

прийняти спадщину перетвориться в пряму протилежність, – у намір прийняти спадщину, навіть якщо дії спадкоємця створювали лише зовнішню видимість прийняття спадщини.

Таке рішення законодавця є таким, що не відповідає принципів свободи прийняття спадщини. Якими б не були причини пропуску терміну для відмови від спадщини, відсутність наміру прийняти спадщину у особи, що створила ілюзію фактичного її прийняття, є достатньою підставою, якою має бути обумовлене рішення суду визнати спадкоємця таким, що відмовився від спадщини.

З метою охорони законних інтересів неповнолітніх, недієздатних та обмежено дієздатних громадян відмова від спадщини з їх сторони, згідно з п. 2–4 ст. 1273 ЦК України, можлива лише за умови отримання попереднього дозволу на здійснення такої угоди від органу опіки та піклування. Подальше схвалення цим органом відмови від спадщини не допускається. Недотримання цих вимог спричиняє недійсність (нікчемність) відмови від прийняття спадщини як угоди, що не відповідає вимогам закону (ст. 224 ЦК України).

Відмова від спадщини повинна бути повною (універсальною), безумовною і беззастережною. Порушення встановлених у ст. 1274 ЦК України заборон спричиняє недійсність відмови від спадщини на користь іншої особи. У цьому випадку наступають наслідки неприйняття спадщини, тобто так званій, приріст спадкових часток (ст. 1275 ЦК України).

Перспективи подальших наукових розробок у даному напрямку вбачаються у дослідженні окремих видів відмови від спадщини: так званої направленої (кваліфікованої) та безумовної відмови від спадщини, а також аналізі кола осіб, на користь яких можлива чи заборонена відмова.

**Список літератури:** 1. Цивільний кодекс України. Х., 2006. 2. Ануфриева Л.П. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть третья (постатейный). 2004. 3. Черепанин Б.Б. Правопреемство по советскому гражданскому праву. М., 1962.

*Надійшла до редакції 09.10.06*

*М. О. Снаска*

## **ДЖЕРЕЛА РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО СТРАХУВАННЯ**

З проголошенням незалежності в Україні набуло нового поштовху страхове законодавство нашої держави, а отже, і законодавство у сфері морського страхування.

Перш ніж перейти до аналізу джерел правового регулювання відносин у сфері сучасного морського страхування України, коротко проаналізуємо стан правового регулювання морського страхування в інших країнах. Цей аналіз допоможе з'ясувати, яким шля-

хом розвивається законодавство України у сфері морського страхування.

У більшості країн сьогодні прийняті та діють закони, які регламентують укладення та виконання договорів страхування. При цьому, існує декілька моделей такого правового регулювання. Порівняємо моделі, які відображають загальну картину правового регулювання договорів морського страхування – англійську та норвезьку. Так, у Норвегії діє Закон про Страхові Контракти (Norwegian Insurance Contract Act – FAL) 1989 р., який береться за основу під час укладення будь-яких договорів у галузі страхування, включаючи і морське страхування [1]. У свою чергу, в Англії діє спеціальний Закон про Морське страхування (Marine Insurance Act) 1906 р. [2].

Незважаючи на певні розбіжності правового регулювання відносин у сфері морського страхування у вказаних країнах, йому притаманні і спільні риси, які знаходять своє втілення і в українській моделі регулювання вказаних відносин. Так, низка положень зазначених законів є імперативними, а отже, обов'язковими для виконання. Вони застосовуються навіть у тих випадках, коли сторони за договором морського страхування домовились про протилежне. Однак кількість обов'язкових положень не є переважаючою. Поруч з імперативними виділяються диспозитивні положення, які переважають за кількістю, і використання яких не є обов'язковим, бо сторони можуть лише враховувати їх при укладенні договору, такі норми носять рекомендаційний характер.

Наприклад, Закон про Морське страхування 1906 р. встановлює лише два обов'язкових положення, а саме заборону внесення до договору морського страхування умов стосовно букмекерства або ігор, а також положення про те, що умови договору страхування повинні обов'язково знайти своє відображення у страховому полісі і не суперечити йому.

