісом страхування каско можуть бути застраховані в клубі взаємного страхування відповідальності (Protection & Indemnity Association).

Морське судно може бути застраховане відразу у двох морських страховиків: в акціонерній страховій компанії (через договір морського страхування судна — каско) і в клубі взаємного страхування судновласників [9, С. 64].

3. Витрати, до яких відносяться:

1) збитки по загальній аварії, що підлягають розподілу між судном, вантажем і фрахтом пропорційно їх вартості. Якщо яка-небудь небезпека одночасно загрожує і судну, і вантажу, що перевозиться на ньому, судновласник може провести витрати з метою рятування морського рейсу: зайти в порт-притулок, перенавантажувати вантажі для зняття судна з мілини або викинути за борт частину вантажу.

2) витрати по рятуванню судна з вантажем на борту — один з видів загально аварійних витрат. Дані умови договору рятування повинні бути заздалегідь узгоджені із страховиком.

3) витрати по запобіганню збиткам, зменшенню або оцінці розміру збитків (Sue and Labour expenses), що наступили, — звичайні і для інших видів морського страхування витрати по найму сюрвейерів, адвокатів, експертів.

Стандартні умови страхування судів носять не вичерпний характер і даний перелік ризиків, виходячи з потреб страхувальника, може бути розширений, або обмежений.

Довершена класифікація ризиків, що включаються в договір страхування, пов'язана з тим, що в англійській практиці судновласникові недостатньо продемонструвати наявність збитків для отримання страхового відшкодування, а потрібне також роз'яснення, унаслідок дії саме якого застрахованого (тобто включеного в договір страхування) ризику виник збиток.

Кодекс торгового мореплавання передбачає ряд наслідків, пов'язаних з виконанням договору морського страхування, таких як абандон (ст. 271) і суброгація (ст. 269). Так, наслідки абандона полягають у відмові страхувальника від майнових прав на застраховане судно на користь страховика з метою отримання від нього 100 % страхової суми. Підставою для абандона є повна конструктивна загибель судна, пропача без вісті, недоцільність ремонту судна, захоплення судна, застрахованого від такої небезпеки [10].

Наслідок суброгації полягає в переході до страховика всіх прав або частини прав на застраховане майно у разі виплати ним страхувальникові страхового відшкодування.

Свої особливості має страхування морських суден, які знаходяться в державній власності, закріплені за державними судноплавними компаніями, формально контрольовані Фондом Державного майна. Державними судновласниками дані судна практично не використовуються, і для мінімізації витрат і отримання прибутку здаються у фрахт.

Процедура страхування державних суден закріплена в порядку укладення договорів страхування морських судів, що знаходяться в державній власності і здаються судновласниками у фрахт, оренду, лізинг, затверджене наказом Міністерства Транспорту України від 17. 05. 99 р. № 260. Так, страхувальник обмежений рамками вибору страховика, який повинен бути резидентом України. У випадку, якщо страховик не в змозі покрити відповідні ризики, на вимогу страхувальника страховик повинен перестрахувати відповідальність у перестраховальника-члена Морського Страхового Бюро, відповідно — резидента [11, С. 20].

Страховальникові надається право перестраховки ризик, який українські страховики не змогли прийняти на себе, у страховиків-нерезидентів.

Актуальність питання морського страхування пов'язана з етапом становлення і розвитку вітчизняного ринку страхування морських ризиків. У зв'язку з відсутністю досвіду і практики розвитку страхування в Україні необхідний розгляд і використання зарубіжного досвіду, при укладенні договорів морського страхування, зокрема, використовувану у всьому світі практику Інституту Лондонських страховиків.

Література

1. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. 2. — С-Пб., 1908. — 543 с.
2. Вицын А. Договор морского страхования по русскому праву. — С-Пб., 1865. — 245 с.
3. Тай М. А. Договор морского страхования в российском гражданском праве: история и современность // Законодательство. — 2005. — № 12. — С. 53-60.
4. Снігерьова М. До питання про класифікацію договорів морського страхування // Право України. — 2005. — № 8. — С. 52–55.
5. Гуцалова К. Деякі аспекти законодавчого регулювання страхового ринку України // Юридичний журнал. — 2004. — № 12. — С. 92-97.

6. Царькова И. Опыт деятельности Клубов взаимного страхования ответственности судовладельцев // Страхование право. — 2000. — № 4. — С. 17-30.
7. Дедиков С. В. Франшиза // Финансы. — 2005. — № 7. — С. 29-47.
8. Царькова И. Опыт деятельности клубов взаимного страхования ответственности судовладельцев // Страхование право. — 2000. — № 4. — С. 17-30.
9. Ефимов С. Л. Морское страхование. Теория и практика. — М.: РосКонсульт, 1996. — 215 с.
10. Ефимов С. Л. Морское страхование. Теория и практика. — М.: РосКонсульт, 1996. — С. 406.
11. Поперняк А. Проблемные аспекты страхования государственных морских судов // Юридическая практика. — 2003. — № 42. — С. 20-21.

УДК 347.161

О. В. Крилова

ПРЕДСТАВНИЦТВО ІНТЕРЕСІВ ПАЦІЄНТА В ДОГОВОРІ ПРО НАДАННЯ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ

Відродження приватного права, визнання прав та свобод людини згідно з принципами і нормами міжнародного права, зумовили нормативне закріплення в Цивільному кодексі України низки немайнових прав людини в тому числі права на медичну допомогу. Інститут надання медичних послуг знаходиться в стані формування і потребує вивчення специфіки багатьох його аспектів. В сучасній юридичній та медичній науці з'являються дослідження відносин сторін в договорі про надання медичної допомоги. В працях українських вчених Й. Турак, Є. Толстої, О. Пунди та російських О. Тихомирова, А. Сироткіної приділяється увага достатньо широкому колу проблем, які потребують вирішення законодавчою нормою. Разом з тим таке важливе питання як представництво в договорі про надання медичних послуг залишається в тіні як правового регулювання так і наукових досліджень. Інтерес до питань представництва в сфері надання медичних послуг обумовлений тим, що специфіка таких відносин передбачає вирішення окремих немайнових питань пацієнта його представниками. Також сфера надання медичних послуг дедалі стає об'єктом юридичного контролю, підходи до правового становища пацієнта змінюються. Він виступає в ролі суб'єкта цивільного правовідношення. Регулювання багатьох аспектів надання медичних послуг, а особливо медичної допомоги, вимушено не може обійти увагою представництво, тому що сама специфіка лікарської діяльності зобов'язує надавати допомогу як недієздатній або обмежено дієздатній особі, так і особі, яка тимчасово позбавлена можливості вчиняти будь-які дії внаслідок хворобливого стану. З іншого боку закон зобов'язує медичний заклад до отримання від представника згоди на втручання, надати яку недієздатній або непритомний пацієнт не в змозі. Розглянемо спочатку стан урегульованості питань законного представництва. Конвенція про права людини та біомедицину встановила, що «думка неповнолітньої особи враховується як визначальний чинник, значимість якого збільшується в залежності від віку та зрілості цієї особи». На перший погляд це узгоджується з п. 2 ст. 203 ЦК відповідно до якого особа,