

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

Іванова Вероніка Олегівна

УДК: 368.23.013

**СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ РИЗИКІВ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАХИСТУ
УЧАСНИКІВ МОРСЬКОГО ПІДПРИЄМСТВА**

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
к.ю.н., доцент
Олександра КРАСНІКОВА

освітньо-професійна програма
«Морське право»,
спеціальність 081 «Право»

Здобувач
Науковий керівник
Завідувач кафедри.
Нормоконтроль



м. Одеса – 2025 р.

АНОТАЦІЯ

Іванова В. О. Страхування морських ризиків як інструмент захисту учасників морського підприємства. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Дипломна робота присвячена дослідженню теоретико-правових засад страхування морських ризиків, їх класифікації та ролі в забезпеченні морського транспорту. Проаналізовано поняття морських ризиків, їх природні, технічні, антропогенні, економічні та політичні чинники, особливості їх виникнення на всіх етапах транспортного процесу. Окрему увагу приділено міжнародно-правовим та національним нормативним актам, які регулюють сферу морського страхування, та специфіці укладення договорів страхування. У роботі також розглядається морське страхування як важливий інструмент правового та економічного захисту учасників морського підприємства, зокрема судновласників, фрахтувальників, вантажовласників і перевізників, у процесі здійснення господарської діяльності на морі.

Проаналізовано сучасну практику страхування морських ризиків в Україні та за кордоном. Порівняно англійську, норвезьку та українську моделі правового регулювання, визначено основні особливості договорів морського страхування, роль страхових брокерів, види страхових полісів та механізми врегулювання збитків.

Проведено аналіз українського страхового ринку у сфері морських перевезень в умовах повномасштабної збройної агресії РФ. Систематизовано воєнні, економічні, екологічні, кадрові, цифрові та регуляторні ризики, а також проведено їх просторово-галузевий аналіз для ключових українських портів. Показано, що критичні загрози зосереджені в портах північно-західної частини Чорного моря, тоді як дунайські порти стикаються з іншими видами навантаження, що формує асиметрію в структурі небезпек.

Робота також висвітлює сучасні тенденції та інновації у сфері морського страхування, а саме: впровадження цифрових технологій, удосконалення

механізмів оцінки ризиків та адаптацію світових практик до українських умов. На основі проведеного дослідження сформульовано пропозиції щодо удосконалення національної системи страхування морських ризиків, підвищення стійкості морської інфраструктури та інтеграції України у світовий ринок морського страхування.

Ключові слова: морські ризики, морське страхування, страхування морських ризиків, воєнні ризики, портова інфраструктура, морське підприємство.

ABSTRACT

Ivanova V .O. Marine Risk Insurance as a Protection Tool for Participants of Maritime Enterprise. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

The thesis is devoted to a comprehensive study of the theoretical and legal foundations of marine risk insurance, its classification, and its role in ensuring maritime transport. The concepts of marine risks, their natural, technical, anthropogenic, economic, and political factors, and the peculiarities of their occurrence at all stages of the transport process are analyzed. Particular attention is paid to international legal and national regulatory acts governing the field of marine insurance and the specifics of concluding insurance contracts. The work also considers marine insurance as an important instrument of legal and economic protection for participants in maritime enterprises, in particular shipowners, charterers, cargo owners, and carriers, in the process of conducting economic activities at sea.

The current practice of marine risk insurance in Ukraine and abroad is analyzed. The English, Norwegian, and Ukrainian models of legal regulation are compared, and the main features of marine insurance contracts, the role of insurance

brokers, types of insurance policies, and mechanisms for settling claims are identified.

An analysis of the Ukrainian insurance market in the field of maritime transport in the context of full-scale armed aggression by the Russian Federation is conducted. Military, economic, environmental, personnel, digital, and regulatory risks are systematized, and their spatial and sectoral analysis is conducted for key Ukrainian ports. It is shown that critical threats are concentrated in the ports of the northwestern part of the Black Sea, while the Danube ports face other types of cargo, which creates asymmetry in the structure of hazards.

The work also highlights current trends and innovations in the field of marine insurance, namely: the introduction of digital technologies, the improvement of risk assessment mechanisms, and the adaptation of global practices to Ukrainian conditions. Based on the research, proposals have been formulated to improve the national marine risk insurance system, increase the resilience of maritime infrastructure, and integrate Ukraine into the global marine insurance market.

Keywords: marine risks, marine insurance, insurance of marine risks, war risks, port infrastructure, maritime enterprise.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ РИЗИКІВ.....	12
1.1. Поняття та класифікація морських ризиків.....	12
1.2. Правове регулювання страхування морських ризиків (міжнародні та національні акти)	21
1.3. Суб'єкти морського підприємства та їх страхові інтереси.....	25
1.4. Види страхування в морському підприємстві.....	31
РОЗДІЛ 2. ПРАКТИКА СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ РИЗИКІВ В УКРАЇНІ ТА ЗА КОРДОНОМ.....	39
2.1. Особливості укладення договорів страхування морських ризиків.....	39
2.2. Аналіз страхового ринку України у сфері морських перевезень.....	45
2.3. Зарубіжний досвід страхування морських ризиків.....	52
2.4. Проблеми та ризики, з якими стикаються учасники морського підприємства у сфері страхування.....	61
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ РИЗИКІВ.....	66
3.1. Оцінка ризиків у сфері морського підприємства України.....	66
3.2. Інновації у страхуванні.....	74
3.3. Перспективи вдосконалення нормативної бази та співпраці з міжнародними страховиками.....	83
ВИСНОВКИ.....	88
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	93

ВСТУП

Актуальність дослідження. Страхування морських ризиків посідає досить важливе місце у забезпеченні стабільності та безпеки міжнародних перевезень через те, що морський транспорт вважається однією із ключових ланок глобальної транспортної системи, він визнаний економічно вигідним, оскільки вартість морських перевезень значно нижча порівняно з іншими видами транспорту. Зі стрімким розвитком світової торгівлі, збільшенням вартості вантажів та зростанням складності логістичних ланцюгів зростає потреба у надійних та дієвих механізмах захисту від ризиків, які притаманні морській діяльності.

Особливої гостроти питання страхового захисту набуває для України, яка має стратегічне географічне розташування на узбережжі Чорного моря та розвинену морську галузь. Повномасштабне вторгнення РФ радикально змінило все: безпека морських маршрутів та стан морської інфраструктури зазнали серйозних викликів. Замінування акваторій, руйнування портів, кібернетичні загрози, блокування основних логістичних коридорів формують новий, безпрецедентний рівень небезпеки, що не має аналогів у сучасній європейській практиці та суттєво ускладнює морське судноплавство.

На фоні цих викликів система морського страхування в нашій державі опинилася перед необхідністю адаптації до нової реальності. Всі наявні страхові інструменти виявилися недостатніми та недосконалими для покриття комплексних та непередбачуваних втрат, які спричинені воєнними діями. Це вимагає перегляду підходів до управління ризиками, розроблення нових моделей страхового захисту та вдосконалення нормативно-правової бази. Через це дослідження механізмів страхування морських ризиків у період воєнних загроз набуває особливого значення.

Крім того, актуальність теми підсилюється необхідністю наукового опрацювання інноваційних підходів у галузі морського страхування, зокрема впровадження цифрових технологій, аналітичних платформ, систем моніторингу ризиків та міжнародних стандартів безпеки. Важливим аспектом

актуальності є також розгляд морського страхування як інструменту правового та економічного захисту учасників морського підприємства, що дозволяє мінімізувати їх фінансові втрати та забезпечити безперервність господарської діяльності в умовах підвищених ризиків.

Отже, дослідження правових, організаційних та екологічних аспектів страхування морських ризиків є досить актуальним та має важливе значення як для науки, так і для практики.

Мета дослідження. Метою дослідження є вивчення теоретичних засад, правових механізмів та практичних підходів до страхування морських ризиків, із акцентом на аналіз ключових проблем та тенденцій, які впливають на ефективність системи страхового захисту у морській галузі, а також розкриття ролі морського страхування як інструменту правового та економічного захисту учасників морського підприємництва в процесі здійснення ними господарської діяльності.

Для досягнення поставленої мети визначено такі основні **задачі роботи:**

1. Проаналізувати морські ризики, нормативно-правове регулювання їх страхування та страхові інтереси суб'єктів морського підприємства.
2. Дослідити практику укладення договорів морського страхування в Україні та за кордоном.
3. Провести аналіз страхового ринку України у сфері морських перевезень та вивчити зарубіжний досвід страхування морських ризиків.
4. Виявити основні проблеми та ризики, з якими стикаються учасники морського підприємства у сфері страхування.
5. Проаналізувати інноваційні підходи та практики у сфері морського страхування.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у процесі страхування морських ризиків та забезпечення безпеки морського підприємства.

Предметом дослідження є страхування морських ризиків як інструмент правового та економічного захисту учасників морського підприємства.

Методи дослідження. Для проведення дослідження автор керувався сукупністю загальнонаукових та спеціальних методів пізнання, зокрема:

- аналіз і синтез – для визначення сутності та класифікації морських ризиків;
- порівняльно-правовий метод – для зіставлення англійської, норвезької та української моделей морського страхування;
- статистичний метод – для аналізу показників страхового ринку України;
- системний підхід – для визначення впливу воєнних, економічних, екологічних та цифрових ризиків на морську інфраструктуру;
- метод узагальнення – для формулювання практичних пропозицій;
- логіко-структурний метод – для побудови цілісної моделі розвитку страхування морських ризиків.

Аналіз використаних джерел та літератури. Дослідження проблематики морського страхування базується на широкому комплексі нормативно-правових актів, міжнародних конвенцій, наукових статей, аналітичних оглядів та спеціалізованих публікацій, які дали змогу всебічно розкрити як теоретичні засади, сучасні практичні тенденції розвитку даної сфери, так і актуальні практичні проблеми, які виникають у сучасних умовах.

Фундаментальну основу становлять міжнародно-правові акти, які регламентують загальні правила мореплавства та правовий статус учасників перевезень, зокрема Конвенція ООН з морського права 1982 року, Гаазькі, Гамбурзькі та Роттердамські правила, а також міжнародні договори щодо перевезення вантажів морем. Вони формують первинне нормативне підґрунтя сучасної системи морського страхування.

Значний масив джерел складають національні нормативно-правові акти України, зокрема Кодекс торговельного мореплавства України, Цивільний кодекс України та Закон України «Про страхування», а також спеціальні підзаконні акти Міністерства транспорту та профільних органів щодо розслідування аварійних морських подій, управління безпекою судноплавства

та порядку страхування на морському транспорті. Досить важливе місце посідають сучасні нормативні акти, які регулюють страхування воєнних ризиків та надання державних гарантій відшкодування шкоди, ухвалені після початку повномасштабної агресії РФ. Аналіз цих документів дозволяє виявити специфіку регулювання морських ризиків у період воєнного стану.

Окрему, не менш важливу групу, становлять зарубіжні нормативні акти у сфері морського страхування, зокрема Marine Insurance Act 1906 та Insurance Act 2015, Nordic Marine Insurance Plan 2019. Вони відіграють основну роль у формування міжнародної страхової практики.

Важливим аналітичним підґрунтям дослідження є праці українських науковців, зокрема О.О. Балобанової та О.О. Андріященко «Страхування морських перевезень вантажу: окремі організаційно-правові аспекти», де розглядаються правові, економічні та організаційні засади морського страхування та умови договорів, Л.А. Ольховик та О.В. Єпатко «Поняття морського страхування», де досліджується поняття та юридична характеристика договору, його об'єкт та основні ознаки, а також зарубіжних вчених, зокрема М. Caprolu «Vessels cybersecurity: issues, challenges, and the road ahead», де аналізуються проблеми кібербезпеки морських, М. Masum Billah «Effects of insurance on maritime liability law: a legal and Economic analysis», де розглядається вплив страхування на морське право та економічні наслідки застосування страхових механізмів у регулюванні морських ризиків.

Наукова новизна одержаних результатів:

- проведено систематизацію та класифікацію морських ризиків з урахуванням сучасних викликів та складності логістичних ланцюгів;
- проаналізовано міжнародне та національне правове регулювання страхування морських ризиків із виділенням прогалин та протиріч, що сприяє підвищенню ефективності правового механізму страхового захисту;
- виявлено основні проблеми та перспективи розвитку страхування морських ризиків, включно з інноваційними підходами до страхового

покриття, що дозволяє запропонувати практичні рекомендації для вдосконалення як нормативної бази, так і страхових інструментів.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені у магістерському (дипломному) дослідженні положення, висновки та пропозиції можуть бути використані: а) у науково-дослідницькій сфері – як основа для подальшої теоретичної розробки питань, які стосуються класифікації морських ризиків, удосконалення страхових інструментів та гармонізації норм у сфері страхування морських ризиків; б) правотворчості – як рекомендації для вдосконалення українського законодавства про страхування морських ризиків та створення ефективного правового механізму захисту учасників морської діяльності; в) у правозастосовній діяльності – як практичний інструмент для страхових компаній, судновласників, органів контролю та судових органів при врегулюванні страхових спорів та оцінці ризиків у морській галузі; г) у навчальному процесі – при викладанні дисциплін з морського страхування, підготовці підручників, навчальних посібників та методичних рекомендацій для студентів та науковців.

Апробація результатів. Основні положення та висновки магістерської роботи були оприлюднені на таких наукових конференціях:

1. XV Всеукраїнська студентська наукова конференція «Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства» (20 листопада 2025 року, Одеса) – тези на тему «Проблеми та ризики, з якими стикаються учасники морського підприємства у сфері страхування».

2. XI Всеукраїнська наукова-практична онлайн конференція молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (27 листопада 2025 року, Одеса) – тези на тему «Аналіз страхового ринку України у сфері морських перевезень».

Обґрунтування структури роботи. Структура роботи обумовлена метою та завданнями дослідження і складається зі вступу, трьох розділів, які об'єднують одинадцять підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Такий поділ дозволяє послідовно та всебічно розкрити тему

дослідження, рухаючись від теоретичних основ страхування морських ризиків до аналізу практичних аспектів та перспектив розвитку даної галузі.

У першому розділі «Теоретико-правові основи страхування морських ризиків» розглядаються поняття морських ризиків та їх класифікація. Окрему увагу приділено правовому регулюванню страхування морських ризиків. Також у даному розділі досліджуються суб'єкти морського підприємства та їх страхові інтереси, що допомагає зрозуміти роль кожного учасника. Завершується розділ аналізом видів страхування, які застосовуються у морській діяльності.

Другий розділ «Практика страхування морських ризиків в Україні та за кордоном» присвячений детальному розгляду аспектів укладення та реалізації страхових договорів у морській сфері. У ньому детально розглядаються особливості укладення договорів страхування морських ризиків, їх структура та основні умови, які забезпечують ефективний захист страхувальників. Значна увага приділяється аналізу страхового ринку України у сфері морських перевезень. Також у даному розділі розглядається зарубіжний досвід, який дозволяє виявити кращі практики та можливості до їх адаптації до українських умов. Розділ завершується аналізом проблем та ризиків, з якими стикаються учасники морського підприємства.

У третьому розділі «Проблеми та перспективи розвитку страхування морських ризиків» виявляються основні проблеми та шляхи удосконалення страхових механізмів. Окрему увагу приділено оцінці ризиків, які характерні для морських підприємств України, та їх вплив на ефективність страхового захисту. Також розглядаються інновації у страхуванні, сучасні технологічні рішення. Крім того, аналізуються перспективи вдосконалення нормативної бази, що дозволяє підвищити рівень захисту. Така структура забезпечує логічний перехід від теоретичних основ до практичного аналізу, що дозволяє не тільки виявити існуючі проблеми, а й запропонувати конкретні шляхи їх вирішення з урахуванням кращих світових практик.

У висновках наведено узагальнення основних результатів дослідження.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ РИЗИКІВ

1.1 Поняття та класифікація морських ризиків

Морський транспорт вважається однією із ключових ланок глобальної транспортної системи, він визнаний економічно вигідним, оскільки вартість морських перевезень значно нижча порівняно з іншими видами транспорту. Це якраз зумовлено тим, що утримання морських шляхів не потребує значних витрат, а судна можуть перевозити великі обсяги вантажів і пасажирів у стислі терміни, не завдаючи шкоди довкіллю.

Слід зазначити, що морське судноплавство завжди пов'язане з підвищеним ризиком. На безпеку рейсу впливають багато чинників: тип і технічний стан судна, пора року, в якій здійснюється рейс, характер вантажу, акваторія маршруту та інші умови. Під час рейсу судно чи вантаж можуть постраждати або навіть загинути через шторм, потрапляння на міліну та інші природні небезпеки. Такі події, як правило, не можуть розцінюватися як провина судновласника чи будь-якої іншої особи через те, що вони зумовлені впливом зовнішніх обставин, які не залежать від людської волі.

Для забезпечення безпеки морських перевезень важливо постійно модернізувати флот: підвищувати потужність двигунів, автоматизувати процеси, покращувати екологічні показники та збільшувати тоннаж і швидкість суден. Однак, через особливості роботи цього виду транспорту, навіть технічні вдосконалення не гарантують повного захисту від різноманітних ризиків, які можуть спричинити значні збитки.

Саме тому страхування є невід'ємною частиною морських перевезень. Для зменшення фінансових ризиків необхідно ретельно досліджувати їх природу, форми прояву та масштаби, систематизуючи всі можливі загрози в єдину класифікацію.

В економічній літературі представлено багато спроб надати визначення поняттю «ризик», але науковці приходять до єдиного висновку, що ризик – це імовірність настання непередбачених подій, які можуть призвести до збитків чи шкоди [15].

Законодавчими актами закріплено різне тлумачення поняття «ризик на морському транспорті». Так, за одним з них, це «імовірність виникнення обставин, що обумовлюють аварійні події» [29]. Інший визначає його як «дії, не передбачені правилами, якими слід керуватися у визначеній несприятливій ситуації, усвідомлено розпочаті з метою запобігання або зменшення шкоди людям, судну або вантажу, яка може бути заподіяна їм, якщо в умовах конкретної небезпеки немає можливості діяти у відповідності з установленими правилами» [28], у третій редакції надається таке визначення: «морські ризики – усі умисні дії чи свідомо бездіяльність, що потенційно здатні порушити законність і порядок, завдати шкоди особі, приватній власності і оточуючому середовищу у морських районах, і загрожують миру й стабільності» [33].

Узагальнюючи вищезазначене, ризик у сфері морських перевезень – це ймовірність виникнення непередбачених ситуацій, спричинених зовнішніми або внутрішніми факторами, які можуть виникнути під час транспортування вантажів чи пасажирів морським шляхом і призвести до пошкодження майна або фінансових втрат. Такі ризики є випадковими та непередбачуваними за часом, тому єдиним ефективним способом мінімізації або запобігання збиткам є страхування, яке ґрунтується на чіткій класифікації ризиків.

Морські ризики можна класифікувати за такими основними критеріями:

- об’єкт прояву ризику (що саме під загрозою);
- походження ризику (причини виникнення);
- можливість впливу на ризик (чи можна його контролювати);
- етап транспортування (на якій стадії виникає загроза);
- вид перевезень (вантажні, пасажирські тощо);
- територія виникнення (географічний фактор);
- розмір збитків (масштаб наслідків);

– можливість страхування (чи підлягає страховому покриттю) [15].

Слід звернути увагу на те, що ризики на морському транспорті тісно переплітаються між собою та можуть належати одночасно до різних класифікаційних ознак, які можна розділити:

1. За об'єктом прояву ризики в морському транспорті поділяються на три основні категорії: майнові, особисті та ризики цивільної відповідальності.

Майнові ризики стосуються можливого пошкодження або втрати майна. До їх основних об'єктів можна віднести: судно, вантаж, багаж, фрахт, очікуваний прибуток, заробітна плата екіпажу та інтереси кредиторів. Судно як складний інженерний комплекс включає корпус, надбудови, технічні системи та обладнання. Вантаж поділяється на штучний, тарний, наливний, насипний та небезпечний, кожен з яких має специфічні характеристики та ризики. Фрахт визначається договірними умовами і може охоплювати додаткові витрати на перевезення.

Особисті ризики пов'язані із загрозою життю та здоров'ю пасажирів і членів екіпажу. Вони виникають у разі аварій, надзвичайних ситуацій або інших несприятливих подій під час морського перевезення.

Ризики цивільної відповідальності судновласника виникають перед третіми особами, включаючи зіткнення суден, пошкодження інших об'єктів, забруднення навколишнього середовища, неналежне зберігання вантажу, а також витрати на запобігання збиткам. Ці ризики можуть призвести до значних фінансових зобов'язань і юридичних наслідків.