Існування переважної кількості диспозитивних норм, закріплених у Законі про Морське страхування 1906 р., сприяє тому, що сторони при укладенні договорів зазвичай використовують власні стандартні умови або узгоджені ними умови страхування. Це обумовило те, що практично всі поліси морського страхування базуються на стандартних умовах страхування. Вказані умови морського страхування можуть бути частиною страхового полісу або включатися в нього шляхом посилань на них у тексті полісу. Таким чином, у Великобританії стандартні умови страхування переслідують мету доповнення і вдосконалення Закону про Морське страхування, який слугує основним джерелом регулювання цього виду страхування.

У той же час, окрім стандартних умов страхування, англійська морська страхова практика розробила ряд додаткових статей, або

як їх ще називають у діловому обороті, застережень. Такі застереження використовуються для внесення вдосконалень (еволюційних або оперативних) до стандартних умов страхування. Еволюційні застереження зазвичай вносяться до стандартних умов страхування під час їх перегляду. У той же час оперативні застереження також використовуються для адаптації стандартних умов страхування, але до потреб конкретної галузі морської торгівлі. Як приклад можна навести застереження, які стосуються перевезення нафтопродуктів, кукурудзи, гуми тощо.

Характерною рисою англійських умов страхування є те, що вони, як і страховий поліс, що на них посилається, детально перелічують ризики, на які розповсюджується договір морського страхування.

На відміну від англійської, норвезька модель страхування передбачає перелік у страховому полісі ризиків, виключених з обсягу страхового покриття. Таким чином, при такому страхуванні виключається можливість появи ризику, а разом з тим і можливих збитків, які не покриваються договором страхування. Це, у свою чергу, гарантує судновласнику отримання страхового відшкодування навіть у найважчих і найекстремальніших умовах. Вищевикладене свідчить про те, що стандартні застереження і умови страхування сьогодні є основними джерелами морського страхового права Англії та Норвегії.

Якщо ж порівнювати систему врегулювання протиріч з приводу обґрунтованості страхового відшкодування, а також його розміру у досліджуваних моделях страхування, то слід відмітити, що норвезька модель більш гнучка, ніж англійська, хоча в обох системах вирішення таких розбіжностей передбачає участь третіх осіб, які не є сторонами договору морського страхування, а саме страхових брокерів. Так, норвезька модель передбачає, що якщо суперечності не можуть бути врегульовані шляхом переговорів між страховим брокером та страховою компанією, то брокер влаштовує зустріч свого клієнта-представника судновласника, страхової компанії та юристів, під час якої відбувається остаточне врегулювання страхових збитків. В Англії структура страхової компанії є досить складною і розгалуженою, і тому питанням врегулювання розбіжностей стосовно збитків займається страховий брокер, але вже без участі страховальника та страховика. Брокер веде переговори зі спеціальною організацією в системі Ллойдс, що, у свою чергу, подовжує та ускладнює процес врегулювання розбіжностей і, відповідно, отримання страховальником страхового відшкодування. Можна стверджувати, що український шлях врегулювання таких розбіжностей знаходиться на початковому етапі розвитку, оскільки стосовно вказаної ситуації не існує чітко виробленої системи вирішення подібних спорів. Вказані розбіжності вирішуються у судовому порядку.

Порівнюючи українську модель з норвезькою та англійською, можна стверджувати, що вітчизняною практикою морського страхування не вироблені власні правила морського страхування, а тому більшою мірою адаптуються міжнародні, здебільшого англійські застереження і умови морського страхування. Однак, вбачається, що така ситуація є перехідною. З огляду на це, вважаємо за доцільне вироблення стандартних (типових) правил морського страхування і закріплення їх на законодавчому рівні.

Отже, метою цієї статті є аналіз джерел права у сфері морського страхування та його удосконалення. Саме розробка типових правил морського страхування і закріплення їх на законодавчому рівні зумовлює наукову новизну цієї статті.

