

С. Неділько,

аспірант кафедри господарського права і процесу
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПЕРСПЕКТИВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВЗАЄМНОГО СТРАХУВАННЯ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ З УРАХУВАННЯМ ДОСВІДУ ВЕЛИКОБРИТАНІЇ

Постановка проблеми. Розвиток транспортної галузі є предметом постійної уваги української держави. Зокрема, постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 року № 1550 схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, згідно з якою першою стратегічною ціллю визначено «відновлення та розвиток конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі, відповідно до політики та стандартів ЄС». Одним з завдань, спрямованих на виконання зазначеної цілі, є «відновлення українського торговельного флоту та судноплавних гідротехнічних споруд за передовими світовими зразками, в тому числі практикою держав – членів ЄС» [1].

У свою чергу, при розробці заходів стимулювання у цій сфері має бути враховано, що відновлення українського торговельного флоту потребує створення умов для зменшення ризиків учасників морегосподарської діяльності. Однією із таких умов є створення в Україні товариства взаємного страхування або відкриття філії іноземного клубу (товариства). Адже в сучасному мореплаванні кожне торговельне судно повинно мати страхове покриття відповідальності перед третіми особами, яке, як правило, надається клубами взаємного страхування (англ. – protection and indemnity club або P&I club).

Наприклад, Директива № 2009/20/ЄС Європейського парламенту і Ради від 23.04.2009 року «Про страхування власників суден від морських позовів» зобов'язує кожену державу-члена вимагати від суден, які плавають під її прапором або заходять у порти під її юрисдикцією, мати або страхування, що надається членами Міжнародної групи Р&І клубів, або страхування з аналогічними умовами. Наявність страхування підтверджується відповідним сертифікатом, який має знаходитися на борту такого судна [2]. До Міжнародної групи Р&І клубів (англ. – International Group of P&I Clubs) входять 12 клубів, що разом охоплюють близько 90 % світового океанського тоннажу [3]. В багатьох країнах з розвиненою галуззю судноплавства створюються та діють власні клуби (товариства) взаємного страхування за наявності відповідної нормативно-правової бази.

Водночас, варто зауважити, що механізм взаємного страхування може бути застосований не лише в галузі судноплавства, але й в інших секторах економіки, що набуває особливої актуальності в умовах збройної агресії російської федерації проти України, яка супроводжується постійними атаками, зокрема на об'єкти енергетичної та портової інфраструктури. Приватний сектор економіки зацікавлений в отриманні доступного страхування, у тому числі від воєнних ризиків. Взаємне страхування може

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематиці нормативно-правового регулювання взаємного страхування присвячено праці таких українських науковців, як А. Адамов, О. Адамова, О. Заворотна, О. Лобова, Н. Міловська, П. Стрельбицький, І. Тимошенко, Т. Чухрай та інших. Разом з тим, враховуючи введення в дію нового Закону України «Про страхування» № 1909-IX, дослідження вказаних вчених не охоплюють актуального стану правового регулювання окреслених питань. Серед зарубіжних дослідників, які займалися вивченням правового регулювання взаємного страхування у Великобританії, варто згадати Ф. Фірінчіогулларі (Firinciogullari), Дж. Мануеля (J. Manuel), К. Мартіна (C. Martin), К. Онузуліке (C. Onuzulike). Проте вивчення можливої імплементації досвіду Великобританії в Україні залишилося поза наукових досліджень.

З метою реалізації передбачених вказаних Законом № 85/96-ВР положень 01.02.1997 року Постановою Кабінету Міністрів України № 132 було затверджено Тимчасове положення про товариство взаємного страхування, яким було закріплено нормативне визначення поняття «товариство взаємного страхування», визначено зобов'язання таких товариств, поняття, розміри та порядок сплати страхових платежів, істотні умови договору страхування, порядок розроблення правил страхування, підстави та умови виплати страхової суми, порядок виходу членів товариства з його складу [7]. Проте Тимчасове положення про товариство взаємного страхування втратило чинність одночасно з Законом № 85/96-ВР.

Чинним на сьогодні Законом № 1909-IX встановлено, що діяльність товариств взаємного страхування має бути врегульована лише спеціальним законом, що, як зазначалося вище, визначено правовою умовою створення та діяльності на території України товариств (клубів) взаємного страхування.