2. За характером походження морські ризики класифікуються за першопричиною їх виникнення, незалежно від наслідків.

Природні ризики виникають незалежно від людської діяльності. До них відносяться несприятливі погодні явища, такі як шторми, урагани, зливи, буревії, град, циклони, снігопади та льодоутворення. Також сюди включаються явища, що мають стихійний характер, наприклад, удари блискавки.

Антропогенні ризики пов'язані з діяльністю людини та виникають через помилки в управлінні судном або недбале поводження з його елементами. Ця категорія включає вибухи, які можуть спричинити руйнування корпусу судна через займання вибухонебезпечних речовин, пожежі, що охоплюють суднові приміщення чи вантажі, зіткнення суден або їх контакт із стаціонарними об'єктами, такі як нафтобурові платформи. Також до антропогенних ризиків належать посадка судна на мілину, пошкодження корпусу внаслідок влучання снарядів чи мін, а також протиправні дії третіх осіб, включаючи крадіжки, піратство та умисне пошкодження майна.

Іноді природні та антропогенні ризики взаємодіють. Наприклад, людська недбалість у зберіганні вантажу може поєднатися з природними факторами, що призведе до самозаймання.

Технічні ризики пов'язані з експлуатаційними та конструктивними особливостями суден. Вони включають фізичний знос матеріалів, приховані виробничі дефекти, неточності в навігаційних картах, помилки в конструктивних розрахунках, неякісний ремонт, що призводить до порушення технологій, а також втрату остійності чи плавучості судна. До цієї групи також належать дрейф судна, обриви ланцюгів та інші аварійні ситуації технічного характеру.

Ринкові ризики обумовлені економічними факторами, такими як сезонність перевезень, коливання цін на послуги морського транспорту, конкуренція між перевізниками, зниження попиту з боку клієнтів або зменшення зовнішньоекономічної активності.

Політичні ризики виникають через зміни у державній політиці або міжнародній ситуації. До них відносяться обмеження вільної торгівлі, міждержавні конфлікти, терористичні акти та інші події, що впливають на стабільність морських перевезень.

3. За можливістю впливати на ризик, можна виділити:

а) ризики, які залежать від членів екіпажу:

– порушення правил плавання та розходження суден;

- порушення правил судноводіння (наприклад, прокладки курсу, визначення і контролю місця судна на ходу та стоянці, використання технічних засобів навігації тощо);

- недотримання загальноприйнятих практичних прийомів та способів управління судном (невикористання якорів, невірний вибір швидкості при маневруванні тощо);

- порушення вимог із безпеки морського перевезення вантажів;

- не виправданий ризик – навмисне прийняття рішень, при яких небезпека наслідків, що можуть наступити у випадку неблагополучного результату цих рішень, перевищує очікуваний від них ефект (наприклад, щодо вибору шляху судна, виходу в море з неповним екіпажем або непрацюючими технічними засобами);

- порушення трудової дисципліни;

- порушення правил технічної експлуатації;

- порушення правил протипожежної безпеки;

- навмисні дії – навмисно усвідомлені дії з метою уникнення більш важких наслідків;

б) ризики, які не залежать від членів екіпажу:

- природні ризики;

- технічні ризики;

- непередбачені обставини – випадкові обставини, що неможливо було завчасно передбачати, щоб здійснити відповідні профілактичні заходи на морському транспорті;

- піратський напад тощо [15].

На жаль, за статистикою 80% екстремальних ситуацій на морському транспорті зумовлені помилками членів екіпажу, які складно спрогнозувати. [15].

4. Морські ризики можуть бути класифіковані за етапами транспортного процесу, кожен з яких має свої характерні загрози.

На етапі підготовки до перевезення виникають ризики, пов'язані з проведенням вантажних операцій у порту відправлення. Цей період характеризується потенційною небезпекою пошкодження вантажу під час завантаження, неправильного складання або недостатнього закріплення.

Основний етап транспортування від порту відправлення до порту призначення містить найбільшу кількість потенційних ризиків. До них належать несприятливі погодні умови, технічні несправності судна, зіткнення з іншими об'єктами, а також можливість виникнення пожеж або інших аварійних ситуацій під час тривалого перебування у відкритому морі.

Завершальний етап, що включає розвантажувальні операції в порту призначення, також несе певні ризики. Вони можуть бути пов'язані з пошкодженням вантажу під час вивантаження, помилками в документальному оформленні або несанкціонованим доступом до вантажу. Кожен з цих етапів вимагає особливої уваги та ретельного дотримання процедур безпеки для мінімізації потенційних загроз.

5. За видами перевезень ризики на морському транспорті поділяються на:

а) ризики вантажних перевезень, які пов'язані не тільки з пошкодження чи знищення вантажу, а і судна внаслідок неправильного перевезення вантажу (наприклад, займання вибухонебезпечних речовин під час іскроутворення, ударів тощо). Вважається, що ризики вантажних перевезень більші ніж пасажирських, оскільки основними вантажами морського транспорту є нафта й нафтопродукти, скраплений газ та продукти хімічної промисловості, залізна руда, сировина та напівфабрикати для алюмінієвої промисловості тощо.

б) ризики пасажирських перевезень характерні для комфортабельних швидкісних морських суден, призначених для перевезення пасажирів. Особливим ризиком, який супроводжує пасажирські морські перевезення є ризик вандалізму [15].

6. За територією виникнення можна виділити такі ризики:

а) внутрішньодержавні – ризики, які супроводжують морський транспорт, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів у Чорноморсько-Азовському басейні;

б) міжнародні – ризики, що супроводжують морський транспорт, який здійснює перевезення вантажів і пасажирів морськими шляхами сполучення в порти інших країн (Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії тощо) [15].

7. За розміром збитків виділяють:

а) катастрофічні ризики – це ризики, які спричинили загибель судна або таке його конструктивне руйнування, після якого проведення відновлювального ремонту недоцільне, а також:

- залишення судна в морі екіпажем і пасажирями;
- людські жертви, загибель або зникнення людини із судна;
- зникнення судна безвісти, тобто відсутність будь-яких відомостей про судно протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, то протягом шести місяців;
- сильне забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо;

б) великі ризики – це ризики, які викликані пожежею, вибухом, посадкою на мілину, торканням, зіткненням з льодовиками тощо, менш відчутні економічно у порівнянні з катастрофічними, але імовірність їх виникнення є вищою, тому завдають великих збитків, які значно перевищують середній рівень збитків та можуть призвести до:

- серйозних тілесних ушкоджень людини;
- втрати судном морехідного стану;
- пошкодження знарядь лову, що з'єднані із судном флоту рибного господарства;
- забруднення навколишнього природного середовища тощо;

в) середні можуть призвести до невеликих за розміром збитків, але більших за малі, внаслідок яких може бути завдане серйозне пошкодження

судну, його конструкції (виведення з експлуатації засобів навігації, пошкодження суднових пристроїв та корпусу судна тощо), але яке не призвело до втрати морехідного стану судна;

г) малі, такі, що можуть призвести до незначних збитків, а саме: незначні експлуатаційні пошкодження судна, його конструкцій, обладнання (наприклад, навігації), пошкодження судном підводних інженерних споруд та берегових споруд (причалів, хвилерізів, молів тощо), що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища [28].

Класифікація ризиків за масштабом потенційних збитків дозволяє провести глибший аналіз наслідків їхньої реалізації у сфері морських перевезень. Такий підхід сприяє розробці комплексної системи управління ризиками, що враховує різні рівні можливих втрат.

8. У залежності від можливостей страхування ризику поділяються на страхові та нестрахові.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про страхування», страховий ризик – подія, на випадок виникнення якої проводиться страхування, яка має ознаки ймовірності та випадковості настання [32].

Для того, щоб ризик можна було застрахувати, він обов'язково повинен мати випадковий характер, тобто настання страхових подій не може бути викликане цілеспрямованим впливом зацікавленої особи та має кількісну оцінку.

До нестрахових ризиків належать ризики, що не включені в договір страхування, а також ті ризики, рівень допустимих збитків яких важко визначити (наприклад, збитки, що сталися внаслідок навмисних дій страхувальника, неморехідного стану судна, від природних властивостей вантажу, ядерна шкода, війна, арешт тощо).

У сучасних умовах широкого впровадження економічних реформ та активізації партнерських відносин з іншими країнами, морське страхування відіграє важливу роль.

Страхування морських ризиків – це один із видів транспортного страхування, який охоплює майнові інтереси пов'язані з морським судноплавством і перевезенням вантажів і пасажирів. Об'єктами морського страхування можуть бути морські судна, вантажі, фрахт, контейнери, цивільна відповідальність судновласника й перевізника перед третіми особами, пасажирів, члени екіпажу тощо.

Страхування морських ризиків відрізняється значними особливостями:

- охоплює дуже великі ризики, що обумовлює формування та функціонування об'єднань страховиків у цій сфері, а також передбачає узгодження дій страхових компаній з перестраховиками;

- при здійсненні морського страхування необхідно дотримуватись міжнародних правил і умов міжнародних контрактів. Переважна кількість договорів морського страхування укладається на основі Морського страхового полісу Ллойда та Застережень Інституту лондонських страховиків;

- договори морського страхування відрізняються складністю, тому рекомендується їх укладати за посередництвом кваліфікованих страхових брокерів, які забезпечують оптимальні умови страхування;

- крім звичайних об'єктів морського страхування таких як судно, вантаж, фрахт, цивільна відповідальність судновласника й перевізника, виділяються ще такі об'єкти як плата за проїзд, орендна плата, заробітна плата, інші винагороди капітану та екіпажу;

- використовується інший підхід щодо визнання недійсності договору страхування [15].

Так, згідно п. 1 ч. 1 ст. 998 Цивільного Кодексу України «договір страхування визначається судом недійсним, якщо його укладено після настання страхового випадку» [40].

За думкою вчених Панченко О. та Штирхун Х., договір морського страхування зберігає силу, якщо навіть до моменту його укладення можливість збитків, що підлягають відшкодуванню, вже минула або ці збитки вже виникли. Однак, якщо страховик під час укладення договору морського

страхування знав або повинен був знати, що можливість настання страхового випадку виключена, або страхувальник знав або повинен був знати про збитки, що вже сталися та підлягають відшкодуванню страховиком, виконання договору страхування не є обов'язковим для сторони, якій не було відомо про ці обставини [15].

Страховий захист на морському транспорті набуває дедалі більшої актуальності через різноманітність морських ризиків, кожен з яких має унікальну природу та особливості. Ці ризики можуть суттєво порушувати роботу морських перевезень і спричиняти значні збитки. Тому, використовуючи зарубіжний досвід та вітчизняні системи управління ризиками, потрібно створити комплексну систему попередження та страхування морських ризиків, ґрунтуючись на запропонованій класифікації.

1.2 Правове регулювання страхування морських ризиків (міжнародні та національні акти)

Морське страхування – перший і найбільш давній вид страхування. Можна вважати, що воно в зародковому вигляді існувало вже в період Левантійської імперії (900 – 700 років до н.е.) [9, с. 138].

З розвитком торгового мореплавання і торгівлі вантажі усе частіше стали перевозитися на судах, що належать іншим особам. Це призвело до поділу інтересів у цілості судів і вантажів, а відповідно, і до розмежування морського страхування на три сфери:

- страхування судів (КАСКО);
- страхування відповідальності судновласників;
- страхування вантажів (КАРГО) [9, с. 138].

Насамперед, треба зазначити, що правове регулювання страхування морських ризиків – це комплекс правових норм і механізмів, які визначають умови, порядок та особливості здійснення страхування у сфері морських перевезень, охоплюючи як національні, так і міжнародні правові акти. У сучасному глобалізованому світі морські перевезення відіграють досить

важливу роль у забезпеченні економічних зв'язків між державами, що, у свою чергу, вимагає ефективного механізму захисту майнових інтересів учасників морської діяльності. У цьому контексті страхування морських ризиків виконує ключову функцію мінімізації збитків, пов'язаних із ризиками, властивими морському транспорту.

Варто зазначити, що в Україні правове регулювання морського страхування базується на загальних положеннях цивільного та господарського права, а також на спеціальних актах. Основу національного законодавства становлять Цивільний кодекс України та Господарський кодекс України, в яких передбачено загальні принципи страхування, укладення договорів страхування, права і обов'язки сторін, умови настання страхових випадків тощо. Специфіку страхування морських ризиків розкривають положення Кодексу торговельного мореплавства України, зокрема розділи, що регулюють морські перевезення, обов'язкове страхування відповідальності перевізника, а також особливості фрахтування суден.

Також досить значну роль відіграє Закон України «Про страхування», що визначає основні вимоги до суб'єктів страхового ринку, порядок здійснення обов'язкового і добровільного страхування, питання ліцензування та нагляду за діяльністю страховиків. Саме на його основі формується підґрунтя для розробки типових правил страхування морських ризиків, якими керуються страхові компанії в Україні.

Через те, що морське страхове право досить тісно пов'язано з морським правом, яке ускладняється наявністю «іноземного елемента», його неможливо повністю врегулювати лише нормами національного законодавства. Вплив іноземних чинників використання спеціальних підходів до регулювання майнових відносин, що й, у свою чергу, спричинило формування юридичних норм, які дають сторонам можливість самотійно визначити застосовне право.

Правове регулювання міжнародних морських перевезень базується на численних міжнародних конвенціях та угодах, які забезпечують єдині

стандарти для судноплавства, безпеки та охорони морського середовища. До таких можна віднести наступні:

1) Міжнародна конвенція ООН з морського права UNCLOS (1982 р.) – як основний документ, який встановлює правовий режим територіальних вод, виключної економічної зони, континентального шельфу та відкритого моря. Конвенція ООН також визначає права та обов'язки держав у використанні морських просторів, включаючи питання навігації та захисту морського середовища [21].

2) Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.). Ця Конвенція більш відома як Гаазькі правила. Конвенція визначає основні зобов'язання сторін договору морського перевезення вантажів і встановлює відповідальність перевізника за збереження вантажу. Гаазькі правила передбачають обмеження відповідальності перевізника, якщо він доведе, що вживав усіх необхідних заходів для запобігання пошкодженню вантажу [22].

3) Конвенція ООН про морське перевезення вантажів (1978 р.). Конвенція більш відома як Гамбурзькі правила. Конвенція була розроблена як більш сучасна альтернатива Гаазьким правилам та регулює морське перевезення з урахуванням інтересів країн, що розвиваються. Конвенція 1978р. встановлює більш жорсткі вимоги до перевізників у питаннях відповідальності за втрату чи пошкодження вантажів і знижує можливості для обмеження відповідальності [14].

4) Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів (2008 р.). Конвенція більш відома як Роттердамські правила. Роттердамські правила – це новий набір правил, що був прийнятий для більш повного охоплення сучасних потреб у морських перевезеннях, включаючи комбіновані перевезення, де морське транспортування є лише частиною маршруту. Роттердамські правила враховують мультимодальні перевезення і передбачають більшу відповідальність перевізника за збереження вантажу [13].

Одним із основоположних елементів правового регулювання морських перевезень є визначення відповідальності перевізника за цілісність і збереження вантажу. Основні принципи цієї відповідальності закріплені в Гаазьких та Гамбурзьких правилах, які допускають можливість обмеження відповідальності перевізника, за умови його сумлінних дій. Водночас, якщо шкода вантажу виникла внаслідок грубої недбалості або умисних дій перевізника, встановлені обмеження можуть не застосовуватись.

Оскільки перевезення морським транспортом пов'язане з багатьма ризиками, обов'язковим елементом цих відносин є страхування. Страхування вантажів належить до добровільних видів страхування. Аналіз цього виду страхування є доволі складним, оскільки у звітності не проводиться розподіл страхових внесків і виплат за окремими видами транспорту.

Досліджуючи правові аспекти страхування морського вантажу, вчені Балобанов О.О. і Андріященко О.О. відзначають: «Нині застосовуються три типи стандартних умов страхування вантажу, незалежно від виду транспорту, яким він перевозиться. Це страхування «з відповідальністю за всі ризики», «без відповідальності за ушкодження, крім випадків катастрофи» і «з відповідальністю за окрему аварію». Якщо вантаж застрахований «з відповідальністю за всі ризики», страховик відшкодує збитки від ушкодження або повної втрати всього вантажу чи його частини, що виникли з будь-яких причин, окрім спеціально оговорених. Страхування «без відповідальності за ушкодження, крім випадків катастрофи» означає, що збитки від ушкоджень вантажу не відшкодовуються... Нечастий варіант страхування «з відповідальністю за окрему аварію» ставить за обов'язок страховій компанії відшкодувати збитки від ушкодження або повної втрати вантажу чи його частини тільки у випадку аварійних ситуацій, що виникли внаслідок конкретних причин» [3].

Повномасштабна війна в Україні зумовила необхідність страхування морських вантажів від воєнних ризиків. 22 липня 2022 року Україна, росія, Туреччина та Організація Об'єднаних Націй підписали «Ініціативу щодо

безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів». Після того як РФ вийшла з «зернової угоди», розміри ризиків, а отже і страхових платежів, на стільки збільшились, що це призвело до припинення судноплавства. Але Кабінет Міністрів України разом з провідними британськими компаніями та міжнародним брокером з перестрахування Marsh McLennan уклали угоду, згідно з якою був запущений механізм Unity Facility. Спочатку за новим механізмом відбувалося лише страхування зерна. З лютого 2024 року за цим механізмом почали здійснювати і страхування інших вантажів. Вирішення проблеми з страхуванням дозволило Україні станом на 18.10.2023 року вивезти 7,9 млн тон зерна, з них – 70% морським шляхом [4].

Таким чином, правове регулювання страхування морських ризиків є невід’ємною складовою функціонування міжнародної та національної системи морських перевезень, що спрямоване на захист майнових інтересів усіх учасників перевізного процесу. Система нормативно-правових актів, яка включає як внутрішнє законодавство України, так і міжнародні конвенції, формує чіткі правила щодо відповідальності, умов страхування та відшкодування збитків. В умовах новітніх викликів, таких як збройний конфлікт, правові механізми продовжують розвиватися, зокрема через впровадження спеціалізованих міжнародних страхових програм, що дозволяє забезпечити безперервність морських перевезень навіть у кризових обставинах.

1.3 Суб’єкти морського підприємства та їх страхові інтереси

Морське підприємство, як правило, означає комерційну та пов’язану з нею діяльність, що здійснюється на морі, і охоплює широкий спектр видів бізнесу та операцій, пов’язаних з океаном, судноплавством та суміжними галузями, за винятком перевезення пасажирів. Це не тільки перевезення вантажів, а й такі види діяльності, як розвідка, оборона і навіть океанографічні дослідження [68].

Слід зазначити, що у структурі морського підприємства важливе місце займають його суб'єкти, які відіграють ключову роль у забезпеченні безперервного функціонування морських перевезень, експлуатації флоту та здійсненні господарської діяльності в галузі морського транспорту. Кожен із таких суб'єктів має свій чітко окреслений правовий статус, коло обов'язків та відповідні страхові інтереси, що впливають із характеру їхньої діяльності.

Основними суб'єктами морського підприємства є судновласники, фрахтувальники, оператори суден, екіпаж судна, портові оператори, морські агенти, а також інші учасники логістичного ланцюга – вантажовласники (вантажовідправники, вантажоодержувачі) та страхові компанії.

Один із ключових аспектів функціонування морського підприємства полягає в чіткому розумінні ролі його основних суб'єктів. Ці учасники забезпечують безперервність логістичного процесу, ефективність перевезень, збереження вантажу та дотримання норм морського і господарського права. Кожен із них виконує свою специфічну функцію, що в сукупності формує єдину систему морського транспорту.

Судновласник – це власник судна або інша організація чи особа, така як менеджер, агент або фрахтувальник судна без екіпажу, яка взяла на себе відповідальність за експлуатацію судна від власника і яка, беручи на себе таку відповідальність, погодилася взяти на себе обов'язки та відповідальність, покладені на судновласників відповідно до Конвенції про працю в морському судноплавстві (2006 р.), незалежно від того, чи виконують інші організації чи особи певні обов'язки або відповідальність від імені судновласника [57].

Його основним страховим інтересом є страхування корпусу судна (Hull Insurance) та страхування від відповідальності перед третіми особами (Protection and Indemnity Insurance).

Фрахтувальник орендує судно на певний період або рейс, займаючись логістикою, плануванням рейсу та операційними витратами, такими як паливо та портові збори. Існують різні типи фрахтування, що передбачають різні рівні контролю, відповідальності та фінансових домовленостей [46].