Проблему джерел договору страхування вивчали українські правники, зокрема В. П. Янішен, О. В. Гринюк, О. С. Красільнікова, В. М. Нікіфорак та інші. Разом з тим, вважаємо, що правовому регулюванню договору морського страхування не приділено достатньої уваги у вітчизняній цивілістиці, а законодавче врегулювання договору морського страхування потребує удосконалення.

Враховуючи мету дослідження, спробуємо вирішити наступні завдання: на підставі аналізу джерел права, що регулюють відносини у сфері морського страхування в Україні та за кордоном, запропонувати пропозиції по вдосконаленню нормативних актів, що регулюють вказаний інститут.

Основними джерелами права, що регулюють відносини в галузі морського страхування в Україні, є Цивільний кодекс України (далі – ЦК України), Закон України «Про страхування», а також Кодекс торговельного мореплавства України (далі – КТМ України), який був прийнятий і покликаний регулювати відносини, що виникають у сфері торговельного мореплавства [3, 4, 5]. У процесі аналізу цих нормативно-правових актів постало питання про їх кодифікацію. Виходячи з того, що у цивільному праві існує два рівня кодифікації – загальний та спеціальний, загальний рівень вкладає в себе Конституцію України та ЦК України, якими охоплюються основні правила регулювання цивільно-правової сфери, КТМ України належить до другого – спеціального рівня кодифікації (п. 2 ч. 2 ст. 4 ЦК України) [6, с. 31, 7]. Отже, положення КТМ України повинні бути узгоджені з положеннями ЦК України.

З огляду на це, вважаємо за доцільне доповнити главу 67 ЦК України статтею «Застосування загальних правил про страхування до спеціальних видів страхування» наступного змісту: Правила, передбачені цієї главою, застосовуються до відносин щодо спеціальних видів страхування, включаючи і морське, якщо законами про ці види страхування не встановлено інше.

Характеризуючи джерела морського страхового права України, слід зазначити, що норми КТМ України щодо договору морського

страхування здебільшого носять диспозитивний характер і якщо це не суперечить правилам КТМ України, можуть бути змінені за згодою сторін (ст. 241 КТМ України). Вказані положення КТМ України не суперечать ст.ст. 6 і 7 ЦК України, якими прямо закріплюється самостійна правореґулююча роль договору і звичаю і навіть те, що сторони в договорі можуть відступити від положень актів цивільного законодавства і вреґулювати свої відносини на власний розсуд, якщо вказані акти не містять на те прямої заборони (ч. 3 ст. 6) [8, с. 9]. Ця норма дозволяє сторонам договору укласти вказаний договір на умовах, які найбільш широко застосовуються у відповідній галузі морської торгівлі. Це зумовлено тим, що у зовнішньоторгівельному обороті можуть брати участь як вітчизняні, так і іноземні страхувальники, отже, широко використовуються як джерела права основні правила, які склалися в практиці іноземних держав, котрі мають великі страхові ринки, а також у світовій практиці.

Так, найпоширенішими є британські так звані Застереження Інституту лондонських страховиків – об'єднання морських страховиків, яке, щоправда, з 1999 року під цією назвою вже не існує [9, с. 79–85]. У Східній Європі велика частина умов ґрунтується на Правилах страхування суден Індержстраху в редакції 1986 р., які було розроблено з урахуванням досвіду на провідних страхових ринках світу [10].

Британський і континентальний підходи до страхування каско різняться тим, що, згідно з другим, страхувальникові, аби він одержав відшкодування, досить поставити страховика перед фактом збитку, тоді як у британській практиці страхувальник має довести, внаслідок дії якого із застрахованих ризиків стався збиток. Отже, обов'язком страхувальника, за британською системою, є доведення причин збитку, тоді як за континентальною, у тому числі й східноєвропейською системою, страховик зобов'язаний довести, що збиток стався із однієї з виключених причин.

Англія, яка за декілька століть накопичила багатий прецедентний досвід, що був покладений в основу Закону про морське страхування 1906 року, який, до речі, широко застосовується в міжнародній практиці, виступає орієнтиром у морському страхуванні серед країн, навіть з розвиненим страховим ринком. Незважаючи на детальний характер цього документа, він допускає широке застосування правил, які склалися у діловому обороті, так званих звичаїв ділового обороту (*usages*).