Попри законодавчу неповноту сьогодишнього регулювання у цій сфері, варто відзначити окремі позитивні кроки українського законодавця в на шляху до легалізації в Україні діяльності Р&І клубів в сфері взаємного страхування на морському транспорті.

Так, у 2023 році в законодавстві України було вперше введено поняття «Р&І клуб». Постановою Кабінету Міністрів України від 26.05.2023 року № 548 було затверджено «Порядок 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» (далі – «Порядок № 548»). Пунктом 2 Порядку № 548 передбачено, що страховиками згідно з вказаним Порядком є особи, визначені страховиками відповідно до Закону України «Про страхування», а також особи, які мають статус страховика згідно із законодавством іноземних держав, зокрема товариства взаємного страхування (Р&І клуби) [8]. Відповідне поняття було збережено також в аналогічному Порядку, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2024 року № 361 [9].

Проте очевидно, що такий крок є недостатнім, адже він не знімає заборону діяльності товариств (клубів) взаємного страхування на території України до її врегулювання спеціальним законом. За наведених обставин вбачається очевидною необ-

хідність розроблення та прийняття спеціального закону про товариства взаємного страхування, який буде основним джерелом правового регулювання взаємного страхування. Тимчасовим заходом до прийняття спеціального закону може стати встановлення виключення з загальної заборони для клубів, які входять до Міжнародної групи Р&І клубів і за своєю правовою природою є товариствами взаємного страхування, що відповідатиме загальному підходу до регулювання страхування в Україні.

Статтею 6 Закону України «Про страхування» № 1909-IX дозволено діяльність страховиків-нерезидентів на території України без реєстрації філії та отримання ліцензії щодо страхування за конкретно визначеними класами, у тому числі клас 6 – страхування водних суден; клас 7 – страхування майна, що перевозиться (включаючи вантаж та багаж); клас 12 – страхування відповідальності, яка виникає внаслідок використання водного судна, а також перестрахування. При цьому страховики-нерезиденти мають відповідати ряду вимог, що покликані гарантувати їх надійність.

У якості першого кроку для скасування заборони діяльності товариств взаємного страхування в Україні вбачається за доцільне доповнити ч. 4 ст. 2 Закону України «Про страхування» № 1909-IX положенням наступного змісту: *«окрім діяльності клубів взаємного страхування – нерезидентів, які входять до Міжнародної групи Р&І клубів та відповідають вимогам, встановленим статтею 6 цього Закону»*.

Варто зауважити, що підхід законодавця до врегулювання діяльності товариств взаємного страхування, закріплений у Законі № 1909-IX, вбачається досить спірним, адже очевидним є намір встановити невідправдану жорстке нормативне регулювання майбутнім спеціальним законом. Більш сприятливою для бізнесу



видається модель, за якої в основу діяльності товариств взаємного страхування будуть закладені принципи свободи підприємницької діяльності, свободи договору та вільного визначення членами товариств умов взаємного страхування. Взаємне страхування ґрунтується, в першу чергу, на домовленості рівних між собою суб'єктів, тоді як у класичних правовідносинах з надання страхових послуг страхові компанії мають сильнішу позицію порівняно з їх клієнтами (страхувальниками), що обумовлює необхідність захисту останніх з боку держави. У цьому світлі максимальна лібералізація правового регулювання сприятиме активному розвитку сфери взаємного страхування в Україні, тоді як надмірне втручання держави може штучно гальмувати його.

Окрім Закону України «Про страхування» № 1909-IX та спеціального закону, яким буде врегульовано діяльність товариств взаємного страхування і який стане основним нормативно-правовим актом в даній сфері, до джерел правового регулювання досліджуваних правовідносин належить також Закон України «Про фінансові послуги та фінансові компанії» № 1953-IX від 14.12.2021 року, у якому закріплено загальні принципи та основи функціонування ринку фінансових послуг, діяльності фінансових компаній, державного регулювання та нагляду за їх діяльністю, захисту прав клієнтів тощо.