Також слід звернути увагу на те, що фрахтувальник посідає вагоме місце у структурі морського підприємства у зв'язку з тим, що саме від його участі залежить організація та економічна доцільність морського перевезення в цілому. Тобто, він є тією ланкою, яка з'єднує інтереси судновласника, вантажовласника, а також інших учасників перевізного процесу.

У свою чергу, оператор судна виконує функції управління судном від імені судновласника. До його основних обов'язків входить організування комерційної експлуатації, забезпечення екіпажу, дотримання нормативних стандартів, організування перевезення, а також контроль дотримання нормативних стандартів та міжнародних конвенцій. У практиці оператор є третьою стороною між судновласником та фрахтувальником і виконує роль технічного або комерційного менеджера судна.

Слід зазначити, що екіпаж судна є ключовим елементом морського підприємства, адже саме завдяки злагодженій командній роботі забезпечується безпечне та ефективне управління судном, виконання перевезень і дотримання технічних, екологічних та правових вимог у морському середовищі. Попри розвиток технологій та появу автономних суден, більшість сучасних морських перевезень усе ще ґрунтується на діяльності кваліфікованого екіпажу.

Відповідно до ст. 49 КТМ України, до екіпажу судна входять капітан, інші особи командного складу і суднова команда. До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів. Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна [12].

Портовий оператор – це менеджер портового термінала, який може належати державі або бути приватним. Він виконує наступні функції з управління портовими операціями:

- підбір та навчання операційного та адміністративного персоналу: інструктаж щодо вимог сучасних портових стандартів;
- відповідальність за розподіл матеріальних і людських ресурсів та планування суднових операцій;
- підтримання відносин і ведення переговорів з перевізниками на розвантаження і завантаження всіх видів вантажів;
- координація та відстеження вантажів у порту та регулювання дорожнього руху з метою уникнення затримок;
- регулювання вантажних операцій;
- нагляд за завантаженням і розвантаженням обладнання та портової інфраструктури;
- фінансовий менеджмент: контроль над витратами порту та показниками ефективності;
- управління ризиками: вжиття необхідних заходів для уникнення надзвичайних ситуацій;
- комунікація та співпраця з адміністрацією порту з метою впровадження портової політики та правил [43].

Виходячи з цього, портовий оператор – це не просто технічна служба чи вантажний підрядник, а стратегічно важливий суб'єкт морського підприємства, бо від рівня його організації, дотримання процедур і стандартів залежить стабільність міжнародної логістики, привабливість порту для інвесторів і позиція країни у світовому морському співтоваристві.

Відповідно до ст. 116 КТМУ, у морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства. При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує [12].

Вони, так би мовити, виступають своєрідним представницьким «обличчям» судновласника або фрахтувальника в порту. Їхня діяльність, як правило, залишається непомітною для зовнішнього спостерігача, однак саме від ефективності, організованості та сумлінності роботи агентських компаній значною мірою залежить чіткість організації суднозаходу, проведення вантажно-розвантажувальних операцій, своєчасне оформлення документації та дотримання митних і прикордонних формальностей.

Страхові компанії забезпечують стабільність, фінансову безпеку та дотримання міжнародних стандартів у морській торгівлі. Їхнє завдання полягає у тому, щоб чітко розподілити всі ризики, які пов'язані з експлуатацією суден, вантажно-пасажирськими перевезеннями, відповідальністю перед третіми особами та можливим забрудненням морського середовища.

Законодавство й практика міжнародного морського страхування вимагають, щоб судновласники та оператори мали відповідне покриття:

- страхування корпусу судна (Hull and Machinery);
- страхування вантажу (Cargo Insurance);
- страхування втрати фрахту (Freight Insurance);
- взаємне страхування відповідальності перед третіми особами (Protection and Indemnity (P&I)) [66].

Слід зазначити, що страхові компанії відіграють ключову роль у процесі врегулювання претензій, тобто вони не лише фінансово забезпечують відшкодування, але й забезпечують координацію між іншими учасниками. Через це активується правоздатність правових інструментів міжнародного судноплавства, що сприяє «формуванню безпечнішого морського середовища».

Незважаючи на деякі складні юридичні аспекти, діяльність страхових компаній у більшості випадків залишається на задньому плані, проте їх рішення про прийняття ризику, висновки полісів, обмеження, підписання і врегулювання претензій мають значний вплив на фінансові потоки

підприємства. Як підкреслює одне популярне джерело: «Морське страхування є важливою складовою стратегії управління ризиками, що дозволяє торговцям впевнено вести свою діяльність» [81].

Також необхідно звернути увагу, що страхові компанії ще сприяють дотриманню міжнародних норм та стандартів. Саме через страхування виконується забезпечення екологічної відповідальності (наприклад, за розлив нафти), соціального захисту екіпажу та компенсацій потерпілим сторонам, тобто вимог, що закріплені у низці міжнародних угод та Конвенцій, таких як Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (CLC) тощо.

Окремої уваги в контексті функціонування морського підприємства заслуговують вантажовласники (вантажовідправники, вантажоодержувачі), які є джерелом попиту на логістичні послуги та основними замовниками транспортування. У загальному розумінні вантажовласник – це фізична або юридична особа, яка володіє правом власності на вантаж і зацікавлена в його транспортуванні. При цьому вантажовласник може одночасно виступати як вантажовідправником, вантажоодержувачем, продавцем або покупцем, залежно від умов конкретного зовнішньоекономічного чи транспортного договору.

Поняття «володілець», що застосовується в контексті ст. 914 ЦК України, як тотожне до поняття «власник», передбачає саме титульного володільця, тобто особу володіння якої вантажем підтверджено певними документами. На практиці, поняття «власник (володілець)» на пряму може бути застосовано тільки у рамках договору морського перевезення вантажу, що підтверджений видачею оригіналів коносаменту/ів. У такому випадку держатель всіх оригіналів коносаментів і є володільцем вантажу, а у країнах Великої Британії та Німеччини – власником вантажу, що зазначений у коносаменті [17].

У рамках морського підприємства вантажовласники взаємодіють з іншими суб'єктами: фрахтувальниками, страховими компаніями, портовими

терміналами та агентами. І саме від їх ефективної взаємодії залежить стабільність та рентабельність морських логістичних ланцюгів. Вантажовласники, у свою чергу, можуть укласти договори морського перевезення, страхування тощо. Їхні інтереси захищаються як національним законодавством, так і нормами міжнародного морського права.

Наприклад, згідно з Гаазькими правилами, вантажовласник має право пред'явити претензії до перевізника в разі пошкодження або втрати товару. [58]. Гамбурзькі правила також розширюють обсяг відповідальності перевізника перед вантажовласником, підкреслюючи його значущість як сторони договору перевезення [14].

Таким чином, вантажовласники не лише є ініціаторами комерційних процесів у сфері морських перевезень, а ще й загалом забезпечують фінансове підґрунтя функціонування морського підприємства.

Отже, виходячи з усього вищезазначеного, морське підприємство – складна та багаторівнева система, функціонування якої залежить від ефективної взаємодії широкого кола суб'єктів – від судновласників, фрахтувальників і операторів суден до портових операторів, екіпажу, морських агентів, вантажовласників та страхових компаній. Кожен із них виконує специфічну роль, забезпечуючи сталість морських перевезень, економічну та юридичну відповідальність, відповідність міжнародним стандартам. Лише гармонійна й узгоджена взаємодія всіх перелічених суб'єктів дозволяє морському підприємству функціонувати безпечно, ефективно та відповідально.

1.4 Види страхування в морському підприємстві

Слід зазначити, що страхування в морському підприємстві – це ключовий елемент забезпечення стабільності та безпеки господарської діяльності у сфері морських перевезень. Морська галузь пов'язана з високим рівнем ризику через вплив багатьох факторів: природних, технічних, комерційних. Нестабільні погодні умови, аварії суден, затримки у доставці,

піратство – усе це створює постійні загрози для учасників морського підприємства. Саме страхування у цьому випадку дозволяє компенсувати всі можливі збитки, які пов'язані з пошкодженням або втратою суден, вантажу, відповідальністю перед третіми особами та іншими ризиками, які можуть виникнути вже у процесі здійснення морської діяльності.

Страхові компанії пропонують три основні види послуг з морського страхування:

Страхування морських суден (КАСКО) – страховий поліс покриває витрати, пов'язані з поломкою двигунів та обладнання або пошкодженням корпусу судна.

Страхування вантажів – страховий поліс покриває витрати, пов'язані з ризиком втрати, пошкодження або зниження беззбитковості вантажу під час його перевезення морським транспортом.

Страхування відповідальності судновласників – страховий поліс покриває витрати судновласника, пов'язані з вимогою третьої сторони відшкодувати завдані їй збитки [25].

Страхування каско суден – вид морського страхування, що забезпечує захист судновласників та інших осіб, пов'язаних з експлуатацією суден, від ризиків заподіяння збитку через загибель належних їм суден або іншої шкоди належних їм й юридично інакше пов'язаних з ними суден [9, с. 139].

Договір страхування каско суден може укладатися як на визначений період часу, так і на окремий рейс. Страхова сума встановлюється, виходячи з фактичної (ринкової), балансової або заявленої вартості судна на момент укладення договору.

Морське страхування охоплює як судна, які вже перебувають в експлуатації, так і ті, що ще будуються.

Залежно від експлуатаційного призначення, морські транспортні судна поділяються на:

- вантажні;
- невантажні

Страхувальником вантажу може бути будь-яка фізична або юридична особа, яка відправляє або отримує вантаж. Те, хто саме оформляє страховий договір – продавець чи покупець – визначається умовами поставки та домовленостями між сторонами.

Необхідно звернути увагу на те, що у внутрішній торгівлі одним із основних типів цін є ціна саме за умовами «франко-станція призначення», яка, у свою чергу, охоплює витрати на доставку товару до складу на станції призначення. У той же час, при розрахунку таких цін витрати на страхування, на жаль здебільшого не враховуються і через це доцільно орієнтуватися на принцип переходу права власності та ризику втрати вартості товару з продавця на покупця.

Умови страхування вантажів, що застосовуються як у міжнародній практиці, так і у внутрішньому обороті, мають досить спільні риси, проте все одно відрізняються за деякими аспектами.

Страхування вантажів на практиці проводиться з використанням різних видів страхового покриття.

1) «З відповідальністю за всі ризики»

Страховими випадками визнаються наступні події:

– втрата, повна загибель або пошкодження всього або частини вантажу, що відбулися з будь-якої причини (у тому числі в результаті порушення температурного режиму перевезення та зберігання), включаючи витрати по загальній аварії, які зобов'язаний понести страхувальник і всі необхідні та доцільні витрати по рятуванню вантажу, витрати по запобіганню та/або зменшенню розміру збитку та/або по встановленню його розміру [15].

2) «З відповідальністю за часткову аварію»

Страховими випадками визнаються наступні події:

– втрата або пошкодження всього або частини вантажу внаслідок вогню або вибуху; блискавки, землетрусу, вулканічного виверження, бурі, вихору та інших стихійних лих; посадки на міліну, викиду на берег, затоплення або перекидання судна; катастрофи або зіткнення суден чи з іншими засобами

перевезення між собою або з нерухомими чи плавучими (у тому числі з льодом) предметами; змивання хвилею або викидання вантажу за борт; провалу, руйнування мостів, тунелів, інших транспортних комунікацій, складських приміщень та конструкцій, включаючи прориви дамб і трубопроводів; ушкодження судна льодом; протікання морської води в судно або контейнер з вантажем; падіння літаючих апаратів або їх частин, а також внаслідок заходів пожежогасіння чи по рятуванню вантажу;

- втрата вантажу в результаті пропажі засобу перевезення безвісти;
- пошкодження, повна загибель або втрата всього або частини вантажу внаслідок нещасних випадків при навантаженні, укладанні, вивантаженні вантажу та прийомі судном палива;
- витрати по загальній аварії, які зобов'язаний понести страхувальник;
- всі необхідні та доцільні витрати по рятуванню вантажу, витрати по запобіганню та/або зменшенню розміру збитку та/або по встановленню його розміру [15].

3) «Без відповідальності за пошкодження»

Страховим ризиком (випадком) визнаються наступні події:

- загибель або втрата вантажу в результаті внаслідок вогню або вибуху; блискавки, землетрусу, вулканічного виверження, бурі, вихору та інших стихійних лих; посадки на мілину, викиду на берег, затоплення або перекидання судна; катастрофи або зіткнення суден, літаків чи інших засобів перевезення між собою або з нерухомими чи плавучими (у тому числі з льодом) предметами; вивантаження вантажу у порту лиха; змивання хвилею або викидання вантажу за борт; провалу, руйнування мостів, тунелів, інших транспортних комунікацій, складських приміщень та конструкцій, включаючи прориви дамб і трубопроводів; ушкодження судна льодом; протікання морської води в судно, транспортний засіб або контейнер з вантажем; падіння літаючих апаратів або їх частин, а також внаслідок заходів гасіння пожеж чи по рятуванню вантажу;

- втрата вантажу в результаті пропажі засобу перевезення безвісти;

- повна загибель або втрата всього або частини вантажу внаслідок нещасних випадків при навантаженні, укладанні, вивантаженні вантажу та прийомі судном палива;

- витрати і внески по загальній аварії, які зобов'язаний понести страхувальник;

- всі необхідні і доцільні витрати по рятуванню вантажу, витрати по запобіганню та/або зменшенню розміру збитку та/або по встановленню його розміру [15].

Слід зазначити, що за взаємною згодою сторін можна додатково застрахувати вантаж на інших умовах, включно з покриттям додаткових ризиків.

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 [19].

Страхування КАСКО, страхування простоїв та фрахту мають більш стабільний характер і є доволі усталеними видами покриття. Натомість страхування відповідальності демонструє тенденцію до постійного зростання попиту і це зумовлено саме необхідністю реагувати на динамічні зміни у морського праві, а також у законодавстві окремих країн щодо порядку відшкодування збитків. Особливо помітними ці зміни є у сферах, які стосуються захисту довкілля та компенсації за тілесні ушкодження. Також слід звернути увагу на те, що набуває суттєвого значення практика тлумачення та застосування права на пред'явлення вимог про відшкодування збитків у різних правових юрисдикціях.

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 висловилися J. Coleman і G. Mendlow «Деліктний позов, – стверджують вони, – дає змогу потерпілому від певної шкоди зробити його проблемою когось іншого». 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 [73].

У свою чергу, цивільна відповідальність передбачає компенсаційний механізм відшкодування шкоди, що активізується у разі порушення суб'єктивних прав, однак цей процес не є об'єктивно неминучим наслідком правопорушення у фізичному сенсі – він реалізується саме через правову взаємодію сторін. Тобто, факт заподіяння шкоди сам по собі не переносить тягар відповідальності на іншу особу автоматично.

Механізм справедливого перерозподілу відповідальності формується через правові зв'язки: у потерпілого виникає право на відшкодування, а в порушника – обов'язок його забезпечити. Таким чином, цивільна відповідальність функціонує як інструмент балансування інтересів, трансформуючи конфлікт у правову площину.

Таке розуміння підкреслює соціальну функцію цивільної відповідальності – захист прав постраждалих при дотриманні принципів справедливості та правової визначеності.

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 [19].

На сьогоднішній час клуби взаємного страхування функціонують як зареєстровані асоціації, що діють відповідно до власних статутів, де чітко визначено характер та основні принципи їхньої діяльності. Взаємовідносини між клубом та його членами-страхувальниками в питаннях морського страхування регламентується як внутрішніми нормативними документами клубу, так і, звісно, нормами міжнародного морського права.

Необхідність існування таких клубів цілком обґрунтована через те, що їхня діяльність базується на трьох основних складових судноплавства: судні, екіпажі та вантажах. Зазначені складові об'єднує один спільний чинник – фінансові витрати для судновласників у випадку аварій, які пов'язані із пошкодження або втратою судна, вантажу, а також забрудненням морського середовища.

Слід також зазначити, що окрема увагу приділяється захисту здоров'я та життя моряків, адже ці ризики вважаються найважливішими. У зв'язку з цим P&I страхування відіграє ключову роль у забезпеченні безпеки морської діяльності. Найвищу цінність в морі має людське життя, однак воно може опинитися під загрозою внаслідок хвороб, травм, каліцтв, нещасних випадків або навіть смерті, що виникають у процесі експлуатації суден.

Спираючись на все вищезазначене, можна стверджувати, що страхування в морському підприємстві є не лише економічним інструментом мінімізації фінансових витрат, а й значущим та невід’ємним елементом загальної системи безпеки морських перевезень, який, у свою чергу, охоплює широкий спектр ризиків – від фізичних ушкоджень суден і вантажів до цивільно-правової відповідальності перед третіми особами. Ключовими видами морського страхування залишаються страхування морських суден (КАСКО), страхування вантажів (КАРГО) та страхування відповідальності судновласників, кожен із перелічених має специфіку умов укладання, види покриття, ризики та виключення.

Особливої актуальності набуває саме страхування відповідальності в умовах зростаючих вимог до екологічної безпеки, охорони праці моряків та правового захисту третіх осіб, що вказує на зростання ролі цього інституту в сучасному морському праві. Тобто, завдяки своїй гнучкості, адаптивності до змін ринку і правового поля, система морського страхування формує дієвий компенсаторний механізм, який дозволяє ефективно підтримувати стабільність морського підприємства, захищаючи інтереси як держави, так і приватних суб’єктів господарювання, які залучені в глобальні морські перевезення.

РОЗДІЛ 2

ПРАКТИКА СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ РИЗИКІВ В УКРАЇНІ ТА ЗА КОРДОНОМ

2.1. Особливості укладення договорів страхування морських ризиків

Морське страхування є багатовіковою допомогою у веденні морської торгівлі. Його метою було надати можливість судновласникам, покупцям і продавцям товарів вести свою діяльність, принаймні частково звільнивши їх від тяжких фінансових наслідків втрати або пошкодження їхнього майна в результаті різних ризиків, пов'язаних з відкритим морем [84].

Необхідність страхування майна від економічних наслідків його втрати або пошкодження стала фундаментальною рисою сучасного суспільства. Особливо у випадку майна, що представляє значні інвестиції в судна, товари, промислові товари або промислові підприємства (і часто пов'язане із зовнішнім фінансуванням), власник, а також його кредитори наполягають на достатньому страховому покритті. Без такого захисту різні зацікавлені сторони в міжнародній торгівлі, будь то власники товарів, судновласники, іпотекодержателі суден, які надали необхідне фінансування для будівництва суден, або банківські установи, що беруть участь у документарному продажу товарів або наданні кредиту у зв'язку з продажем товарів, не мали б необхідної впевненості в тому, що принаймні грошовий еквівалент застрахованих об'єктів буде доступний для покриття їх фінансового ризику в разі нещасного випадку. Таким чином, морське страхування додає необхідний елемент фінансової безпеки, щоб ризик аварії під час транспортування не був стримуючим фактором у проведенні міжнародної торгівлі [84].

Слід зазначити, що для страхування будь-якого об'єкта обов'язковою передумовою є укладення договору, який визначає права та обов'язки сторін, умови страхового покриття та порядок відшкодування збитків. Це правило є характерним і для морського страхування, яке через свою специфіку має

підвищені вимоги до правового регулювання. Правовою основою таких відносин виступає насамперед сам договір морського страхування, який детально регламентує порядок покриття ризиків, а також правила клубів взаємного страхування судновласників (P&I), що застосовуються у світовій практиці.

На думку вченої Л. А. Ольховик, договір морського страхування – це договір, за яким страховик зобов’язується у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає будь-який майновий інтерес, пов’язаний із торговельним мореплавством (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір (вигодонабувачу), понесені збитки, а страхувальник зобов’язується сплачувати страхові платежі та виконувати інші умови договору [23].

У більшості країн світу нині діє законодавство, яке визначає порядок укладення та виконання договорів страхування. При цьому можна виокремити кілька моделей правового регулювання цих відносин. Найбільш показовими для аналізу є англійська та норвезька моделі. Зокрема, у Норвегії основним актом є Закон про страхові контракти 1989 р., що застосовується до всіх видів страхування, у тому числі й морського. Водночас у Великій Британії діє спеціальний Закон про морське страхування 1906 р., який безпосередньо регламентує правовідносини у сфері морського страхування.

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 переважуючою. 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 [36].

Закон про морське страхування 1906 р. у Великій Британії містить лише дві імперативні норми: заборону включати до договорів умови, пов'язані з азартними іграми чи букмекерством, та обов'язкове відображення всіх умов у страховому полісі. Решта положень мають диспозитивний характер, що зумовило використання страховиками стандартних умов і застережень. Вони деталізують покриття ризиків і можуть адаптуватися під потреби окремих галузей (наприклад, перевезення нафти чи зерна).