Існує ряд конститутивних ознак, які, згідно з англійською страховою та судовою практикою, характерні для таких звичаїв. Оскільки вони використовуються і українськими учасниками міжнародного страхового ринку, вважаємо доцільним їх навести.

Однаковість (*uniformity*) – тобто загальна розповсюдженість відповідного правила у торговельному світі взагалі або в галузі морсь-

кого страхування. Наприклад, гарантія морехідності судна – це істотна умова будь-якого договору морського страхування.

Загальновідомість (*notoriety*), тобто звичай повинен існувати за таких обставин та протягом такого проміжку часу, щоб він став відомим усім особам, пов'язаним з морським страхуванням, а це створювало б презумпцію того, що на нього орієнтуються суб'єкти правочинів, що укладаються у сфері морського страхування.

Розумність (*reasonableness*). Оскільки дії в одній ситуації можуть визначатися розумними, а в іншій такими не визнаватися, то остаточне рішення про «розумність» звичаю ділового обороту відноситься до компетенції суду, який уповноважений за певними мотивами відкинути юридичну силу того чи іншого правила.

Звичай ділового обороту не повинен суперечити імперативним нормам права [11, с. 17–21].

Проведений аналіз джерел права, що регулюють відносини у сфері морського страхування в Україні та за кордоном, дає підстави стверджувати, що поруч із законодавством важлива роль у галузі морського страхування належить правилам, виробленим страховою практикою. До того ж, через міжнародний характер морської торгівлі, яку обслуговує морське страхування, як законодавство, так і звичай ділового обороту різних країн багато в чому подібні між собою та виявляють тенденцію до зближення.

**Список літератури:** 1. Використані матеріали Інтернет-сайту: [www.kredittilsynet.no/archive/stab\\_word/01/02/20010028.doc](http://www.kredittilsynet.no/archive/stab_word/01/02/20010028.doc) 2. Braekhus S., Bull H.J., Wilmot N. Marine Insurance Law. Forsikringsakademiet, Oslo, 1990. 3. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. 2003. №40–44. Ст. 356. 4. Закон України «Про страхування» // Відомості Верховної Ради України. 1996. №18 Ст. 78. 5. Кодекс торговельного мореплавства України. // Відомості Верховної Ради. 1995. № 47. Ст. 349. 6. Цивільне право України: Підручник: У 2т. / Борисова В.І. (кер. авт. кол.), Баранова Л.М., Жилінкова І.В. та ін./ За заг. ред. В. І.Борисової, І. В. Спасибо-Фатесвої, В.Л. Яроцького. Т.1. К., 2004. 7. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. 1996. №30. Ст.141. 8. Бервено С.М. Проблеми договірного права України: Монографія. К., 2006. 9. Оговорки Института лондонских страховщиков по страхованию грузов 1963 / В кн. Материалы по морскому праву зарубежных стран: (Морское страхование) // ЦНПІ Морського Флота. М., 1980. Вып. II. 10. Використані матеріали Інтернет-сайту: [www.ingosstrakh.ru/-ru/corporate/corp\\_alternate/hull/hull\\_transport/hull\\_transport\\_kasko/](http://www.ingosstrakh.ru/-ru/corporate/corp_alternate/hull/hull_transport/hull_transport_kasko/) 11. Мусин В.А. Сущность и предмет морского страхования по советскому и иностранному праву. Л., 1971.

*Надійшла до редакції 08.10.06*

*Ю. Ю. Рябченко*

## **ПРЕД'ЯВЛЕННЯ ПОЗОВУ ТА ПРАВА НА ПОЗОВ У СПРАВАХ ПРО ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ**

Чинне процесуальне законодавство стосовно захисту споживачів сьогодні дає відповідачеві по таких справах багато можливостей для різного роду процесуальних диверсій. Причому проблеми для споживача можуть початись вже на стадії пред'явлення позову. Тому постає проблема щодо недостатньої доступ-