Спеціальними нормативно-правовими актами, якими врегульовано страхування на морському транспорті, є Кодекс торговельного мореплавства України, а саме ст.ст. 191, 191-1, якими унормовано страхування пасажирів та страхування морських ризиків, а також Наказ Міністерства розвитку громад та територій України від 28.11.2024 року № 1419 «Про затвердження Порядку та умов страхування на морському транспорті». Вказані акти хоч і не містять жодних спеціальних норм, якими було б врегульо-

вано взаємне страхування, проте їх дія поширюватиметься на таку діяльність після того, як її здійснення буде дозволено на території України.

На відміну від багатьох інших сфер морського права, страхування на морському транспорті, у тому числі взаємне страхування, не врегульовано спеціальною міжнародною конвенцією, яка могла б бути ратифікована Верховною Радою України та використана законодавцем у якості орієнтиру при розробці закону, що регулюватиме діяльність товариств взаємного страхування. У цьому світлі доцільним є врахування відповідного досвіду правового регулювання зарубіжних країн.

P&I клуби зародилися в 1850-х роках у Великобританії [10, с. 60]. Крім того, правила восьми з дванадцяти клубів, що входять до складу Міжнародної групи P&I клубів, а саме Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited, North Standard Limited, Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited, West of England Ship Owners Mutual Insurance Association, Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association, регулюються англійським правом. Враховуючи наведені обставини, доцільним вбачається дослідження досвіду правового регулювання взаємного страхування саме Великобританії.

Основним нормативно-правовим актом в англійському праві, що регулює досліджувані правовідносини, є Закон про морське страхування 1906 року (англ. – Marine Insurance Act 1906), який зі змінами та доповненнями діє дотепер. Статтею 85 вказаного Закону врегульовано взаємне страхування та передбачено, що воно має місце, якщо дві або більше особи взаємно застрахували один одного від морських страхових випадків. Поло-



ження Закону про морське страхування 1906 року застосовуються до взаємного страхування, за винятком прямо передбачених ст. 85 випадків, а саме [11]:

Положення, що стосуються премії, не застосовуються до взаємного страхування, але за згодою сторін премія може бути замінена гарантією або іншою домовленістю.

Положення Закону про морське страхування 1906 року в тій мірі, в якій вони можуть бути змінені за згодою сторін, можуть бути змінені умовами полісів, виданих асоціаціями, або правилами та положеннями асоціацій. При цьому під «асоціацією» мається на увазі товариство (клуб) взаємного страхування.

Таким чином, Законом про морське страхування 1906 року не передбачено будь-яких особливих умов створення та діяльності товариств (клубів) взаємного страхування порівняно з іншими страховими компаніями. Натомість позитивним вбачається підхід законодавця Сполученого Королівства, згідно з яким дозволяється відступлення від окремих положень Закону за згодою сторін, що дозволяє уникнути надмірної регуляції та втручання в приватні страхові правовідносини зі сторони держави.

Ще одним нормативно-правовим актом, яким регулюється діяльність суб'єктів, що надають послуги у сфері взаємного страхування у Великобританії, є Закон про фінансові послуги та ринки 2000 року (англ. – Financial Services and Markets Act 2000) [12] з подальшими змінами, яким встановлено вимоги до фінансових компаній, що надають фінансові послуги на території Великобританії, врегульовано їх діяльність, а також здійснення контролю та нагляду уповноваженими органами – регуляторами. Згідно з Законом про фінансові послуги та ринки 2000 року, регуляторами є:

1) управління з фінансової поведінки (англ. – Financial Conduct Authority), яке для досягнення осно-

вної мети – належного функціонування відповідних ринків – забезпечує дотримання захисту прав споживачів, доброчесності та конкуренції шляхом встановлення правил, технічних стандартів, підготовки та видання кодексів, надання загальних рекомендацій, визначення загальної політики та принципів відповідно до Закону про фінансові послуги та ринки 2000 року;

2) управління пруденційного нагляду (англ. – Prudential Regulation Authority) – Банк Англії (англ. – Bank of England), основною метою якого є сприяння безпеці та надійності фінансових компаній, а також забезпечення стабільності фінансової системи Сполученого Королівства.