Норвезька модель, навпаки, ґрунтується на визначенні у полісі виключень із покриття, що забезпечує ширший захист судновласника навіть у складних умовах. Обидві системи використовують участь страхових брокерів у врегулюванні спорів, однак у Норвегії це відбувається гнучкіше – через переговори сторін і брокера. В Англії ж процедура складніша та пов'язана з роботою організацій у системі Ллойду, що подовжує процес. В Україні ж механізм врегулювання подібних спорів перебуває на стадії становлення і здебільшого реалізується у судовому порядку.

Порівняння української моделі з англійською та норвезькою свідчить, що у вітчизняній практиці досі не сформовано власних правил морського страхування. Тому здебільшого застосовуються міжнародні стандарти, але водночас така ситуація має тимчасовий характер. Можна зробити висновок, що у перспективі доцільним є розроблення та законодавче закріплення типових (стандартних) правил морського страхування, які враховували б національні особливості.

Відповідно до пункту 1 розділу II Порядку та умов страхування на морському транспорті, страхування здійснюється у випадках, визначених законодавством України, на підставі укладеного із страховиком договору страхування, а саме:

- договору страхування відповідальності судновласника (перевізника, фрахтівника) за договором морського перевезення за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів під час користування морським транспортом;

- договору страхування відповідальності перевізника та виконавця робіт, пов'язаних з обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування шкоди, заподіяної пасажиром, багажу, пошті, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам;

- договору страхування відповідальності морського судновласника;

- договору страхування засобів водного транспорту [31].

Згідно абз. 1 ст. 18 Закону України «Про страхування» для укладання договору страхувальник подає страховику письмову заяву за формою, встановленою страховиком, або іншим чином заявляє про свій намір укласти договір страхування. При його укладанні страховик має право запросити у страхувальника баланс або довідку про фінансовий стан, підтверджені аудитором (аудиторською фірмою), та інші документи, необхідні для оцінки страховиком страхового ризику [32].

Також слід звернути увагу на те, що відповідно до ст. 981 ЦКУ, факт укладення договору страхування може посвідчуватися страховим полісом (сертифікатом) [40].

Мета договору морського страхування – це відшкодування збитків. Збитки можуть виражатися в таких формах:

- втрата майнового права цілком або частково;
- неотримання очікуваного майнового права, що було б придбано при благополучному виході морського підприємства;
- виникнення небажаного майнового обов'язку [9, с. 140].

Сторонами договору морського страхування є страхувальник та страховик, найбільш вдало ці суб'єкти визначені у Законі України «Про страхування».

Відповідно до п. 1 ст. 1 Закону України «Про страхування», страховик – фінансова установа або філія страховика-нерезидента, які мають право

здійснювати діяльність із страхування на території України, а страхувальник - особа, яка уклала із страховиком договір страхування або є страхувальником відповідно до законодавства [32].

Страховиками в Україні визнаються фінансові установи, які створені у формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств із додатковою відповідальністю згідно з Законом України «Про господарські товариства» з урахуванням особливостей, передбачених Законом України «Про страхування», а також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності [18].

Також слід зазначити, що на британському ринку морського страхування як незалежний посередник між страхувальником і страховиком, існує брокер, щоб полегшити укладення страхування, а також, пізніше, врегулювання претензій. Брокер обирається страхувальником і, як його агент, надає консультації щодо необхідного виду покриття та прагне отримати таке покриття на найкращих умовах, які можна розумно очікувати від одного або декількох страховиків. Брокер отримує винагороду за свої послуги у вигляді комісії, яка вираховується з премії, що стягується страховиком. Брокер відрізняється від страхового агента, який є лише представником одного або декількох страховиків, що безпосередньо здійснює страхові операції за їх рахунок. Брокери існують у декількох країнах по всьому світу, включаючи деякі країни, що розвиваються, але найпотужніші вони у Великій Британії, Сполучених Штатах та деяких країнах Західної Європи. Рідко їх використання є обов'язковим, хоча на британському ринку необхідно використовувати брокера, акредитованого в Ллойді, якщо бажано отримати страхове покриття саме від цієї організації [84].

Змістом договору морського страхування є чітке визначення страхового інтересу чи об'єкта страхування, зазначення небезпек і випадковостей, від яких страхується пов'язаний із судном або вантажем майновий інтерес (страхові ризики), умови страхування та умови виплати страхового відшкодування, а також сума страхової премії [18].

Вкрай важливо також зосередитися на характеристиці договору морського страхування. Вчена Ольховик Л.А. зауважує, що договір морського страхування є реальним, оскільки, як правило, до сплати страхової премії договір морського страхування не набуває чинності [23].

Науковець Спаська О.М. вважає, що консенсуальним договір морського страхування може бути тоді, коли сторони в договорі передбачають інший термін вступу його в силу, тобто вкажуть на його консенсуальність. У всіх інших випадках договір морського страхування є реальним [36].

Даний страховий договір є двостороннім, бо обидві сторони мають взаємні права та обов'язки.

Цей договір є оплатним, тому що страхувальник сплачує страховику страхову премію, а страховик у разі настання страхового випадку забезпечує страхувальникові страхову виплату.

Договір морського страхування є алеаторним, оскільки під час укладення договору сторони не можуть чітко визначити межі виконання своїх обов'язків, а втрата чи збагачення однієї зі сторін залежать від випадку [23].

Спаська М.О. обґрунтовує договір морського страхування як фідучіарний договір. Фідучіарність в ньому проявляється через принцип найвищої довіри, відповідно до якого страхувальник зобов'язаний повідомити страховика про обставини, що мають істотне значення для визначення ступеня ризику і відомі або повинні бути йому відомі, а також відомості, запитані страховиком [36].

Крім того, вищезазначена дослідниця відносить договір морського страхування до публічних договорів, що можуть укладатися шляхом приєднання.

Договір морського страхування відноситься до пойменованих договорів, має різновиди договорів, об'єктами страхування яких є майнові інтереси, що пов'язані лише із торговельним мореплавством [36].

Спираючись на усе вищезазначене, можна зробити висновок, що морське страхування є невід'ємним елементом міжнародної торгівлі та

морського підприємства через те, що воно забезпечує фінансову стабільність та захист майнових інтересів судновласників, перевізників, вантажовласників та інших учасників морської діяльності. Саме наявність належного страхового покриття дає змогу компенсувати збитки, які завдані непередбачуваними подіями, та, у свою чергу, знижує ризики, які супроводжують перевезення морем. Це створює необхідний рівень довіри між сторонами та сприяє розвитку міжнародних економічних відносин.

Також слід зазначити, що аналіз зарубіжних правових моделей показує, що ані англійська, ані норвезька системи не є універсальними, проте обидві мають ефективні механізми регулювання страхових відносин. В Україні ж правове регулювання морського страхування все ще перебуває на етапі становлення й значною мірою спирається на міжнародну практику. Це свідчить про потребу у створенні національних стандартів та типових правил морського страхування, які б поєднували кращі світові напрацювання та враховували українські реалії. Формування такої нормативної бази сприятиме більшій захищеності учасників ринку, розвитку морських перевезень та інтеграції України у міжнародну систему морського страхування.

2.2. Аналіз страхового ринку України у сфері морських перевезень

Настання страхових випадків значною мірою визначається технічним станом судна та рівнем підготовки екіпажу. За статистичними даними, у 80% морських пригод причиною є людський фактор. Дослідження показують, що саме помилки членів екіпажу найчастіше стають ключовим чинником виникнення аварійних ситуацій, тому необхідно сформувати такий механізм забезпечення безпечної та безаварійної роботи морського транспорту, який би попереджував настання небезпечних подій, передбачав компенсацію збитків за їх настання та відповідав міжнародним стандартам [7]

Основним елементом такого механізму є морське страхування, оскільки воно забезпечує відшкодування заподіяних збитків унаслідок страхових випадків, визначених у договорі страхування.

Слід зазначити, що морські порти посідають ключове місце в транспортній та виробничій інфраструктурі держави через те, що вони розташовані на перетині міжнародних транспортних коридорів. Саме ефективність їх роботи, рівень технічного та технологічного оснащення, а також відповідність системи управління й інфраструктури сучасним світовим стандартам визначають конкурентоспроможність українського транспортного сектору на глобальному ринку. Україна, у свою чергу, володіє значним потенціалом для розвитку морського транспорту. Серед основних переваг національної портової галузі - високий експортний ресурс чорних металів, залізорудного концентрату, вугілля та зернових, розвинені потужності для обробки вантажів та стратегічно вигідне розташування портів, які здатні забезпечувати істотні транзитні потоки.

Однак нині морська справа в Україні перебуває у складному становищі, яке спричинено повномасштабною війною, тому розвиток морського страхування відбувається в умовах трансформації. Багато морських портів зазнали значних руйнувань, частина акваторій Чорного та Азовського морів залишається замінованою, що значно ускладнює судноплавство.

Як зазначив речник Військово-Морських Сил ЗСУ Дмитро Плетенчук в ефірі телемарафону, повне розмінування може тривати від трьох до п'яти років, хоча ключові маршрути можна очистити швидше. Водночас державні органи, зокрема Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, продовжують функціонувати, при цьому підтримуючи реєстрацію суден, регулювання галузі та впровадження нових нормативних рішень.

За даними журналу FORINSURER за 1-ше півріччя 2022 року, компанія «УСГ» лідирувала за обсягом премій у сегменті добровільного страхування водного транспорту (морське КАСКО) з преміями в 8 521,2 тис. грн, тоді як інші компанії мали значно менший обсяг [34].

У 2023 році динаміка зміни премій у морському страхуванні свідчить про суттєве зростання попиту: за даними FORINSURER, за 1 півріччя 2023

премії в сегменті морського КАСКО становили 21 286 тис. грн (усього по ринку) при лідерах «УСГ» та «ІНГО» [35].

Таблиця 1

Таблиця-рейтинг провідних українських страховиків (морське страхування, добровільне водне транспортування)

Рік / Період	№	Страхова компанія	Премії, тис. грн
1 півріччя 2022	1	УСГ	8 521,2
	2	Брокбізнес	220,3
	3	УНІКА	176,0
	4	Альфа Страхування	93,3
	5	Країна	56,7
1 півріччя 2023	1	УСГ	15 699
	2	ІНГО	4 772
	3	Перша	572
	4	Арсенал Страхування	128
	5	Брокбізнес	39
	6	UPSK	38
	7	Країна	36
	8	Саламандра	2

Джерело: складено автором на підставі даних порталу FORINSURER [34], [35].

Порівняльний аналіз премій показує, що у 2022 році премії провідної фірми «УСГ» у морському страхуванні становили приблизно 8,5 млн грн за півріччя, а вже у 2023 році для того самого виду страхування загальні премії по ТОП-компаніям зросли $\approx$ у 2,5 разу. Це зростання пов'язане з підвищенням ризиків через воєнні дії, зростанням витрат на перестрахування та підвищеними вимогами до безпеки.

У практичному плані це означає, що страховики переглядають тарифи у напрямку збільшення, а страхувальники (судновласники, експортери) мають закладати у свої розрахунки вищі витрати на страхування, особливо у випадку маршрутів через Чорне море чи порти, які підвищено ризикові.

Також слід зазначити, що морська торгівля та перевезення зазнали значного зниження через те, що блокада портів та постійні ракетні обстріли створюють суттєві ризики для суден та вантажів, проте відбувається поступове відновлення частини експортних маршрутів за підтримки міжнародних партнерів.

В Україні реалізуються різні проекти у сфері морських технологій, зокрема співпраця з норвезької збройової компанією Kongsberg Defence & Aerospace щодо розробки та виробництва надводних безпілотників з використанням їх технологій та досвіду [60]. Ці кроки свідчать про те, що Україна прагне зберегти та розвивати власну морську інфраструктуру навіть в умовах війни.

Саме морські перевезення та порти України до війни були основним способом для експорту продукції агропромислового комплексу, який у 2021 році приніс \$27,9 млрд. До того ж, вони були основними шляхами експорту і для металургії (\$16 млрд), хімічної промисловості (\$2,7 млрд), мінеральних добрив (\$8,42 млрд) та іншої продукції. Заблокувавши українські порти, російська федерація, завдала потужного удару по економіці України. До повномасштабного вторгнення значну частину імпорту та близько 70% експорту здійснювали саме морським сполученням (орієнтовно на \$47 млрд), а для сільськогосподарської продукції цей показник становив майже 90% [5].

Слід зазначити, що положення морського страхування на страховому ринку України можна також дослідити за допомогою рейтингу, який проводиться журналом «FORINSURER».

Вартість страхування суден, які проходять через український експортний морський коридор у Чорному морі, суттєво зросла через посилені російські атаки на порти [47].

Під час війни морське страхування подорожчало на 1-1.5% порівняно з мирним часом. Тепер ціна страхування перевищує 1% від вартості судна, а це на 0,75% більше, ніж минулого тижня. Тобто для корабля вартістю \$50 млн морське страхування каско коштуватиме \$125 тис. за рейс.

Проблему страхування суден під час входу в порти Одеси вирішено на 95% завдяки створенню спільного Українсько-Британського страхового фонду, до якого український уряд внес свою частку. «Створення страхового фонду додало впевненості та передбачуваності для входу суден у порти Одеси. Якщо на початку роботи українського зернового коридору страховка могла бути на 5-7% дорожчою, ніж у мирний довоєнний час, то зараз ця різниця становить 1-1,5%. Можна сказати, що глобальних проблем зі страховкою на сьогодні немає» – зазначив в.о. міністра аграрної політики та продовольства Тарас Висоцький [41].

Як заявив партнер Oliver Wyman Кріспін Елісон, механізм страхування перевезень зерна Unity Facility українським морським коридором, який діє з листопада 2023 року, з лютого 2024-го розширений на судна, що везуть будь-які вантажі.

«Об'єднавши зусилля індустрії та влади, ми змогли створити механізм, де ціни набагато нижче половини від тих, що на звичайному комерційному ринку. Й тепер, в цьому місці, ми розширили цю можливість, додавши в неї перевезення всіх вантажів, а не тільки зерна», – сказав Кріспін Елісон на вебінарі про страхування політичних ризиків, організованому Американською діловою радою (USUBC) і Міністерством торгівлі США [37].

Новий механізм страхування морських перевезень у територіальних водах України дасть змогу здешевити вартість страхування зерна приблизно на 2,5 процентних пункти від вартості страхового тарифу, що дасть зернотрейдерам змогу заощадити приблизно 100-140 грн на одній тонні вантажу, а загалом сільськогосподарським товаровиробникам це додатково принесе до 4 млрд грн [37].

Брокер Marsh McLennan та андеррайтери Lloyd's у співпраці з українським урядом, Експортно-кредитним агентством України, Укрексімбанком, Укргазбанком і DZ Bank оголосили про запуск нової програми – Unity Facility – для надання доступного страхування для підтримки експорту зерна та інших важливих продовольчих товарів з України, які транспортуються з Чорноморських портів [37].

Попри активізацію російських ударів по українських портах, трафік через експортний морський коридор України поки що стабільний. Утім, продовження таких дій РФ може змусити судновласників побоюватися відправляти кораблі цим маршрутом.

Один з брокерів розповів, що після останніх атак трейдери стали більше цікавитися страхуванням своїх вантажів, які застраховані окремо від самих суден. «З'явилися нові запити від клієнтів на страхування військових ризиків в Україні, причому це ті клієнти, яким ми раніше пропонували це покриття, але вони не зацікавилися» [37].

За останні три місяці росіяни здійснили майже 60 атак по портах, цивільних суднах і зерносховищах на півдні України – пошкоджені або знищені майже 300 об'єктів портової інфраструктури, 177 транспортних засобів і 22 цивільні судна. Постраждали 79 людей, серед яких працівники портів, логістичних компаній та екіпажі суден [41].

Цікавим є факт, що для тих судноплавних компаній, які приймають рішення працювати з портами України існує перелік ризиків, з якими вони фактично можуть зіштовхнутися, відповідно капітан судна повинен видати гарантійний лист про те, що Капітан/Власники несуть повну відповідальність за будь-які збитки, втрати через військовий стан, напади, мінування тощо, а відшкодування має бути організовано відповідно до положень Указу Кабінету Міністрів України від 26 травня 2023 р. № 548 [30].

Крім того, відповідно до офіційної інформації Адміністрації морських портів України щодо заходу судна повідомляється наступне:

- вантажні операції призупиняються, коли звучить повітряна тривога;
- лоцманська проводка доступна лише вдень;
- ризики ракетного обстрілу порту та плавучих мін на підступах до порту залишаються;
- судна проходять через північно-західну частину Чорного моря, але стикаються з потенційними ризиками ракетних ударів, атак безпілотників або плавучих мін;
- будь-який захід судна повинен бути заздалегідь узгоджений з Військовою адміністрацією;
- адміністрація через суднового агента надає судну, що заходить, карту з координатами навігаційних маршрутів [55].

Україна має найдовше морське узбережжя серед країн Азово-Чорноморського басейну – 2759,2 км. Значну частину національного валового продукту формують п'ять областей України, які мають вихід до моря і займають близько 27% території. Більшість населення на їх території проживає на відстані не більше 60 кілометрів від моря і тісно пов'язане з морською діяльністю [27]. І лише один день військово-морської блокади України завдає вітчизняній економіці збитків на суму близько 170 мільйонів доларів [26]. Саме тому розблокування українських портів та свобода судноплавства серед країн Азово-Чорноморського басейну має стати першочерговим безпековим питанням в політико-дипломатичному вимірі для свободи судноплавства.

Слід звернути увагу на те, що з початком повномасштабного збройного вторгнення РФ проти України чітко виявились як сильні, так і слабкі сторони світової економіки. Досить значного впливу зазнала економічна система через блокування роботи українських портів, які є об'єктами критичної інфраструктури та мають стратегічне значення. У перші місяці війни завдяки діяльності портів Дунайського регіону, які, у свою чергу, зосередили свою роботу саме на транспортування зерна та інших продовольчих товарів, було забезпечено експорт української продукції до країн Азії та Африки.

Попри складні умови воєнного стану, Україна продовжує розвивати морську галузь. Держава забезпечує функціонування морських адміністрацій, удосконалює нормативну базу, створює міжнародні страхові фонди для покриття ризиків судноплавства. Співпраця з іноземними партнерами, зокрема з компанією Kongsberg Defence & Aerospace, свідчить про прагнення України впроваджувати сучасні технології в морську сферу.

Отже, можна стверджувати, що сценарій затяжного воєнного конфлікту матиме негативні наслідки не лише для портової галузі України, а й може стати каталізатором економічних кризових процесів у розвинених країнах світу. Водночас подальша ескалація війни в Україні залишається непередбачуваним фактором, який несе потенційні ризики для глобальної економіки.

2.3. Зарубіжний досвід страхування морських ризиків

Слід зазначити, що зарубіжний досвід страхування морських ризиків має досить ключове значення для формування ефективної системи страхового захисту у сфері морського підприємства. У більшості країн, де розвинена морська економіка, такі як Велика Британія, Норвегія, Японія та США, страхування морських ризиків є невід'ємною частиною національної економіки та міжнародної торгівлі. Саме зазначені держави історично сформували правові та організаційні засади сучасного морського страхування, зокрема через діяльність таких інституцій, як Lloyd's of London або Норвезький морський страховий пул.

Вивчення їхнього досвіду дозволяє не тільки зрозуміти механізми управління морськими ризиками, але й адаптувати найкращі та дієві практики до українських реалій, де морське страхування поступово набуває стратегічного значення у зв'язку з воєнними ризиками та відновленням морської логістики.

Найстарішим та найвідомішим у світі є лондонський ринок морського страхування. Його історія бере початок із XVII століття, коли в кав'ярні

Едварда Ллойда збиралися різні купці, фінансисти та судновласники для обговорення ризиків, які пов'язані із морським перевезенням. Згодом ця неформальна спільнота перетворилась на досить потужну страхову корпорацію – Lloyd's of London, яка й на сьогоднішній день залишається центром світового морського страхового бізнесу.

Особливості лондонської моделі полягає у системі синдикатів, які, у свою чергу, формуються із страхових компаній та приватних інвесторів. Кожен синдикат приймає певну частину ризику, що дозволяє ефективно розподіляти відповідальність і забезпечувати стабільність ринку навіть у разі великих збитків. Основним документом, який регламентує умови страхування, є Інститутські клаузули Lloyd's (Institute Clauses), так звані стандартизовані положення, що охоплюють різні види морських ризиків, включно з пошкодженням суден, вантажів або відповідальністю перевізника [61].

Крім того, слід зазначити, що Лондон відіграє ключову роль у формуванні міжнародної судової практики у сфері морського страхування через те, що рішення англійських судів досить часто використовуються як прецеденти в інших країнах. Наприклад, у справі *The Miss Jay Jay* (1987) суд розтлумачив питання подвійного покриття ризику, що стало основою для подальших рішень у сфері морського каско. Саме завдяки цьому лондонський ринок є не лише комерційним, але й нормотворчим центром, який задає стандарти для світової практики страхування морських ризиків [82].

До речі, європейська модель морського страхування суттєво відрізняється від англосаксонської. У більшості країн континентальної Європи – зокрема, у Німеччині, Франції, Нідерландах – страхові операції здійснюються переважно великими акціонерними товариствами, що поєднують у собі функції як фінансових інститутів, так і страхових корпорацій. Ці компанії досить тісно співпрацюють із банками, судновласниками, логістичними фірмами та експедиторами, створюючи комплексні програми страхування, які охоплюють не лише морські ризики, а й пов'язані види транспортування.

Регулювання страхового ринку в ЄС базується на принципах гармонізації законодавства. Основним документом, який визначає правила діяльності страхових компаній, є Директива ЄС «Solvency II» (2009/138/EC), що встановлює вимоги до капіталу, управління ризиками та захисту прав страхувальників [52]. Завдяки цим нормам страхові компанії зобов'язані мати достатній резерв для покриття потенційних збитків, що підвищує рівень надійності та довіри до ринку.

Як практичний приклад, у Німеччині компанія Allianz Global Corporate & Specialty є одним із лідерів у страхуванні морських ризиків. Вона надає послуги страхування суден, вантажів та відповідальності судновласників, а також займається врегулюванням претензій у співпраці з міжнародними клубами взаємного страхування (P&I Clubs). Також слід зазначити, що судова практика континентальної Європи також відіграє важливу роль: наприклад, у справі французької компанії AXA Corporate Solutions проти судновласника було підтверджено пріоритет дотримання умов договору навіть у разі зміни комерційних обставин [52].

Цікавим є те, що у XXI столітті Азія поступово перетворилася на так званий новий цент світового морського страхування, де лідируючі позиції займають Сінгапур та Гонконг. Ці держави активно розвивають страхові ринки, орієнтуючись саме на сучасні технології та міжнародні стандарти.

Сінгапур створив досить сприятливі умови саме для діяльності страхових компаній, зокрема шляхом спрощення регуляторних процедур та запровадження податкових стимулів. Тут функціонує Singapore Reinsurance Corporation і Marine Insurance Singapore (MIS), які спеціалізуються на перестраховуванні морських ризиків у регіоні Індо-Тихоокеанського басейну. Уряд Сінгапуру також підтримує створення Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) – спеціалізованого центру для вирішення морських спорів. Це, у свою чергу, дозволяє швидко врегульовувати конфлікти між страховиками, судновласниками та фрахтувальниками без тривалих судових процесів [65].

Гонконг інтегрований у китайську економіку, але зберігає власну правову систему, яка заснована на англійському праві. Це робить його привабливим для страхових компаній, які прагнуть прозорості та стабільності. Одним із прикладів є діяльність компанії China P&I Club, що активно співпрацює з міжнародними партнерами для страхування вантажів, що перевозяться Південно-Китайським морем.

Азійська модель характеризується поєднанням цифрових технологій, швидкого обслуговування та державної підтримки. Наприклад, у 2022 році в Сінгапурі було створено платформу Maritime Single Window, яка інтегрує страхові сервіси, документообіг і моніторинг суден у єдину систему. Такий підхід демонструє, як інновації можуть забезпечити ефективне управління морськими ризиками на глобальному рівні [65].

Практичний аналіз випадків страхування морських ризиків та судової практики дає змогу оцінити, як принципи морського страхування реалізуються на практиці в різних правових системах. Розгляд конкретних кейсів і рішень судів дозволяє виявити типові проблеми, що виникають між страховиками та страхувальниками, а також визначити ефективність застосовуваних механізмів врегулювання спорів. Такий аналіз сприяє формуванню цілісного уявлення про реальне функціонування ринку морського страхування.

1. Аналіз судової справи: тлумачення «морської небезпеки».

Справа: «The Cendor MOPU» (Великобританія).

Факти: бурову установку «Cendor MOPU» транспортували на буксирі. Під час рейсу одна з її опор відламалася і впала в море. Страховик відмовив у виплаті, посилаючись на те, що пошкодження сталося через латентний дефект металу, що не є страховим випадком, а не через дію «морської небезпеки».

Проблема: раптова несподівана дія хвиль, навіть якщо вони не були екстремальними, розглядається як «морська небезпека».

Рішення суду: Верховний суд Великої Британії став на бік страховика. Суд зазначив, що «морська небезпека» – це незвичайна та несподівана дія моря, навіть якщо погодні умови не були штормовими. Якщо хвиля, що

набігає, є непередбачуваною та незвичайною для даного рейсу, і саме вона стала прямою причиною пошкодження, то це страховий випадок. У свою чергу, ця справа підтвердила широке тлумачення ключового поняття морського страхування [79].

2. Аналіз кейсу: піратство та викуп судна.

Інцидент: захоплення танкера «Sirius Star» сомалійськими піратами в 2008 році.

Ситуація: судно з вантажем нафти вартістю понад 100 млн доларів було захоплене та утримувалося протягом майже двох місяців. Через це власники судна були змушені вести переговори щодо сплати викупу.

Страхове покриття: подібні ризики зазвичай покриваються полісами страхування військових та піратських ризиків (war risks piracy coverage). Витрати на викуп, а також витрати на ведення переговорів, доставку викупу та заробітну плату екіпажу за час полону були відшкодовані страховиками. Цей інцидент показав критичну важливість спеціалізованого покриття для регіонів з високою піратською активністю та вдосконалення практики вирішення таких криз [71].

3. Аналіз судової справи: причина втрати вантажу – «недогляд» судновласника.

Справа: «The Lady M».

Факти: на судні «The Lady M» сталася пожежа в машинному відділенні. Страховик вантажу звернувся з позовом до судновласника, стверджуючи, що пожежа виникла через недогляд під час обслуговування судна, зокрема через несправність паливної системи.

Проблема: полягає у визначенні, хто несе відповідальність за втрату вантажу: страховик судна (як наслідок пожежі) або судновласник (через недогляд).

Рішення суду: суд постановив, що судновласник не міг підтвердити, що вжив усіх розумних заходів для запобігання несправності. Таким чином, він не міг покладатися на виняток із відповідальності за пожежу. Відповідальність

була покладена на судновласника, а його страховик (P&I Club) зобов'язаний був покрити збитки. Ця справа ілюструє взаємодію між страхуванням корпусу судна, страхуванням вантажу та клубом P&I, а також важливість доказування відсутності провини судновласника [80].

Для глибокого розуміння механізмів функціонування зарубіжного страхування морських ризиків необхідно вийти за рамки констатації фактів і заглибитися в правову аргументацію, яку використовують суди ключових юрисдикцій, а також провести порівняльний аналіз їхніх підходів.

1. Справа «The Cendor MORU»: деконструкція поняття «морська небезпека».

У справі «The Cendor MORU» Верховний Суд Великої Британії не обмежився простим висновком, а провів ретельний аналіз столітньої судової практики щодо тлумачення поняття «морської небезпеки».

У свою чергу, страховик, який відмовив у виплаті, обґрунтував свою позицію тим, що безпосередньою причиною втрати опори бурової установки «Cendor MORU» був латентний дефект металу, який існував ще до початку рейсу і не був пов'язаний із дією моря. Крім цього зазначалося, що хвилі не були аномальними або штормовими для даного регіону в той час року, а отже, становили звичайну дію моря, яка не охоплюється страховим покриттям. Страховик також посилався на принцип, згідно з яким, якщо основним джерелом пошкодження є виключена з покриття причина (латентний дефект), то страхувальник не несе відповідальності, навіть якщо пізніше втрутилася морська небезпека.

Натомість страхувальник наполягав на необхідності встановлення остаточної та ефективної причини втрати, на його думку, латентний дефект лише створив підвищену вразливість конструкції, але без несподіваного впливу хвиль поломка б не сталася. Ключовим аргументом було те, що морська небезпека визначається не інтенсивністю погодних умов, а їх несподіваним та незвичайним характером для конкретного рейсу, і навіть одна раптова та непередбачена хвиля може кваліфікуватися як така небезпека.

Верховний суд Великої Британії підтримав позицію страховика, зазначивши, що навіть за наявності латентного дефекту морська небезпека може визнаватися остаточною причиною шкоди, якщо вона стала безпосереднім чинником настання втрати.

Проаналізувавши фактичні обставини рейсу, суд дійшов висновку, що хвиля, яка призвела до поломки опори, була несподіваною та незвичайною в контексті загального стану моря.

2. Справа «The Lady M»: розмежування між страховим випадком та відповідальністю за недогляд.

У справі «The Lady M» Апеляційний суд Англії зосередив увагу на питанні розподілі тягаря доказування у спорах щодо втрати вантажу внаслідок пожежі.

Судновласник наполягав на тому, що пожежа в машинному відділенні є типовою «морською небезпекою», яка охоплюється страховим покриттям, а страховик вантажу, на його думку, не довів наявності недогляду з боку перевізника. Судновласник також зазначив те, що сам факт настання пожежі не може автоматично свідчити про його відповідальність.

Страховик, у свою чергу, обґрунтував свої вимоги тим, що причиною пожежі стала технічна несправність паливної системи, яка вказує на неналежне технічне обслуговування судна та невжиття «розумних заходів» для забезпечення мореплавності судна. Посилаючись на положення Гаазько-Вісбійських правил, страховик зазначив, що судновласник звільняється від відповідальності лише за умови доведення відсутності власної провини або недогляду.

Апеляційний суд Англії підтримав позицію страховика вантажу, чітко розмежувавши правовідносини страхування та договір перевезення. Також слід зазначити, що суд наголосив, що питання покриття пожежі полісом страхування корпусу судна не є тотожним питанню відповідальності судновласника перед третіми особами. Через те, що було встановлено, що

пожежа виникла внаслідок технічної несправності паливної системи, тягар доказування було покладено саме на судновласника.

Судновласник, у свою чергу, не зміг надати переконливих доказів належного обслуговування паливної системи, що свідчило про наявність недогляду з його боку. У зв'язку з цим обов'язок відшкодування збитків було покладено на судновласника, а виконання відповідних зобов'язань здійснювалось через його P&I Club.

Для формування цілісної картини регулювання страхування морських ризиків необхідно провести порівняльний аналіз підходів, що сформувалися в ключових юрисдикціях світу. Аналіз цих відмінностей дозволяє не лише прогнозувати результат потенційних спорів, але й обґрунтовано підходити до вибору права, що підлягає застосуванню в договорі. Зведення ключових аспектів для порівняння представлено автором у Таблиці 2, що дозволяє наочно систематизувати та проаналізувати зазначені відмінності.

Таблиця 2

Порівняльний аналіз підходів у різних юрисдикціях

Правове питання	Англійське право (Лондонський ринок)	Американське право (США)	Континентальне право (Німеччина/Франція)
«Морська небезпека» (Perils of the Seas)	Фактичний підхід. Акцент на тому, чи була дія моря несподіваною та незвичайною для даного рейсу («The Cendor MOPU»). Сила хвиль – лише один із факторів.	Більш строгий підхід. Часто вимагає наявності екстраординарних обставин, таких як «штормова погода» або «аномальні хвилі». Звичайні дії моря рідко визнаються.	Кодифікований підхід. Часто визначається в Комерційному кодексі. Може надавати більше значення протилежності до «звичайного зношу». Судді мають меншу свободу тлумачення.

Продовження таблиці 2

Причинно-наслідковий зв'язок (Proximate Cause)	Тест «останньої та ефективної причини». Суд шукає головну, домінуючу причину, навіть якщо є інші сприяючі фактори. Гнучкий підхід.	Тест «домінуючої причини». Подібний до англійського, але часто більш формалізований. Може застосовуватися правило «якщо б не» як початкова точка.	Теорія «адекватного причинно-наслідкового зв'язку». Шукається причина, яка зазвичай веде до такого результату. Менший акцент на пошуку однієї «останньої» причини.
Тлумачення договору страхування	Contra proferentem. Чітке правило: неоднозначності	Contra proferentem. Аналогічно англійському праву, але з сильним	Контроль зловживання правом. Судді можуть використовувати загальні принципи
	тлумачаться на користь страхувальника, оскільки поліс складений страхувальником.	впливом доктрини «справедливого та чесного» тлумачення.	цивільного права для виправлення явно несправедливих умов, навіть якщо вони чітко написані.
Відповідальність за недогляд	Чітке розмежування. Питання покриття полісом та питання цивільної відповідальності розглядаються окремо. Тягар доказування недогляду часто лежить на тому, хто на нього посилається.	Сильний захист страхувальника. У разі доказування грубої недбалості (gross negligence) судновласника, страхувальник може бути звільнений від виплати навіть за страховим випадком.	Пріоритет імперативних норм. Відповідальність регулюється насамперед Кодексом та міжнародними, які можуть обмежувати свободу договору у сфері відповідальності.

Джерело: складено автором на підставі [52], [61], [65].

Виходячи із вищезазначеного порівняльного аналізу, можна зазначити те, що:

1. Англійське право є найбільш гнучким та передбачуваним для професіоналів ринку, що робить його привабливим для вибору як *applicable law* у договорах.

2. Американське право може бути більш вигідним для страхувальників у деяких випадках, але менш передбачуваним через сильний вплив журі та доктрини справедливості.

3. Континентальне право забезпечує більшу правову безпеку через свою кодифікованість, але може виявитися менш адаптивним до нових, нетипових ризиків.

Отже, зарубіжний досвід страхування морських ризиків демонструє багатогранність підходів до організації цього ринку, де поєднуються історичні традиції, правові моделі та сучасні технологічні рішення. Лондонська система формує глобальні стандарти й правові орієнтири, континентальна Європа забезпечує стабільність і правову визначеність через регуляторні механізми, а азійські країни, зокрема Сінгапур і Гонконг, втілюють інноваційні та цифрові підходи до управління ризиками.

Для України важливим є не лише запозичення найкращих практик цих моделей, а й їх адаптація до національних умов – з урахуванням воєнних викликів, потреб у розвитку морської інфраструктури та необхідності підвищення довіри до страхового ринку. Використання міжнародного досвіду може стати основою для створення ефективної системи морського страхування, здатної забезпечити стійкість та конкурентоспроможність українського морського підприємництва на світовому рівні.

2.4. Проблеми та ризики, з якими стикаються учасники морського підприємства у сфері страхування

Страхування відіграє ключову роль у сфері морського підприємства у забезпеченні безпеки перевезень, фінансової стабільності та захисті майнових

інтересів всіх учасників. У той самий час ця галузь стикається з проблемами та ризиками, які зумовлені не тільки морською діяльністю, а й нестабільністю міжнародного ринку страхових послуг. До основних проблем та викликів можна віднести: високий рівень аварійності на морі, екологічні інциденти, піратство, зміни кліматичних умов, а також труднощі в урегулюванні страхових випадків. Все перелічене потребує вдосконалення правового регулювання та підвищення правової обізнаності учасників морського підприємства.

Варто зауважити, що одним із найсерйозніших викликів сучасного морського страхування є вплив кліматичних змін. За даними аналітичного ресурсу BeInsure, зростання частоти й інтенсивності екстремальних погодних явищ – таких як урагани, шторми, тайфуни та підвищення рівня моря – призводить до збільшення збитків у морській галузі, що, у свою чергу, впливає на розмір страхових премій і виплат [48].

Слід зазначити, що крім того, глобальні зміни клімату мають безпосередній вплив на структуру морських перевезень. Підвищення рівня моря, танення арктичних льодів та зміна погодних сезонів впливають на доступність портів, тривалість рейсів та безпеку судноплавних маршрутів виплат [48]. Це може створити додаткові труднощі у плануванні морських операцій і підвищує ризики пошкодження вантажів, що потребує від страховиків гнучкішої адаптації до кліматичних умов.

Операційні проблеми залишаються одним із найпоширеніших джерел страхових випадків у морській галузі. Серед них – поломки обладнання, двигунів, а також механічні дефекти суден, які можуть спричиняти затримки перевезень або повні втрати судна. На думку Broudin R. та Khanna R. саме машинні несправності становлять одну з основних причин звернення до страхових компаній у сфері морських виплат [48]. Подібної думки дотримуються й експерти порталу InsuranceBiz, які підкреслюють, що значна частина аварій виникає через технічні зброї, які можна було б попередити належним технічним обслуговуванням [69].

Не менш важливою є проблема неякісного пакування вантажів, неналежного зберігання та порушення правил під час вантажно-розвантажувальних робіт. у своєму дослідженні Ndlovu S., такі недоліки часто стають причиною часткових або повних втрат товарів, при цьому не всі страхові поліси покривають подібні випадки. Це створює фінансову невизначеність для підприємств, що займаються морським перевезенням [69].

Складність міжнародного морського страхування зумовлена різницею в національних законодавствах, що регулюють страхову діяльність і відповідальність сторін. Як зазначає M. Masum Billah, ця відмінність у правових системах часто призводить до конфліктів юрисдикцій і правової невизначеності, особливо у випадках страхування суден, що курсують між різними країнами [62].

Крім того, варто зазначити, що міжнародні організації, такі як ІМО, постійно оновлюють вимоги щодо безпеки та відповідальності, що потребує регулярного перегляду страхових полісів. За даними First Policy Insurance Brokers [83], зміни у міжнародних конвенціях створюють додаткові витрати для страхувальників, оскільки вони змушені адаптувати свої договори до нових стандартів.

Морська галузь є надзвичайно чутливою до геополітичних подій. Торгові санкції, військові конфлікти, блокади портів і зміни в міжнародних торгових маршрутах суттєво впливають на страхову діяльність. Як наголошує страховий аналітик Ndlovu S., політична нестабільність у прибережних регіонах і загроза військових дій призводять до значного зростання страхових ставок, особливо на ринках із високим рівнем ризику, таких як Чорне море [69].

Додатковим викликом є проблема піратства та незаконного захоплення суден, особливо в районах Африканського Рогу та Малаккської протоки. Такі випадки, як зазначається в дослідженні InsuranceBiz, хоча й частково покриваються полісами, часто вимагають окремих надбавок або додаткового страхування відповідальності.

Постійне зростання страхових премій є одним із головних наслідків загального підвищення ризиків у галузі. Як відзначають Broudin R. та Khanna R., підвищення кліматичних, політичних і технічних ризиків призводить до збільшення витрат на страхування, що негативно позначається на фінансових показниках судноплавних компаній [48].

Окрім того, перебої у глобальних ланцюгах постачання, затримки рейсів і вимушені зміни маршрутів – усе це створює додаткові витрати, які не завжди покриваються страховими договорами [83]. Такі ситуації можуть призводити до істотних фінансових втрат, особливо для компаній, що працюють із швидкопсувними або високовартісними товарами.

Останніми роками до традиційних ризиків додалися й нові – пов'язані з цифровізацією морських операцій. Кібербезпека стає однією з ключових проблем, оскільки сучасні судна та порти дедалі більше залежать від автоматизованих систем управління. Як зазначається у дослідженні arXiv кіберзагрози можуть спричинити як фінансові втрати, так і фактичне виведення судна з експлуатації [49].

Часто проблемою для страхувальників є обмеження, встановлені страховими компаніями. Як зазначає First Policy Insurance Brokers, багато полісів не покривають певні ризики – наприклад, затримки доставки, військові дії, неправильне пакування чи форс-мажорні обставини. Це створює прогалини у страховому захисті, які можуть призвести до непередбачуваних збитків [83].

Водночас швидкий розвиток цифрових технологій змінює підходи до оцінки ризиків і розрахунку премій. Проте, як підкреслюють експерти, відсутність усталених методик аналізу цифрових ризиків створює додаткову невизначеність для ринку морського страхування.