Для порівняння, в Україні наразі єдиним регулятором щодо діяльності з надання усіх фінансових послуг, окрім тих, що надаються в межах професійної діяльності на ринках капіталу, є Національний банк України, що само по собі створює певні проблеми у регулюванні з урахуванням спрямованості діяльності НБУ на організацію банківської системи, а не ринкової інфраструктури транспортної галузі, до якого належить взаємне страхування.

Закон про фінансові послуги та ринки 2000 року визначає види діяльності у сфері фінансів, на здійснення яких необхідно отримати дозвіл регуляторів, а також встановлює заборону здійснення відповідної діяльності без такого дозволу. Щоб отримати дозвіл, компанія має відповідати мінімальним (пороговим) вимогам, якими, з урахуванням внесених Законом про фінансові послуги 2012 року (англ. – Financial Services Act 2012) [13] змін, є, зокрема вимоги щодо правового статусу та організаційно-правової форми компанії, місцезнаходження та місця здійснення діяльності, розсудливості у здійсненні діяльності (тобто наявності фінансових і нефінансових ресурсів); здатності до ефективного

зацікавлених осіб про найважливіші прийняті зміни, вказані R&I клуби видали відповідні циркуляри узгодженого змісту.

Як вбачається з циркуляру № 15/15 від 15.11.2015 року United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited, обов'язок фінансових компаній, у тому числі P&I клубів щодо розкриття інформації, передбачений Законом про морське страхування 1906 року, згідно з Законом про страхування 2015 року було замінено на обов'язок «об'єктивного представлення» ризику. Згідно з Законом 2015 року, страховик матиме право відмовити у виплаті страхового відшкодування, якщо страховальник умисно або з необережності не надасть достовірної інформації. Крім того, страховик також матиме право відмовити у виплаті відшкодування у випадку, якщо вина страховальника у ненаданні достовірної інформації відсутня, але страховик не уклав би договір страхування, якби така інформація була надана [16]. Клуби дійшли висновку, що прийняття таких змін відповідає як інтересам самих клубів, так і їх членів (страхувальників), а тому застосовуватимуть їх у своїй діяльності.

Зміни щодо наслідків недотримання страхувальниками гарантій, наданих при укладанні договору страхування, не були акцептовані клубами. Так, дотримання певних гарантій, наприклад, підтримання класу судна, є обов'язковою умовою для покриття збитків P&I клубом. Практика і законодавство, що діяли у Великобританії до 2015 року, надавали клубам взаємного страхування ширше право відхиляти вимоги страхувальників, ніж це було б можливо згідно з Законом про страхування 2015 року. Згідно з правилами, що діяли до прийняття нового Закону, порушення гарантій страхувальниками (членами клубу) звільняє клуб від відповідальності за договором страхування з моменту вчинення такого

порушення, крім випадків, якщо правління відповідного клубу не вирішить інакше. Тому клуби взаємного страхування вирішили не застосовувати відповідні положення Закону 2015 року [16], діючи при цьому, в першу чергу, в своїх власних інтересах.

Ще однією вагомою зміною, запровадженою новим Законом 2015 року і прийнятою Р&І клубами, є заборона включення до договору страхування будь-яких умов, які гарантують достовірність усіх заяв страхувальника, зроблених ним до укладення договору. Ця заборона фактично нівелювала дію положень існуючих клубних правил, згідно з якими така інформація вважалася «основою» договору страхування. Наведена норма вищевказаного Закону є обов'язковою, тому з правил восьми вищевказаних Р&І клубів, що керуються англійським правом, було вилучено відповідні положення [16]. Разом з тим, це правило не позбавляє клуби взаємного страхування права розглядати будь-які неточності в попередніх істотних заявах страхувальників з точки зору того, чи було належним чином здійснено «об'єктивне представлення» ризику.

Положення Закону 2015 року, що стосуються шахрайських вимог страхувальників, внесли ясність щодо цих питань, а тому відповідні клуби вирішили застосовувати їх у своїй діяльності. Проте Р&І клуби не застосовуватимуть положення нового Закону, згідно з якими дія договорів страхування не припиняється після пред'явлення шахрайських вимог до клубу не страхувальником, а іншою особою (бенефіціаром), афілійованою зі страхувальником [16]. У такий спосіб клуби взаємного страхування убезпечили себе від потенційної шкоди, завданої шахрайськими діями не лише страхувальників (членів клубів), а й афілійованими з ними особами.