Отже, спираючись на все вищезазначене, можна стверджувати, що сучасна система морського страхування стикається з багатьма проблемами, що поєднують технічні, правові, економічні, кліматичні та цифрові виклики. Зростання частоти екстремальних погодних явищ, ускладнення міжнародного

правового регулювання, вплив геополітичних криз і кіберзагроз – усе це вимагає від страхових компаній гнучкішого підходу до управління ризиками та розроблення інноваційних страхових продуктів. Водночас морські підприємства повинні удосконалювати внутрішні системи ризик-менеджменту, підвищувати рівень технічної безпеки суден і впроваджувати цифрові технології для моніторингу ризиків у реальному часі.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ РИЗИКІВ

3.1. Оцінка ризиків у сфері морського підприємства України

Слід звернути увагу на те, що оцінка ризиків у сфері морського підприємства є складовою частиною системи управління безпекою морської діяльності та визначає рівень стійкості морських підприємств до впливу негативних факторів. Як зазначає Song L, в умовах збройного конфлікту в Україні та глобальної нестабільності особливого значення набуває формування комплексної системи управління ризиками у морському секторі, яка враховує як економічні, так і безпекові аспекти [51].

В умовах багатофакторної нестабільності морський транспорт України все одно продовжує функціонувати. Досить складне середовище формують численні чинники, серед яких порушення глобальних ланцюгів постачання, енергетична криза, трансформація міжнародних логістичних маршрутів, а головним із них є повномасштабна війна. На фоні цього національні порти та судноплавні компанії з такими проблемами як фізична безпека, економічна доцільність, екологічна відповідальність та інституційна невизначеність [24].

Як зазначає ІМО, ризики воєнного характеру стали визначальним чинником нестабільності в Чорноморському регіоні, що вимагає посилення міжнародного контролю та координації дій щодо забезпечення морської безпеки [59].

Нині морська справа в Україні перебуває у складному становищі та функціонує у надзвичайно складних умовах, які обумовлені не лише зовнішньополітичними викликами, а й внутрішніми структурними проблемами. Слід зазначити, що провідне місце посідають ризики воєнного, кадрового, економічного, екологічного та цифрового характеру, які формують єдину систему взаємопов'язаних загроз.

Безпекова ситуація набула особливої актуальності та стала ключовим фактором для морської галузі. Багато морських портів зазнали значних руйнувань, частина акваторій Чорного та Азовського морів залишається замінованою, що значно ускладнює судноплавство та, у свою чергу, зумовлює скорочення кількості суднозаходів, зміну маршрутів доставки вантажів та досить значне зростання страхових ставок. Судноплавні компанії змушені працювати з підвищеним рівнем витрат і зниженими показниками продуктивності [8].

Також варто зазначити, що унаслідок підвищення витрат спостерігається посилення структурної економічної нестабільності. Зниження рівня довіри з боку інвесторів, коливання валютного курсу і зростання тиску на платоспроможність підприємств досить істотно ускладнюють можливість здійснення довгострокового фінансового планування. У той самий час серйозною проблемою залишається кадрова криза, яка посилюється через нестачу молодих спеціалістів, відток морських фахівців за кордон, психологічне виснаження працівників, які протягом тривалого часу працюють та функціонують в умовах невизначеності та підвищеного ризику.

Збільшення кількості кібератак на портові системи управління вантажами та навігацією, порушення в роботі цифрових сервісів, які є критично важливими для забезпечення логістичної безперервності також стають новим виміром гібридної війни. Через ці чинники екологічний стан в припортових зонах погіршується через витoki палива, забруднення водного середовища та руйнування інфраструктури, що створює додаткові ризики для збереження міжнародного сертифікаційного статусу українських портів.

Особливої актуальності в умовах глибокої трансформації безпекового та економічного середовища морської галузі України набуває потреба у структуризації та впорядкування ризиків за ключовими напрямками їх впливу. Даний підхід дає змогу не тільки визначити масштаб сучасних викликів, з якими наразі стикається морський сектор, а й більш зосередитись на виявленні факторів, які, у свою чергу, мають найбільш деструктивний вплив на

стабільність логістичних ланцюгів, привабливість для інвестицій та екологічну безпеку припортових зон.

Тобто, систематизація ризиків дозволяє наглядно створити цілісну картину взаємозалежностей між зовнішніми загрозами та внутрішніми вразливостями морських підприємств, портових операторів тощо.

Таким чином можна виявити найбільш вразливі елементи морської інфраструктури, які потребують уваги з боку держави та міжнародних партнерів.

У Таблиці 3 автором узагальнено основні групи ризиків, які визначають актуальний стан та тенденції розвитку морського сектору України у період 2024 – 2025 років.

Таблиця 3

Основні ризики морського підприємства в Україні

Вид ризику	Прояви у період 2024 –2025 років	Потенційний вплив
Вплив воєнних дій	Руйнування портової інфраструктури (Одеса, Чорноморськ) унаслідок ракетних обстрілів та обмеження доступу до портів через мінну небезпеку	Порушення експортно-логістичних операцій і зниження обсягів аграрного експорту
Фінансово-економічна невизначеність	Знецінення гривні, збільшення вартості страхового покриття та обмежене інвестування у розвиток морського транспорту й інфраструктури портів	Зниження конкурентоспроможності та скорочення кількості міжнародних контрактів

Продовження таблиці 3

Професійно- трудова диспропорція	Втрата кваліфікованих морських фахівців, скорочення обсягів освітніх та тренінгових програм і підвищене емоційне навантаження на персонал	Зменшення продуктивності операцій, підвищення аварійності та ослаблення кадрового забезпечення підприємств
Загрози цифровій безпеці	Кіберзагрози навігаційним комплексам та інформаційним системам управління вантажопотоками (e-Freight, EIS)	Порушення нормальної експлуатації суден, збій у відстеженні вантажів та зниження рівня довіри до інфраструктури морських перевезень
Екологічно- техногенні ризики	Екологічні наслідки руйнувань портової та суднової інфраструктури, що призводять до забруднення водних ресурсів	Ризики щодо підтримання міжнародного сертифікаційного статусу, погіршення іміджу підприємств та накладення штрафних санкцій
Недосконалість регуляторної політики	Модифікації нормативно- правової бази у сфері митного контролю та портової діяльності	Втрата гнучкості управлінських процесів, затримки у видачі ліцензій та обмеження міжнародного партнерства через санкційні обмеження

Джерело: складено автором на підставі даних [24], [8], [39].

Вищезазначена систематизація дає змогу чітко та комплексно оцінити вплив воєнних, фінансових, економічних, регуляторних, технологічних та екологічних чинників і сформуванати певну основу для розроблення стратегій управління ризиками. Тобто, такий підхід робить можливим передбачити потенційні загрози та розробляти механізми їхнього попередження, що допоможе підвищити загальну стійкість морського підприємства в нашій державі.

Також слід звернути увагу на те, що даний аналіз узагальнених даних у Таблиці 3 доводить, що на сьогоднішній день для морської інфраструктури України найсуттєвішими залишаються саме ризики безпекового характеру, які проявляються через військові загрози, мінування акваторій та прямі пошкодження портових об'єктів.

Структура ризиків є несталою та багатогранною, вона, у свою чергу, зазнає постійних змін під впливом глобальних та внутрішніх факторів, характеризуючись високою динамічністю та накопичувальним ефектом [24].

Особливо яскраво проявляється також ескалація інтегрованих ризиків, що виникають на перетині декількох сфер впливу. До прикладу, зменшення інвестицій через збройний конфлікт призводить до загострення кадрової кризи та гальмує модернізацію портової інфраструктури, що максимально посилює технічні ризики. Так званий ефект доміно в такому випадку набуває стратегічного значення в логістичних та інфраструктурних процесах.

Окрім того, галузь дедалі більше залежить саме від цифрових рішень, як від навігаційних систем, так і від процедур митного оформлення. Для підвищення ефективності управління це забезпечує нові можливості, проте водночас формує вразливість до кібератак, які в умовах гібридної війни набувають характеру ризику нового покоління.

Наразі ризики для морських портів України розподілені досить нерівномірно. Порти Одеса, Чорноморськ, Південний, Миколаїв, Рені та Ізмаїл мають різний ступінь загроз та вразливостей, що певним чином залежить від

їхнього розташування відносно зон бойових дій, стану портової інфраструктури, рівня цифрових технологій та логістичного навантаження [8].

За останні три місяці росіяни здійснили майже 60 атак по портах, цивільних суднах і зерносховищах на півдні України – пошкоджені або знищені майже 300 об'єктів портової інфраструктури, 177 транспортних засобів і 22 цивільні судна. Постраждали 79 людей, серед яких працівники портів, логістичних компаній та екіпажі суден [41].

Найвищий рівень ризиків спостерігається у північно-західній частині Чорного моря, де розташовані великі порти Одещини. Постійні атаки на портову інфраструктуру Одеси та Чорноморська, перебої енергопостачання, і, звісно ж, загроза вторинного забруднення через руйнування нафтотерміналів та зернових складів створюють стійку зону критичної нестабільності. У цьому регіоні спостерігається перетин воєнних, екологічних та логістичних ризиків, що впливає на функціонування всього комплексу морської інфраструктури регіону.

Натомість, незважаючи на невелику інфраструктурну потужність, дунайські порти Ізмаїл, Рені та Кілія стали відносно надійним маршрутом для вивезення агропродукції та вантажів подвійного призначення. Але у той самий час переорієнтація потоків вантажів на ці порти призводить до нових проблем та виклики: перевантаження, дефіцит кадрів, обмежена пропускна спроможність і збільшене екологічне навантаження на прилеглі території [24].

Також необхідно зауважити, що у Миколаївському регіоні, де більша частина портової інфраструктури або зруйнована, або взагалі перебуває в стані консервації, ризики мають переважно відкладений характер. Значна небезпека в даному регіоні полягає у втраті функціональності на досить довгий період та фрагментації логістичних ланцюгів. Ізоляція в географічному плані, у свою чергу, посилює ймовірність довгострокового економічного відтиснення регіону на периферію морського сектору країни.

Отже, виходячи з цього, просторовий розподіл ризиків демонструє нерівномірність у рівні вразливості: найбільший тиск відчувають саме

прифронтові порти, тоді як відносно безпечніші регіони стикаються з проблемами інфраструктурного, соціального та нормативного характеру. Таке розуміння географії ризиків допомагає ефективніше розподіляти ресурси, планувати страхове покриття та прогнозувати розвиток морської логістики в умовах тривалої нестабільності [8].

Для наочного та всебічного розуміння масштабів загроз у морському транспортному секторі України недостатньо здійснити лише класифікацію ризиків за їх змістом або походженням, необхідно також брати до уваги просторову концентрацію, яка на даний час стала досить неоднорідною через загострену ситуацію у країні.

У Таблиці 4 автором представлено узагальнену картину просторового розподілу основних ризиків у провідних портах України, де враховані безпекові, логістичні, екологічні та кадрові фактори, які, у свою чергу, визначають рівень вразливості кожного із зазначених.

Таблиця 4

**Просторовий розподіл основних груп ризиків у морських портах
України**

Порт	Рівень ризику	Основні ризики	Вплив і основні напрями змін
Одеса	Критичний	Ракетна небезпека, кіберзагрози, мінування	Зменшення транспортної спроможності, втрати інфраструктури та підвищення страхових тарифів
Південний	Критичний	Ризики для енергетичної безпеки та стабільності енергосистем	Скорочення обсягів перевезень, ослаблення довіри з боку інвесторів

Продовження таблиці 4

Чорноморськ	Критичний	Ускладнення руху вантажів, руйнування інфраструктурних об'єктів	Нестабільність логістичних маршрутів, підвищена ймовірність простоїв, зниження результативності
Рені	Помірний	Соціально-екологічні виклики	Погіршення стану довкілля, посилення антропогенного тиску на територію
Ізмаїл	Помірний	Перевантаження	Розвиток альтернативних вузлів, модернізаційні виклики, кадровий дефіцит
Миколаїв	Критичний (відкладений)	Застій, пошкоджена інфраструктура	Падіння довіри інвесторів, послаблення економічних позицій

Джерело: складено автором на підставі даних [24], [8], [39].

Отже, проаналізовані ризики свідчать про чітко виражену асиметрію у рівнях безпеки та в цілому стабільності функціонування українських портів. Найкритичніший рівень ризику зафіксовано в портах Одеса, Чорноморськ та Південний, що перебувають під постійним впливом воєнних загроз: ракетних атак, кіберзагроз та мінування акваторій. Дані чинники призводять до зниження транспортної спроможності, руйнування портової інфраструктури, скорочення обсягів перевезень та підвищення страхових тарифів.

У таких портах, які стали альтернативними логістичними вузлами – Рені та Ізмаїл, ризики мають переважно соціально-екологічний характер і пов'язані з гострим браком кадрів та необхідністю модернізації.

Слід зауважити, що навіть попри тимчасове зниження активності порт Миколаїв залишається в зоні високої потенційної небезпеки через значні пошкодження об'єктів і втрату інвестиційної привабливості.

Виходячи з цього, структура ризиків демонструє територіальну поляризацію: прифронтові порти стикаються з прямими воєнними загрозами, тоді як тиллові стикаються із проблемами соціально-екологічної перевантаженості. Така асиметрія свідчить про необхідність диференційованого підходу до управління ризиками та чітке визначення пріоритетних заходів з урахуванням географічного розташування та функціонального значення кожного порту.

3.2. Інновації у страхуванні

Глобалізація морських перевезень, яка сприяє збільшенню обсягів міжнародної торгівлі, істотно впливає на підходи до управління ризиками в морській галузі. Такі фактори як ускладнення логістичних ланцюгів, загострення конкуренції та посилення економічних викликів створюють додаткові ризики для судновласників, вантажовідправників та інших учасників ринку. В таких умовах особливого значення набуває страхування морських ризиків, яке, у свою чергу, забезпечує фінансовий захист від можливих витрат у разі актів піратства, аварій, стихійних лих та інших небезпек, які супроводжують морські перевезення.

Необхідно зазначити, що страхування морських ризиків виступає ключовим механізмом захисту економічних інтересів судновласників, перевізників, фрахтувальників та вантажовідправників. У той самий час розвиток цього інституту на міжнародному рівні стикається з певними викликами, до прикладу, через відмінності у правових системах різних країн, особливості економічного середовища.

Саме через це тема інновацій у морському страхуванні є досить актуальною, бо вона дозволяє дослідити як традиційна галузь реагує на нові виклики, які нові механізми з'являються, і якою мірою ці новації можуть

підсилити роль страхування в забезпеченні сталості та безпеки морської діяльності.

У контексті морського страхування інновації охоплюють не тільки створення нових страхових продуктів, а й глибоку трансформацію самої моделі страхування. Сучасні тенденції розвитку морської галузі включають акцент на екологічну стійкість, впровадження цифрових технологій та автоматизацію управлінських процесів, модернізацію інфраструктури маршрутів і терміналів перевантажень, зростання політичної нестабільності, підвищення рівня терористичних та прямих військових загроз, а також посилення ризиків техногенного, кібернетичного та екологічного характеру. Тобто, таким чином, інновації змінюють не лише предмет страхування, а й сам спосіб його здійснення.

Впровадження нових технологій відіграє важливу роль у підвищенні безпеки морського транспорту. Це включає автоматизацію та віддалене управління судном, системи виявлення та запобігання зіткнень, системи контролю та управління вантажем, системи моніторингу стану судна та інші інновації. Розвиток та впровадження нових технологій відіграє важливу роль в управлінні ризиками. Наприклад, автоматизовані системи керування судном, системи моніторингу та діагностики, використання дистанційного керування та безпілотних суден дозволяють знизити ризик виникнення аварійних ситуацій та покращити безпеку судноплавства [20].

Ефективне управління ризиками має центральне значення для забезпечення безпеки. Це включає ідентифікацію потенційних небезпек, оцінку ризиків, розробку стратегій запобігання та зниження ризиків, а також планування та проведення регулярних перевірок та аудитів. Міжнародне співробітництво та координація між країнами відіграють важливу роль у забезпеченні безпеки морського транспорту. Це включає обмін інформацією про безпеку, спільні навчання та тренування, співробітництво в сфері контролю за дотриманням стандартів та взаємне визнання сертифікатів [20].

Ці підходи є лише деякими прикладами стратегій та регуляторних механізмів, які застосовуються для забезпечення безпеки морського транспорту. Розробка та впровадження комплексних заходів та політик на основі цих підходів сприяють зниженню ризиків та підвищенню безпеки у морському транспорті. Комбінація цих підходів та їх застосування разом сприяють ефективному управлінню ризиками в судноплавстві та забезпеченню безпеки морського транспорту [20].

На основі зібраних даних автором у Таблиці 5 наведено основні причини впровадження інновацій у морському страхуванні. Як демонструє аналіз, серед провідних факторів, які стимулюють розвиток нових підходів, виділяються зростання нових видів ризиків, потреба у точнішій оцінці страхових випадків, діджиталізація та автоматизація процесів, підвищення конкуренції на ринку та зміна поведінки клієнтів, і також посилення регуляторних та екологічних вимог. Дана систематизація дозволяє наочно оцінити та проаналізувати взаємозв'язок сучасних викликів морської галузі та інноваційних рішень у страхуванні, а також, у свою чергу, підкреслити роль технологій та нових підходів для підвищення ефективності управління ризиками.

Таблиця 5

Основні причини впровадження інновацій у морському страхуванні

№	Причина	Опис
1	Потреба у точнішій оцінці ризиків і зменшенні невизначеності	Завдяки великій кількості даних у реальному часі страховики мають можливість оцінювати ризики більш динамічно, а не просто за статистикою минулих років. Даний фактор стимулює впровадження інновацій
2	Діджиталізація та автоматизація процесів	Для підвищення ефективності, зменшення адміністративних витрат, скорочення часу підписання договорів та врегулювання збитків страхові компанії впроваджують нові

Продовження таблиці 5

		технології (блокчейн, смарт-контракти, цифрові платформи тощо)
3	Конкуренція, зміна поведінки клієнтів, вимоги ринку	Учасники морського підприємства очікують більш персоналізованих та гнучких умов страхування, також з'являються нові бізнес моделі (премії за поведінку, usage-based страхування). Страхову компанії повинні адаптуватись, щоб залишатися конкурентними
4	Регуляторні та екологічні вимоги	Через зростаючі вимоги до екологічної відповідальності, нові міжнародні морські норми, посилення контролю страховики мають створювати нові продукти, враховувати сталий розвиток та нові ризики
5	Зростання нових ризиків (геополітика, кіберризики, кліматичні зміни)	Морська галузь стикається з новими видами ризиків, наприклад, кібератаками на судна або портові системи, нестабільністю маршрутів, зумовленою геополітичними факторами, частішими екстремальними погодними явищами. Все це призводить до того, що традиційні моделі страхування стають менш придатними

Джерело: складено автором на підставі даних [45], [86], [72], [85], [76].

Аналіз представленої таблиці дозволяє зробити висновок, що впровадження інновацій у морському страхуванні є процесом, який обумовлений не тільки зовнішніми, а й внутрішніми чинниками галузі, і є досить багатофакторним. Поєднання економічних, технологічних, регуляторних та соціальних чинників стимулює розвиток нових моделей страхування, які здатні більш точно оцінювати ризики, адаптуватися до

змінних умов та, в цілому, забезпечувати високий рівень безпеки судноплавства. Відповідно, такий комплексний підхід підкреслює важливість інновацій як засобу підвищення ефективності та стійкості морського страхового бізнесу.

Цифрові технології та аналіз даних дедалі більше впливають на розвиток морського страхування, допомагаючи точніше оцінювати ризики та робити роботу компаній більш ефективною та дієвою. Використання сучасних інструментів дозволяє страховикам краще розуміти потенційні небезпеки для суден та вантажів, а також приймати більш обґрунтовані рішення при оформленні страхових полісів.

Страховики впроваджують такі інструменти, як Інтернет речей та телематика, для збору даних із суден та вантажів у режимі реального часу. Ці дані допомагають у точнішому профілюванні ризиків та динамічних моделях ціноутворення, що дозволяє розробляти індивідуальні поліси та покращувати управління ризиками [45].

Крім того, для обробки претензій досліджуються блокчейн та смарт-контракти, що забезпечує прозорість, безпеку та ефективність процедур врегулювання. Ці інновації зменшують адміністративні витрати та пом'якшують шахрайство, сприяючи більш стійкому ринку морського страхування [45].

Використання Інтернету речей та телематики в оцінці ризиків свідчить про технологічний прогрес у морському страхуванні. Ці інструменти дозволяють збирати дані в режимі реального часу з судноплавних суден, вантажів та операційного середовища, надаючи страховикам точну та практичну інформацію. Вони сприяють кращому розумінню стану та поведінки суден за різних обставин [45].

Завдяки постійному моніторингу таких параметрів, як робота двигуна, маршрути навігації, погодні умови та цілісність вантажу, пристрої Інтернету речей дозволяють динамічно профілювати ризики. Це підвищує точність моделей андеррайтингу, що призводить до більш адаптованих розрахунків

премій. Інтеграція телематики, таким чином, підвищує точність прогнозування, зменшуючи проблеми як недостатнього, так і надмірного страхування [45].