Таким чином, з наведених вище положень циркуляру United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Associa-

tion Limited вбачається, що товариства (клуби) взаємного страхування застосовують у своїй діяльності лише ті положення Закону про страхування 2015 року, які найбільше відповідають саме їх інтересам. Проте ця обставина не нівелює значення вказаного Закону як джерела правового регулювання взаємного страхування на морському транспорті.

Додатково до законів, як загальнообов'язкових нормативно-правових актів, важливе значення для регулювання страхування в досліджуваній сфері мають правила Р&І клубів. Це внутрішні документи клубів, якими детально врегульовано всі питання, пов'язані з страхуванням, зокрема, але не виключно, визначено перелік ризиків, порядок вступу до клубу, тобто фактично укладання договору страхування, всі умови такого договору, порядок пред'явлення вимог у разі настання страхового випадку, вирішення спорів тощо. Враховуючи, що Законом про морське страхування 1906 року передбачено право клубів не застосовувати положення вказаного Закону, крім обов'язкових, та встановлювати інші умови своїми правилами, їх регуляторне значення є безсумнівним.

Висновки. Підсумовуючи вищевикладене, варто відзначити, що попри наявність в Україні нормативно-правової бази для надання страхових послуг, відсутність спеціального закону, яким було б врегульовано діяльність товариств взаємного страхування, призводить до фактичної заборони їх діяльності на морському транспорті в Україні. У зв'язку з цим, нагальним вбачається питання прийняття такого закону у найкоротші строки. При цьому доцільно враховувати досвід правового регулювання діяльності товариств (клубів) взаємного страхування Великобританії, який є успішним з огляду на те, що вісім з дванадцяти клубів Міжнародної групи Р&І клубів керуються саме англійським правом.

По-друге, у Великобританії реалізовано ефективну модель інституційного дуалізму та розмежовано функції державного регулювання і нагляду, а саме пруденційний нагляд здійснює Управління пруденційного нагляду (Банк Англії), тоді як питання поведінкових стандартів, захисту прав споживачів та функціонування ринку координує Управління з фінансової поведінки. Такий підхід дозволяє забезпечити спеціалізацію державного нагляду. В Україні доцільно розглянути створення окремого підрозділу в межах наявного регулятора, який би спеціалізувався на нагляді за морським та взаємним страхуванням, з урахуванням його відмінностей від класичного страхування.

У статті досліджено перспективи правового регулювання взаємного страхування на морському транспорті в Україні з урахуванням позитивного досвіду Великобританії. Автор акцентує увагу на важливості відновлення українського торговельного флоту як стратегічного завдання держави та необхідності створення дієвих правових механізмів мінімізації ризиків для учасників морегосподарської діяльності. Одним із ключових інструментів у цьому контексті визнається створення товариств взаємного страхування або відкриття філій іноземних R&I клубів. Утім, чинне законодавство України, зокрема нова редакція Закону «Про страхування» № 1909-ІХ, фактично забороняє діяльність таких товариств без наявності спеціального закону, який наразі не прийнято.

Аналізується історія правового регулювання цієї сфери в Україні, сучасний стан нормативної бази, а також перші кроки українського уряду щодо визнання P&I клубів у національному праві. Окрему увагу приділено досвіду Великобританії, зокрема аналізу норм Закону про морське страхування 1906 року, Закону про страхування 2015 року та Закону про фінансові послуги та ринки 2000 року. Розкривається роль P&I клубів як класичної форми товариств взаємного страхування в міжнародній практиці та їх нормативне регулювання за англійським правом. Підкреслюється, що саме досвід Великобританії може слугувати прикладом для розробки ефективної національної моделі правового регулювання, яка відповідатиме сучасним викликам і потребам морської галузі України. Автор наголошує на необхідності гнучкого, ліберального підходу до врегулювання взаємного страхування в Україні, з орієнтацією на свободу договору, саморегулювання та мінімальне втручання держави, що успішно застосовується у Великобританії. У статті також висвітлюються пропозиції щодо законодавчих змін, які дозволили б інтегрувати міжнародний досвід та стимулювати розвиток взаємного страхування в транспортній галузі України.