Страховики можуть попереджати операторів суден про потенційні небезпеки до того, як трапляться інциденти, мінімізуючи кількість претензій та сприяючи безпеці. Цей технологічний зсув заохочує вжиття превентивних заходів, узгоджуючи інтереси страховиків з цілями безпеки на морі. Загалом, Інтернет речей та телематика трансформують практику оцінки ризиків у морському страхуванні, пропонуючи комплексне розуміння операційних ризиків у режимі реального часу [45].

Отже, впровадження Інтернету речей та телематики у морському страхуванні не лише підвищує точність оцінки ризиків, а й, у свою чергу, сприяє більш безпечній та ефективній роботі суден. Дані технології дають змогу страховикам та операторам суден проактивно реагувати на потенційні небезпеки, роблячи при цьому процес страхування більш динамічним та адаптованим до сучасних викликів.

Слід звернути увагу на те, що ІІІ стає одним із ключових інструментів модернізації морського страхування, дозволяючи автоматизувати процеси та підвищити точність оцінки ризиків.

ІІІ трансформує морське страхування завдяки вдосконаленню портових операцій та управління ризиками. Його інтеграція в ці сфери підвищує точність оцінки ризиків та пришвидшує управління претензіями, дозволяючи страховикам проактивно керувати ризиками та підвищувати операційну ефективність [76].

Одним із прикладів ефективного використання ІІІ є операції портів. Роттердамський порт, один із найбільших та найсучасніших портів світу, впровадив технологію ІІІ та цифрових двійників для оптимізації своєї діяльності. Ці системи ІІІ прогнозують та керують вантажопотоками, контролюють погодні умови та забезпечують безперебійний рух суден у порту та з нього [76].

Запровадження ІІІ в морському страхуванні та портових операціях має як позитивні, так і потенційно негативні наслідки. З одного боку ІІІ дає змогу підвищити точність оцінки ризиків, автоматизувати рутинні процеси, прискорити обробку даних та зменшити ймовірність людських помилок, а з іншого боку, впровадження даних технологій може бути пов'язане з ризиками кібербезпеки, високою вартістю впровадження та необхідністю підготовки та навчання персоналу, а також може зменшувати роль людського фактору у прийнятті критично важливих рішень. Тому для того, щоб використання ІІІ було ефективним, необхідно докласти певних зусиль для збалансованого підходу, який об'єднає у собі технологічні інновації з належним контролем і управлінням ризиками.

Технологія блокчейн забезпечує прозорість, безпеку та ефективність у транзакціях морського страхування. Вона може оптимізувати управління претензіями, видачу полісів та виплату премій, створюючи безпечний та захищений від несанкціонованого доступу запис усіх транзакцій. Технологія блокчейн може трансформувати ландшафт морського страхування, підвищуючи операційну ефективність та забезпечуючи цілісність даних, прокладаючи шлях для більш оптимізованих та безпечних процесів страхування [76].

Тобто, впровадження блокчейну дозволяє страховикам швидше реагувати на зміни ринку та підвищувати довіру між всіма учасниками страхових процесів. Саме завдяки прозорості та незмінності записів даних підхід певним чином мінімізує ризик помилок та шахрайства, роблячи при цьому морське страхування більш надійним та передбачуваним для всіх.

Одним із прикладів практичного застосування блокчейну є удосконалення управління претензіями. У співпраці з Microsoft, EY та Guardtime запустили платформу на базі блокчейну, спеціально розроблену для морського страхування. Ця платформа оцифровує договірні правила між зацікавленими сторонами, використовує смарт-контракти для мінімізації

ручних процесів та дозволяє відстежувати місцезнаходження суден та операційні зміни в режимі реального часу.

Такі інновації спрощують адміністративні завдання, зменшують потенційні помилки та надають страховикам доступ до точних даних про застраховані ризики в режимі реального часу, що призводить до кращого ціноутворення полісів та управління ризиками. Ця інтеграція технології блокчейн демонструє її потенціал для революціонування світової торгівлі, роблячи операції з морського страхування більш пов'язаними, прозорими та ефективними [76].

Також слід звернути увагу на один із ключових інструментів у цьому напрямку – смарт-контракти. Вони дозволяють оптимізувати управління претензіями та, відповідно, забезпечити швидкий обмін даними між всіма учасниками страхових процесів.

Смарт-контракти – це самовиконувані угоди із запрограмованими умовами, які автоматично запускають врегулювання претензій за виконання заздалегідь визначених критеріїв. У морському страхуванні це може спростити перевірку претензій, забезпечивши перевірку даних про доставку, звітів про пошкодження та документації про відповідність вимогам у режимі реального часу, зменшуючи затримки та адміністративні витрати [45].

Впровадження смарт-контрактів підвищує ефективність операцій, зменшуючи потребу у ручному втручанні та автоматизуючи процеси вирішення страхових спорів. Зазначена технологія покращує обмін даними між страховими компаніями та операторами суден, створюючи якомога узгоджене та гнучке середовище для подання претензій. Завдяки цьому обробка страхових випадків відбувається доволі швидко, прозоріше та з меншою ймовірністю помилок, що, у свою чергу, відповідає вимогам динамічного ринку морського страхування.

Кіберзагрози стають дедалі більш актуальними для морської галузі. Через збільшення числа атак на суднові системи та берегову інфраструктуру зростає потреба у страхування від кіберризиків. Дані поліси захищають

компанії від витоку важливих та конфіденційних даних, дій програм-вимагачів та збоїв у роботі систем, забезпечуючи фінансову підтримку для відновлення операцій і компенсації збитків від перерв у бізнесі.

До прикладу, кібератака на навігаційні системи. Нещодавно чотири найбільші світові судноплавні компанії, включаючи CMA CGM та Maersk, стали мішенями значних кібератак, таких як програми-вимагачі, що серйозно порушило їхню діяльність. Ця тенденція підкреслює гостру вразливість морських операцій до кіберзагроз. Вона підкреслює зростаючий попит на кіберстрахування, яке покриває витрати даних та операційні збої [76].

Зі зростанням кіберзагроз збільшується потреба у комплексному кіберстрахуванні, яке стає досить важливим напрямком для розширення страхових позицій та зміцнення безпеки морської галузі.

Слід також зазначити, що для українського морського підприємства, враховуючи його стратегічне розташування на Чорному морі, наявність великих портів та важливих транзитних маршрутів, тема інновацій у сфері страхування набуває досить важливого значення. Особливо в умовах воєнного стану, коли ризики для морської інфраструктури та логістичних ланцюгів зростають у геометричній прогресії, і впровадження інноваційних підходів у страхуванні є необхідністю для забезпечення стійкості галузі.

Українські страховики, у свою чергу, мають можливість розробляти продукти, адаптовані до специфіки Чорноморського регіону, де поєднуються геополітичні, екологічні та логістичні ризики. Особливо актуальними є продукти, які враховують загрози військового характеру, пошкодження портової інфраструктури чи блокування морських шляхів.

Спираючись на все вищезазначене, можна зробити висновок, що інноваційні технології значною мірою трансформують сферу морського страхування, забезпечуючи при цьому її більшу гнучкість, ефективність та стійкість до ризиків. Використання ІІІ, блокчейну, смарт-контрактів, телематики та аналітики даних дозволяє страховикам автоматизувати процеси андеррайтингу, підвищувати точність оцінки, прискорювати врегулювання

претензій та зменшувати кількість людських помилок. Зазначені інструменти не тільки оптимізують внутрішні процеси страхових компаній, а й створюють умови для більш довірливої та прозорої взаємодії між усіма учасниками морського підприємства.

Також разом із тим, цифровізація галузі потребує належного регулювання та управління новими ризиками, до прикладу, кіберзагрозами, залежністю від технологічних систем та потенційною вразливістю важливих та конфіденційних даних. Тобто, ключовим завданням для міжнародних страховиків, регуляторів та операторів морського транспорту стає баланс між технологічними інноваціями та контролем за безпекою інформації.

Таким чином, інновації в морському страхуванні відкривають нову еру розвитку цієї сфери. Цифрові рішення, ІІІ та автоматизація процесів зможуть сформувати стійку, ефективну та максимально прозору систему управління ризиками у глобальному морському бізнесі.

3.3. Перспективи вдосконалення нормативної бази та співпраці з міжнародними страховиками

У сучасному морському страхуванні нормативно-правова база та міжнародна співпраця є важливим фундаментом для забезпечення не тільки стабільності, а й прозорості та довіри між всіма учасниками морського підприємства.

Гармонізація правових підходів та зміцнення міжнародної взаємодії стають ключовими аспектами через те, що морські перевезення мають досить глобальний характер, а страховики та перевізники діють у різних юрисдикціях.

Однією з основних перспектив вдосконалення нормативної бази є створення чітких стандартів щодо правил страхування морських ризиків, умов договорів та юрисдикційних аспектів. Так, науковець Баріш Соєр звертає увагу на те, що у міжнародному страхуванні морських ризиків «різні стандарти в різних юрисдикціях», що значно ускладнює діяльність страховиків та страхувальників [77]. Саме через це доповнення правових норм

міжнародними конвенціями, угодами та стандартами має підвищити правову визначеність та забезпечити рівні умови для всіх учасників ринку.

У той самий час національні ризики страхування повинні враховувати специфіку морської галузі, тобто, ризики, які пов'язані з навігацією, вантажами, портовими операціями, і також технологічні та екологічні виклики. Науковець Баріш Сойєр зазначає, що спеціалізовані правові режими для морського страхування – із власними капітальними, звітними та аудиторськими вимогами – можуть значно підвищити ефективність функціонування страховиків у портах та морських перевезеннях [77]. Виходячи з цього, країни з активною морською діяльністю повинні розвивати законодавство, яке, у свою чергу, має враховувати природу морського ризику, і не тільки як частини традиційного страхового ринку, а й як специфічної галузі із власними закономірностями.

Також слід зазначити, що міжнародна співпраця стає ще одним значущим елементом у формуванні сучасного страхового середовища в морській сфері. На думку науковця Роберта Меркіна, узгодження правових підходів, участь у міжнародних об'єднаннях, стандартизація процедур перестрахування та обміну інформацією сприяють зниженню невизначеності, підвищенню стабільності та створення умов для росту ринку [67]. Це означає, що страховики з різних країн можуть працювати спільно над продуктами, що відповідають міжнародним очікуванням, забезпечують прийнятну премію та мінімізують конфлікти різних юрисдикцій.

З мого погляду, перспективи вдосконалення нормативної бази в морському страхуванні слід розглядати не просто як просто технічне оновлення правил, а як стратегічне перезапускання системи управління ризиками в глобальному морському секторі. Тобто, нове законодавство має створювати умови не тільки для захисту від втрат, а й для стимулювання інновацій – цифрових платформ, використання великих даних, телематики, блокчейну, і, відповідно, формування нових страхових продуктів, які будуть адаптовані до екологічних, кібернетичних та технологічних викликів.

Нормативно-правова база має бути достатньо гнучкою для того, щоб ефективно реагувати на швидкі зміни у технологіях, логістичних ланцюгах та міжнародній політичній ситуації.

Проте трансформація нормативного середовища супроводжується багатьма перешкодами. На думку науковця Баріш Сойєра, різноманітність правових систем, нерівномірний рівень розвитку страхового ринку, слабка інтеграція технологій та недостатня грамотність учасників галузі створюють певні складнощі [77]. Це означає, що країни, які з меншим морським сектором, можуть достатньо відставати, якщо не буде надана належна підтримка з боку держави, страховиків та міжнародних партнерів.

Для наочності необхідно систематизувати основні напрямки вдосконалення нормативної бази та механізми співпраці з міжнародними страховиками у вигляді таблиці. Таблиця 6 дозволяє узагальнити основні прогалини у законодавчій базі, порівняти їх із міжнародними вимогами та наочно продемонструвати потенційні шляхи вдосконалення не лише нормативної бази, а й процедур співпраці з іноземними страховими компаніями.

Таблиця 6

**Порівняльна характеристика регулювання морського страхування в
Україні та провідних міжнародних юрисдикціях**

Країна	Основний нормативний акт	Специфічні умови до морського страхування	Механізми співпраці з міжнародними страховиками	Актуальні тенденції
Україна	Закон України «Про страхування», КТМУ.	Відсутність спеціалізованого регулювання морських регулювання морських ризиків;	Обмежена участь у міжнародних об'єднаннях; співпраця здійснюється через перестраховування	Активна підготовка до гармонізації із нормами ЄС; розвиток кіберстрахування

Продовження таблиці 6

		загальні вимоги до страхових компаній		та цифрових продуктів
Великобританія	Marine Insurance Act 1906, Insurance Act 2015	Чітко визначені умови страхових договорів; практика Ллойда	Активна участь у глобальних перестрахових пулах	Удосконалення ESG-ризиків, цифровізація контрактів
Норвегія	Nordic Marine Insurance Plan 2019	Уніфікований план страхування для Північних країн; стандартизовані умови	Спільні стандарти з Данією, Фінляндією та Швецією	Розвиток «зелених» стандартів страхування
Сінгапур	Marine Insurance Act (Cap 387)	Досить суворий нагляд за морськими страховиками; вимоги до кіберзахисту	Міжнародні угоди та навчальні програми	Підтримка цифрових страхових платформ
США	Federal Maritime Commission Regulations	Регулювання на рівні штатів; вимоги до фінансової стійкості	Участь у глобальних перестрахових альянсах	Актуалізація вимог до кіберстрахування та автономних суден

Джерело: складено автором на підставі даних [12], [32], [64], [56], [70], [63], [53].

Порівняльний аналіз свідчить, що в більшості розвинених морських юрисдикцій існує спеціалізоване регулювання страхування морських ризиків, проте в Україні такі положення, нажаль, залишаються фрагментарними. У свою чергу, це створює певний розрив між національною практикою та

міжнародними стандартами у сфері цифровізації, перестрахування та контролю за новими видами ризиків.

Виходячи з усього вищезазначеного, можна зробити висновок, що аналіз нормативно-правового регулювання морського страхування в провідних морських державах та в Україні свідчить, що ефективна робота страхової системи неможлива без гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами. Розвинені країни, до прикладу, Норвегія, Великобританія, Сінгапур та США, демонструють комплексний підхід до регулювання морських ризиків. Він включає спеціалізовані закони, уніфіковані плани страхування, цифровізацію страхових продуктів та активну міжнародну співпрацю. У той час українське законодавство, незважаючи на наявність загальних правил страхування та Кодексу торговельного мореплавства, потребує досить суттєвого вдосконалення, що включає у собі створення спеціалізованих норм для морських перевезень, інтеграції цифрових платформ, розвитку кіберстрахування та участі у міжнародних перестрахових механізмах.

Отже, перспективи вдосконалення нормативної бази полягають саме у поєднанні національного досвіду із кращими світовими практиками, що надасть змогу підвищити прозорість, стабільність та ефективність страхового ринку, сприяти інноваційному розвитку і водночас забезпечити достойний захист усіх учасників морських перевезень. Тобто, комплексний підхід до регулювання та міжнародної співпраці виступає найголовнішим чинником формування конкурентоспроможного та безпечного морського страхового середовища.

ВИСНОВКИ

Спираючись на все вищезазначене, можна зробити наступні висновки.

1. Відповідно до поставленої задачі було проаналізовано особливості морських ризиків, нормативно-правове регулювання їх страхування та страхові інтереси суб'єктів морського підприємства. У ході проведеного дослідження встановлено, що морські ризики є багатограним та досить складним явищем, що формується під впливом багатьох факторів: природних, технічних, антропогенних, економічних та політичних. Велика різноманітність морських ризиків потребує їх чіткої та упорядкованої класифікації за об'єктом прояву, походженням, етапом транспортування, можливістю впливу, територією виникнення та можливістю страхового покриття. Такий підхід дає змогу формувати більш дієві страхові продукти, які більш адаптовані до потреб судновласників, фрахтувальників, операторів та вантажовласників.

Було встановлено, що правове регулювання страхування морських ризиків ґрунтується на поєднанні міжнародно-правових норм (UNCLOS, Гаазькі правила, Гамбурзькі правила, Роттердамські правила) та міжнародних стандартів Ллойда та Інституту лондонських страховиків. Практика застосування цих норм доводить, що міжнародні акти забезпечують уніфікацію страхових процедур, тоді як національне законодавство України (КТМУ, ЦКУ, Закон України «Про страхування» залишається недосконалим та не є належним чином узгодженим із міжнародно визнаними стандартами, що потребує подальшої гармонізації та вдосконалення.

Дослідження страхових інтересів суб'єктів морського підприємства показує, що кожен учасник морського підприємства (судновласник, оператор, фрахтувальник, вантажовласник, портовий оператор, екіпаж, страхова компанія) має окремий обсяг майнових інтересів, що охоплюють страхування суден, страхування вантажів, страхування відповідальності перед третіми особами, страхування відповідальності перевізника тощо.

Практика підтвердила, що розуміння страхових інтересів та належне документування ризиків дозволяють страховому захисту функціонувати належним чином та зменшують кількість спорів між учасниками морського підприємства.

2. Відповідно до поставленої задачі було досліджено практику укладення договорів морського страхування в Україні та за кордоном. Аналіз показав, що у міжнародній практиці ключовими документами, що визначають структуру договорів морського страхування є Морський страховий поліс Ллойда, Застереження Інституту лондонських страховиків, Marine Insurance Act 1906, Insurance Act 2015. Зазначені документи забезпечують високий рівень деталізації страхових умов, чітко визначені критерії визначення страхових випадків, процедури огляду пошкоджень та механізми врегулювання претензій, що суттєво підсилює довіру учасників страхового ринку.

В Україні практика укладення договорів морського страхування залишається недостатньо уніфікованою. Достатня кількість страхових компаній використовують адаптовані версії інститутських застережень, але водночас їх впровадження часто не супроводжується повною відповідністю оригінальним англійським формулярам, що створює прогалини у регулюванні спірних ситуацій.

Встановлено, що на практиці договори морського страхування в Україні укладаються переважно за участю брокерів через те, що вони забезпечують доступ до міжнародних перестраховальних ринків. Слід зазначити, що особливе значення це має саме для великих суден, небезпечних вантажів та відповідальності судновласника.

Важливою практичною складовою є запровадження у 2023-2024 роках механізм Unity Facility, який дозволив страхувати воєнні ризики при заходах суден до українських портів. Це стало ключовим фактором відновлення морського експорту та реальним прикладом дієвого міжнародного перестраховального механізму в умовах військового стану.

3. Відповідно до поставленої задачі було проведено аналіз страхового ринку України у сфері морських перевезень та досліджено зарубіжний досвід страхування морських ризиків. Аналіз сучасного стану страхового ринку України продемонстрував, що його можливості щодо покриття великих морських ризиків досить обмежені структурою капіталів, недостатнім рівнем резервів, а також слабким розвитком спеціалізованих страхових продуктів для морської галузі. Військова агресія РФ суттєво посилила ризики, призвела до значного скорочення кількості морських операцій та змінила структуру попиту на страхові продукти через те, що зросла потреба у покритті воєнних ризиків, страхуванні відповідальності та перестрахованні.

Встановлено, що вітчизняні страховики практично повністю залежать від зарубіжних перестраховиків, це зумовлено високою вартістю ризиків морського транспорту. Ключову роль у формуванні міжнародної страхової практики відіграють ринки Великобританії, Скандинавії та США, де діють великі P&I Clubs, інститутські страхові стандарти та сучасні цифрові моделі оцінки ризиків.

Зарубіжний досвід підтвердив ефективність:

- комплексного підходу до страхового покриття;
- електронної системи обміну інформацією між страховиками, портами та судновласниками;
- моделювання ризиків на основі великих даних;
- високого рівня спеціалізації страховиків та перестраховиків.

Практична частина дослідження показала, що саме зарубіжні моделі страхування є орієнтиром для вдосконалення української системи через те, що вони забезпечують більшу прозорість, передбачуваність та швидкість врегулювання претензій.

4. Відповідно до поставленої задачі було виявлено основні проблеми та ризики, з якими стикаються учасники морського підприємства у сфері страхування.