Ключові слова: взаємне страхування, товариство взаємного страхування, клуб взаємного страхування, морське страхування, Міжнародна група P&I клубів.

Nedilko S. Prospects for Legal Regulation of Mutual Insurance in Maritime Transport in Ukraine in View of the United Kingdom Experience

The article examines the prospects for legal regulation of mutual insurance in maritime transport in Ukraine, with consideration of the positive experience

of the United Kingdom. The author emphasizes the importance of restoring the Ukrainian merchant fleet as a national strategic goal and the need to develop effective legal mechanisms to reduce risks for maritime economic actors. One such mechanism is the establishment of mutual insurance associations or branches of foreign P&I clubs. However, current Ukrainian legislation, particularly the new version of the Law "On Insurance" No. 1909-IX, effectively prohibits the operation of such associations in the absence of a special law, which has yet to be adopted.

The article analyzes the historical and current legal framework in Ukraine and the initial steps taken by the Ukrainian government to recognize P&I clubs in domestic law. Special attention is given to the legal regulation of mutual insurance in the United Kingdom, including the Marine Insurance Act 1906, the Insurance Act 2015, and the Financial Services and Markets Act 2000. The article highlights the role of P&I clubs as a classical form of mutual insurance associations in international shipping practice and their governance under English law. It is emphasised that the UK experience can serve as an example for the development of an effective national model of legal regulation that will meet the current challenges and needs of the Ukrainian maritime industry. The author advocates for a liberal legal framework in Ukraine based on the principles of contractual freedom, self-regulation, and minimal state interference – an approach that has proven effective in the UK. The article also proposes specific legislative amendments aimed at incorporating international best practices and fostering the development of mutual insurance in Ukraine's transport sector.

Key words: mutual insurance, mutual insurance association, P&I club, marine insurance, International Group of P&I Clubs.



Література:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : Постанова Каб. Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-n#Text> (дата звернення: 17.03.2025).

2. Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Insurance of Shipowners for Maritime Claims. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj/eng> (дата звернення: 18.03.2025).

3. The International Group of P&I Clubs. The International Group of P&I Clubs. URL: <https://www.igpandi.org/> (дата звернення: 18.03.2025).

4. 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: 17.03.2025).

5. Про страхування : Закон України від 07.03.1996 № 85/96-BP : станом на 1 січ. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-vr#Text> (дата звернення: 19.03.2025).

6. Рішення Конституційного суду України від 09.07.1998 у справі № 17/81-97. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v012p710-98/conv#Text> (дата звернення: 19.03.2025).

7. Про затвердження Тимчасового положення про товариство взаємного страхування : Постанова Каб. Міністрів України від 01.02.1997 № 132 : станом на 1 січ. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/132-97-n#Text> (дата звернення: 19.03.2025).

8. 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 внутріш-

нього 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-n#Text> (дата звернення: 17.03.2025).

9. 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 29.03.2024 № 361. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/361-2024-n#Text> (дата звернення: 17.03.2025).

10. Pearson R., Doe H. Organisational Choice in UK Marine Insurance. Corporate Forms and Organizational Choice in International Insurance / ред.: R. Pearson, T. Yoneyama. 2015. С. 47–67. URL: <https://hull-repository.worktribe.com/Output-File/1099318> (дата звернення: 17.03.2025).

11. Marine Insurance Act 1906. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/> (дата звернення: 19.03.2025).

12. Financial Services and Markets Act 2000. URL: <https://surl.li/qhobnz> (дата звернення 20.03.2025).

13. Financial Services Act 2012. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2012/21/> (дата звернення: 20.03.2025).

14. The PRA's and FCA's Threshold Conditions. Bank of England. URL: <https://surl.li/iadouw> (дата звернення: 20.03.2025).

15. Insurance Act 2015. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/> (дата звернення: 20.03.2025).

16. Circular 15/15: THE UK INSURANCE ACT 2015. Ship Owners' Liability Insurance & Risk Management – UK P&I. URL: <https://surl.li/nubbdd> (дата звернення: 20.03.2025).