У результаті аналізу встановлено, що до основних проблем можна віднести:

1. Високий рівень невизначеності та складність оцінювання ризиків в умовах війни (мінна загроза, ракетні атаки).
2. Недостатня гармонізація українського законодавства з міжнародними стандартами морського страхування.
3. Брак спеціалізованих страхових продуктів.
4. Складність доказування страхових випадків та наявність затримок у врегулюванні претензій, що зменшує довіру клієнтів.
5. Фінансові обмеження українських страховиків. Це унеможливлює надання великого покриття без участі іноземного перестрахування.
6. Низький рівень цифровізації страхових операцій.
7. Відсутність державних програм підтримки морських страховиків, окрім воєнного покриття для зернового коридору.

Практика доводить, що учасники морського підприємства доволі часто стикаються з проблемами, які стосуються узгодження умов полісів, підтвердження збитків, а також при розрахунку із страховиками в умовах міжнародних санкцій та обмежень.

5. Відповідно до поставленої задачі було проаналізовано інноваційні підходи та сучасні практики у сфері морського страхування.

Встановлено, що провідні світові страхові ринки активно впроваджують інноваційні рішення:

- цифрові платформи для управління страховими випадками;
- системи моніторингу ризиків у реальному часі;
- платформи прогнозування аварійності на основі ШІ;
- блокчейн-технології для оформлення коносаментів та страхової документації;
- кіберстрахування судновласників, що враховує зростання кіберзагроз.

Дослідження показало, що в Україні такі інновації тільки-но починають впроваджуватися, однак вже існує попит на електронне страхування,

автоматизацію врегулювання збитків, а також створення національної платформи для аналізу морських ризиків у період війни.

У практичному вимірі впровадження інновацій дозволить значно знизити страхові тарифи, покращити прозорість страхової діяльності та скоротити час взаємодії між учасниками морського підприємства.

Проведене дослідження підтверджує, що страхування морських ризиків є ключовим елементом забезпечення стійкості морського підприємства, особливо в умовах сучасних викликів, включно із глобальною нестабільністю та воєнними загрозами в Україні. На підставі аналізу теоретичних засад, практики укладення договорів, ринку страхування та міжнародного досвіду визначено, що ефективна система страхування неможлива без гармонізації законодавства, розвитку інноваційних страхових продуктів, залучення іноземного перестрахування та цифрової трансформації страхового ринку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адамов А.С. Взаємне страхування судновласників: досвід європейських країн. *Актуальні проблеми держави і права*. 2010. № 53, С. 310–314. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2010_53_49
2. Адамова О.С. Предмет договору морського страхування: до постановки проблеми. *Часопис цивілістики*. 2017. № 28. С. 14–17. URL: <https://hdl.handle.net/11300/17241>
3. Балобанов О.О., Андріященко О.О. Страхування морських перевезень вантажу: окремі організаційно-правові аспекти. *Lex Portus*. 2018. № 4. С. 80–88. DOI: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2018.6>
4. Барабаш А. Г., Суярко К. О. Правове регулювання міжнародних морських перевезень. *Теоретичні та практичні проблеми реалізації норм права : матеріали X Міжнародної наук.-практ. конф.* (Кременчук, 5–7 груд. 2024 р.). Львів–Торунь : Liha-Pres, 2024. С. 78–81. URL: <http://ir.stu.cn.ua/handle/123456789/32457>
5. Берестенко В. Як логістика адаптувалася до війни. *Опубл.* 24/07/2025. *Ел. ресурс – Економічна правда*. URL: <https://epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> (дата звернення 02.10.2025).
6. Бистрицька О. Військові ризики і не тільки. П'ять питань про морське страхування в Чорному морі. *Опубл.* 06/09/2023. *Ел. ресурс – Центр транспортних стратегій*. URL: https://cfts.org.ua/articles/viyskovi_riziki_i_ne_tilki_pyat_pitan_pro_morske_strakhuvannya_v_chornomu_mori_1991 (дата звернення: 11.10.2025).
7. Гончаренко О.М., Світлична О.С. Перспективи розвитку морського страхування в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Економіка і менеджмент*. 2016. № 17. С. 122–126. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_eim_2016_17_26
8. Державна служба морського та внутрішнього водного транспорту України: URL : <https://marad.gov.ua/ua> (дата звернення: 30.10.2025).

9. Жилякова О. В., Шевчук І. Л. *Страхові послуги. Навчальний посібник*. Харків. : Видавець Іванченко І. С. 2013. С.184. URL: <https://repo.btu.kharkov.ua//handle/123456789/11550>
10. Загородня Ю.В., Максимов С.Б. Комерційні ризики в системі морських перевезень на прикладі контейнеровозу «Ever Given». *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць*. 2021. №4 (77). С. 99-109. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-4-99-109>
11. Калюжний Р.А., Андрущенко Л.В., Андрущенко І.Г. Державно-правове регулювання страхування у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Київ : «МП Леся». 2012. С.184. URL: <https://files.core.ac.uk/download/pdf/286629317.pdf>
12. Кодекс торговельного мореплавства України : Кодекс України від 23.05.1995 № 176/95-ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> (дата звернення 22.06.2025).
13. Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів (Роттердамські правила), підписана в Роттердамі 23.09.2009р. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/rotterdamrules.htm>
14. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила), підписана в Гамбурзі 31.03.1978 р. URL: https://web.archive.org/web/20190302204824/http://ir.nusta.edu.ua/jspui/bitstream/doc/456/1/414_IR.pdf
15. Концептуальні засади формування фінансово-економічної безпеки: колект. монографія; ред.: С. М. Шкарлет; Черніг. нац. технол. ун-т. Ніжин: Лук'яненко В. В.: Орхідея, 2015. 440 с.
16. Корецька О.В. Особливості та проблеми механізму реалізації морського страхування в Україні. *Бізнес-навігатор*. 2022. № 1 (68). С. 57–60. DOI : <https://doi.org/10.32847/business-navigator.68-9>
17. Кужко О.С. Сторони у договорі перевезення вантажу. *Часопис цивілістики*. 2013. № 15, С. 104. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/15/24.pdf>

18. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. *Морське приватне право : навч. посіб.* Нац. ун-т «ОЮА». Одеса : Фенікс, 2012. – 236 с.
19. Кулієв А.Ю., Бульба О.В. Сучасний стан функціонування інституту страхування відповідальності судновласника. *Право та суспільство*. 2020. № 6 (2-1). С. 69–75. DOI : <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2020.6.2.1.11>
20. Мельник О.М. Актуальні проблеми безпеки морського транспорту. Тенденції, ризики та стратегії врегулювання. *Водний транспорт: зб. наук. праць Державного університету інфраструктури та технологій. К., ДУІТ*. 2023. № 1 (37) С. 117-124. DOI : <https://doi.org/10.33298/2226-8553.2023.1.37>
21. Міжнародна конвенція ООН з морського права (UNCLOS), підписана в Монтего-Бей 10.12.1982р. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
22. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписана в Брюсселі 25.08.1924р. URL: <http://singlewindow.org/docs/120?lang=ukr>
23. Ольховик Л.А., Єпатко О.В. Поняття морського страхування. *Порівняльно-аналітичне право: електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*. 2017. № 1. С.72-74. URL: https://pap-journal.in.ua/wp-content/uploads/2020/09/1_2017.pdf
24. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України: АМПУ URL: <https://www.uspa.gov.ua/> (дата звернення: 30.10.2025).
25. Павлюк А.В., Приступа Л.А. Морське страхування – один із найдавніших видів страхування. *Тенденції економічного розвитку України в умовах нестабільності: зб. мат. Міжнародної науково-практичної конференції*. Київ : ГО «Київський економічний науковий центр». 2015. ч. 2., С. 40–43. URL: https://financial.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/09/23.-KENTS-may-_2ch.pdf
26. Петрушко Л., Шевчук С. Головне питання економіки. Україна втрачає \$170 млн на день через заблоковані порти. Чи можна вирішити експортний

колапс. *Опубл.* 21/04/2022. *Ел. ресурс – Журнал Forbes Ukraine.* URL: <https://forbes.ua/inside/morski-vorota-na-zamku-yak-pratsyuyut-zablokovani-cherez-viynu-porti-21042022-5552> (дата звернення: 11.10.2025).

27. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року : Постанова Каб. Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text> (дата звернення: 11.10.2025).

28. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами : Наказ М-ва трансп. та зв'язку України від 29.05.2006 № 516 : станом на 10 берез. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text> (дата звернення 22.06.2025).

29. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті : Наказ М-ва трансп. України від 20.11.2003 № 904 : станом на 11 верес. 2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03#Text> (дата звернення 22.06.2025).

30. Про затвердження Порядку надання гарантій компенсації шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав : Постанова Каб. Міністрів України від 26.05.2023 № 548. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2023-п#Text> (дата звернення 22.06.2025).

31. Про затвердження Порядку та умов страхування на морському транспорті : Наказ М-ва розвитку громад та територій України від 28.11.2024 № 1419. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0011-25#Text> (дата звернення 22.06.2025).

32. Про страхування : Закон України від 18.11.2021 № 1909-IX : станом на 1 січ. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (дата звернення 22.06.2025).

33. Протокол між Міністерством оборони України та Генеральним штабом Збройних Сил Турецької Республіки про співробітництво з питань обміну інформацією у рамках операції «Чорноморська гармонія» : Протокол М-ва оборони України від 17.01.2007. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792_063#Text (дата звернення 22.06.2025).
34. Рейтинг страхових компаній із добровільного страхування водного транспорту (морське каско) за 1 півріччя 2022 року. *Ел. ресурс – FORINSURER*. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/22/6/88> (дата звернення: 09.10.2025).
35. Рейтинг страхових компаній із добровільного страхування водного транспорту (морське каско) за 1 півріччя 2023 року. *Ел. ресурс – FORINSURER*. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/23/6/88> (дата звернення: 09.10.2025).
36. Спаська М.О. Договір морського страхування : дис. канд. юрид. наук : 12.00.03. Х. : ХНУВС, 2007. 202 С.
37. Страхування морських перевезень через Україну розширено на всі види вантажів. *Опубл.* 01/03/2025. *Ел. ресурс – FORINSURER*. URL: <https://forinsurer.com/news/24/03/01/43538> (дата звернення: 11.10.2025).
38. Фіалковська А.А. Особливості оцінки та управління ризиками на підприємствах морського транспорту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць*. 2025. №1 (90). С.90-103. DOI : <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2025-1-90-103>
39. Центр транспортних стратегій. URL: <https://cfts.org.ua/> (дата звернення: 30.10.2025).
40. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV : станом на 18 листоп. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення 22.06.2025).
41. Через російські атаки вартість страхування суден, які проходять через Чорне море, знову зросла. *Опубл.* 14/10/2025. *Ел. ресурс – FORINSURER*. URL: <https://forinsurer.com/news/24/10/14/44290> (дата звернення: 11.10.2025).
42. Шкуро С. Важливі Нюанси Морського Страхування: Гід з Міжнародної Логістики. *Опубл.* 25/01/2024. *Ел. ресурс – SeaRates*. URL:

<https://www.searates.com/ua/blog/post/vazhliv-nyuansi-morskogo-strahuvannya-gd-z-mzhnarodno-logstiki> (дата звернення: 21.06.2025).

43. Шкуро С. Що таке портові операції? *Опубл.* 05/07/2023. *Ел. ресурс* – SeaRates Blog. URL: <https://www.searates.com/ua/blog/post/shcho-take-portov-operac> (дата звернення 21.06.2025).

44. Шумілова К., Шумілов Д. Технологічні ризики при маневруванні морського судна в рейсовому циклі. Monograph. – Primedia eLaunch, Boston, USA, 2024. DOI : <https://doi.org/10.46299/979-8-89480-695-2>

45. Analyzing Key Marine Insurance Market Trends and Future Outlook. *Pabl.* 24/10/2024. *Ел. ресурс* – *Guardian of Risk*. URL: <https://guardianofrisk.com/marine-insurance-market-trends> (дата звернення: 13.11.2025).

46. BIMCO. *Commercial: Who's who in shipping*. URL: <https://www.bimco.org/news-insights/shipping-explained/commercial/commercial-whos-who> (дата звернення 21.06.2025).

47. Bloomberg Originals. *Bloomberg*. URL: <https://www.bloomberg.com/europe> (дата звернення: 11.10.2025).

48. Broudin R., Khanna R. Marine & cargo insurance market : top causes of claims in marine insurance. *Pabl.* 2024. *Ел. ресурс* – *BeInsure*. URL : <https://beinsure.com/global-marine-insurance-market-outlook/> (дата звернення: 13.10.2025).

49. Caprolu M., Di Pietro M., Lombardi F. Vessels cybersecurity : issues, challenges, and the road ahead. *Pabl.* 04/03/2020. *Ел. ресурс* – *arXiv:2003.01991 (arXiv preprint)*. DOI : <https://doi.org/10.48550/arXiv.2003.01991>

50. Cohn C. Ukraine expands ship war insurance with Marsh & Lloyd's support. *Pabl.* 01/03/2024. *Ел. ресурс* – *Reuters*. URL: <https://www.reuters.com/markets/europe/ukraine-expands-ship-war-insurance-with-marsh-lloyds-iron-ore-steel-2024-03-01/> (дата звернення: 30.10.2025).

51. Cong L., Zhang H., Wang P., Chu C., Wang J. Impact of the Russia–Ukraine Conflict on Global Marine Network Based on Massive Vessel Trajectories. *Remote Sens.* 2024. № 16 (8). DOI : <https://doi.org/10.3390/rs16081329>
52. European Commission. Directive 2009/138/EC (Solvency II). *Official Journal of the European Union.* 2009. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/138/oj/eng> (дата звернення: 13.10.2025).
53. Federal Maritime Commission. Regulations. – Washington, D.C.: FMC, 2023. URL: <https://www.fmc.gov>
54. Gurses O. *Marine Insurance Law* (1st ed.). 2015. Routledge. DOI : <https://doi.org/10.4324/9781315855950>
55. Insights: Russia – Ukraine War: Impact on shipping. *Pabl.* 15/10/2024. *Ел. ресурс – NorthStandard.* Marine Insurance. URL: <https://north-standard.com/insights/news/russia-ukraine-war-impact-on-shipping/> (дата звернення: 02.10.2025).
56. Insurance Act 2015 (UK). UK Government Legislation. – URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/contents>
57. International Labour Organization. *Maritime Labour Convention.* Geneva: ILO, 2006. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO:91:P91_ILO_CODE:C186:NO (дата звернення 22.06.2025)
58. International Maritime Committee. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague Rules).* 1924. URL: <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.html> (дата звернення 22.06.2025).
59. International Maritime Organization (IMO). *Maritime Security and Safety in the Black Sea and Sea of Azov.* London, 2024. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/maritimesecurityandsafetyintheblackseaandseaofazov.aspx> (дата звернення: 30.10.2025).
60. KONGSBERG to develop missiles and drone boats in Ukraine. *Pabl.* 22/06/2025. *Ел. ресурс – Kongsberg.* URL:

<https://www.kongsberg.com/kda/news/news-archive/2025/kongsberg-to-develop-missiles-and-drone-boats-in-ukraine> (дата звернення 24.09.2025).

61. Lloyd's of London. Institute Cargo Clauses (A, B, C). London: Lloyd's Market Association, 2023.

62. Masum Billah M. Effects of insurance on maritime liability law : a legal and Economic analysis. Springer, Cham., 2014. 210 P. DOI : https://doi.org/10.1007/978-3-319-03488-1_8

63. Marine Insurance Act (Cap 387). – Singapore: Government of Singapore, 1997. – URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act-Rev/MIA1906/Published/20211231?DocDate=19940520&ViewType=Within>

64. Marine Insurance Act 1906 (UK). UK Government Legislation. – URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1906/41/contents>

65. Maritime and Port Authority of Singapore. Maritime and Port Authority of Singapore Annual Report 2023. URL: https://www.nas.gov.sg/archivesonline/government_records/docs/0a9dab8a-4e2e-11ef-adb1-0050569c7836/S.471of2024.pdf

66. Maritime insurance: A comprehensive guide to protecting vessels, cargo, and crew. *Ел. пецупс* – *MaritimEducation*. URL: <https://maritimeducation.com/maritime-insurance-a-comprehensive-guide-to-protecting-vessels-cargo-and-crew/> (дата звернення 22.06.2025).

67. Merkin R., Hjalmarsson J., Bugra A., & Lavelle J. Marine Insurance Legislation (5th ed.). Informa Law from Routledge. 2014. 554 P. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315816678>

68. Munro J. F. Maritime Enterprise and Empire: Sir William Mackinnon and His Business Network, 1823-1893. *Boydell & Brewer*. 2003. 536 P. URL: <http://www.jstor.org/stable/10.7722/j.ctt7zsv15>

69. Ndlovu S. Marine insurance trends and challenges. *Pabl.* 23/05/2025. *Ел. пецупс* – *InsuranceBiz*. URL : <https://insurancebiz.co.za/news/non-life/marine-insurance-trends-and-challenges.html> (дата звернення: 13.10.2025).

70. Nordic Marine Insurance Plan 2019. Det Norske Veritas (DNV), Norwegian Hull Club. – URL: <https://www.nordicplan.org/archive/the-nordic-marine-insurance-plan-of-2013-version-2019/>
71. Oceans Beyond Piracy. The Economic Cost of Piracy. 2011. URL: <https://oceansbeyondpiracy.org/publications/economic-cost-piracy> (дата звернення: 13.10.2025).
72. Olano G. Marine insurance rides the technology wave. *Pabl.* 20/08/2019. *Ел. ресурс – Insurance Business* URL: <https://www.insurancebusinessmag.com/asia/news/breaking-news/marine-insurance-rides-the-technology-wave-175690.aspx> (дата звернення: 13.11.2025).
73. Ripstein A. Theories of the Common Law of Torts. The Stanford Encyclopedia of Philosophy. Summer 2022 Edition / ed. Edward N. Zalta. URL: <https://plato.stanford.edu/archives/sum2022/entries/tort-theories/> (дата звернення: 27.06.2025).
74. Rose F. Marine insurance (2nd ed.). Routledge. 2012. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315874357>
75. Rossi G., Hellwege P. Maritime Risk Management: Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan. Duncker & Humblot GmbH, 2021. DOI: <https://doi.org/10.3790/978-3-428-58260-0>
76. SCI College. Top Key Trends in the Marine Insurance Industry. URL: <https://www.scicollege.edu.sg/knowledge-base/top-key-trends-in-the-marine-insurance-industry> (дата звернення: 13.11.2025).
77. Soyer B. Reforming Marine and Commercial Insurance Law (1st ed.). Informa Law from Routledge. 2008. 336 p. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003122852>
78. Stopford M. Maritime Economics. Routledge. 2009. 3rd ed., p. 840. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780203891742>
79. The «Cendor MOPU» [2011] UKSC 5. URL: <https://www.bailii.org/uk/cases/UKSC/2011/5.html> (дата звернення: 13.10.2025).

80. The «Lady M» [2019] EWCA Civ 388. URL: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2019/388.html> (дата звернення: 13.10.2025).
81. The crucial role of marine insurance in global trade dynamics. *Pabl.* 16/07/2024. *Ел. ресурс – The Insurance Universe.* URL: <https://theinsuranceuniverse.com/role-of-marine-insurance-in-global-trade/> (дата звернення 22.06.2025).
82. The Miss Jay Jay [1987] 1 Lloyd's Rep. 32. High Court of Justice, London.
83. Top Challenges in Marine Insurance for Exporters and Importers in 2025. *Pabl.* 01/04/2025. *First Policy Insurance Brokers – site of broking company in India.* URL : <https://firstpolicy.com/top-challenges-in-marine-insurance-for-exporters-and-importers-in-2025/> (дата звернення: 13.10.2025).
84. United Nations Conference on Trade and Development. *Legal and documentary aspects of the marine insurance contract (TD/B/C.4/ISL/27 Rev.1).* URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdbc4ISL27Rev.1_en.pdf (дата звернення 24.09.2025).
85. Verified Market Reports. Top 7 Trends in the Marine Insurance Market. URL: <https://www.verifiedmarketreports.com/blog/top-7-trends-in-the-marine-insurance-market> (дата звернення: 13.11.2025).
86. Worldwide Open Marine Insurance Market Research Report 2025, Forecast to 2032. *Pabl.* 14/10/2024. *Ел. ресурс – PW Consulting.* URL: <https://pmarketresearch.com/worldwide-open-marine-insurance-market-research-2024-by-type-application-participants-and-countries-forecast-to-2030> (дата звернення: 13.11.2025).
87. Yurchyshyn O. Y., Stepanets O. V., Skorobogatova N. Y. Analysis of digital technologies in Ukraine: problems and prospects. *CEUR Workshop Proceedings.* 2024. Vol. 3781, P. 114–131. URL: <https://ceur-ws.org/Vol-3781/paper15.pdf>