

УДК 342.951: 368.212

А.В. БРУНЬКО, Донецький державний університет управління

ЩОДО РОЗШИРЕННЯ ОБОВ'ЯЗКІВ СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ, ЯКІ ДІЮТЬ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Ключові слова: страхова компанія, транспортна сфера, ДТП, компетенція, причини та умови

Сьогодні сфера транспорту в Україні є чи не найнебезпечнішою. Особливо ця проблема стосується автомобільного, електричного та залізничного транспорту. Під колесами автомобілів та поїздів в Україні щорічно гинуть тисячі людей. У межах світу втрати від дорожньо-транспортних пригод¹ (далі – ДТП) у сотні разів перевищують втрати від техногенних аварій та катастроф на виробництві, та десятки тисяч – втрати від дій так званих «міжнародних терористів».

Це підтверджує Європейська економічна комісія ООН, за даними якої щороку у світі на дорогах гинуть близько 1,3 млн осіб, а кількість поранених становить близько 50 млн осіб. Всесвітня організація охорони здоров'я прогнозує, що до 2020 р. ДТП посідатимуть третє місце у світі серед причин втрати здоров'я після серцево-судинних захворювань та тяжких депресій. Економічні втрати від ДТП становлять від 1 до 3 % світового ВВП. За останні п'ять років в Україні зареєстровано 293 тис. ДТП, у яких загинуло майже 35 тис. і травмовано понад 286 тис. осіб [2, с.292]. Такий стан речей є незадовільним і вимагає негайних змін. А самі зміни повинні бути комплексними. Наявність проблеми, що зачіпає публічні інтереси, вимагає активних дій від держави в особі її органів, громадських орга-

¹ Підпунктом 1.12 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» ДТП визначено як подію, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [1].

нізацій, суб'єктів господарювання і громадян. Видається, що не в останню чергу зацікавленими у зниженні аварійності на дорогах України мають бути страхові компанії, які надають послуги у транспортній сфері. Необхідно приділити увагу визначенню обсягів компетенції таких організацій та їх збільшенню за рахунок підвищення обов'язків.

Проблемам визначення обсягів компетенції різних суб'єктів господарювання – підприємств, установ, організацій у різних відносинах приділялася увага вчених-юристів О.М. Вінник, В.М. Гайворонського, С.М. Грудницької, Б.В. Дерев'янка, Г.Л. Знаменського, В.В. Лаптева, В.К. Мамутова, В.С. Мартем'янова, О.П. Подцерковного, Б.І. Пугінського, Н.О. Санахметової, Г.В. Смолина, В.В. Хахуліна, О.В. Шаповалової, В.С. Щербини та ін. Удосконаленню правового регулювання відносин у сфері транспорту присвячувалися роботи І.В. Булгакової, В.К. Гіжевського, В.Л. Грохольського, Е.В. Деркач, В.В. Кадали, О.В. Клепикової, Д.К. Медведєва, А.В. Мілашевич, В.В. Родіної, В.Й. Развадовського, А.О. Собакаря, М.Л. Шелухіна, В.М. Шудрікова та інших.

Проте питання визначення обсягів компетенції страхових компаній у частині розширення їх обов'язків у частині боротьби із високим рівнем смертності та травматизму від ДТП залишаються малодослідженими і такими, що потребують окремої додаткової уваги. Тому ціллю статті є надання пропозицій щодо розширення обов'язків страхових компаній, які діють у транспортній сфері, у напрямі усунення причин та умов, що сприяють ДТП. Наукова новизна статті полягає у пропозиції розширення компетенції страхових компаній, що страхують ризики у транспортній сфері, у частині взяття зобов'язань із усунення причин та умов, що сприяли ДТП.

Не можна сказати, що держава, громадські організації, суб'єкти господарювання та окремі громадяни не здійснюють боротьбу із аварійністю на дорогах України. Така боротьба ведеться. Проте здійснюється вона, як правило, однобоко. Профілактика зводиться до попередження населення через ЗМІ, плакати на стендах вздовж доріг, друковані та аудіо-

матеріали у громадському транспорті, проведення бесід з дітьми, школярами та студентами тощо. А інша група дій спрямована на вплив на економічний інтерес безпосереднього правопорушника правил дорожнього руху. Держава намагається посилювати штрафні санкції до порушників правил дорожнього руху, підвищує рівень матеріально-технічного забезпечення ДАІ, проводить роз'яснювальну та попереджувальну роботу. Протягом останніх років розміри штрафів зросли у десятки разів, проте кількість ДТП залишається великою. Складається враження, що аналізу причин ДТП та пошуку шляхів його усунення уваги приділяється недостатньо. Іншими словами, держава проводить профілактику найдешевшими способами, а підвищення розмірів штрафів, що застосовуються до порушників, її тільки збагачує.

Одним із заходів боротьби із ДТП та їх наслідками стало нормативне закріплення у відповідному Законі України обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності перед третіми особами [1]. Із названих заходів останній у більшій мірі стосується подолання наслідків аварій та катастроф, оскільки спрямований на виконання відновлювальної функції відповідальності. Однак він стосується громадян у сфері цивільно-правових відносин. Цим заходом у сфері господарювання пропонується перекласти відшкодування постраждалим особам або їх родичам наслідки втрати чи пошкодження майна, погіршення здоров'я або смерть. У випадку відсутності або недостатності страхових механізмів в кінцевому підсумку відновлювати існуюче до аварії становище або відшкодувати вартість її наслідків повинна буде держава. Щоб цього не трапилося, необхідно забезпечити ефективність роботи страхових компаній.

Для прикладу у Федеральному законі Російської Федерації «Про безпеку дорожнього руху» привертає увагу ст.5 «Основні напрями забезпечення безпеки дорожнього руху», яка визначає, що таке забезпечення серед іншого здійснюється за посередництва проведення соціально орієнтованої політики в галузі страхування на транспорті [3]. Саме соціально-

орієнтованої політики у галузі страхування на транспорті на сьогодні не вистачає Україні. Не будемо стверджувати, що вона є у Російській Федерації. Однак у Законі РФ вона задекларована.

Важливі питання регулюються Законом Республіки Білорусь «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника перед пасажирями» від 09.01.2002 р. № 88-3 [4]. На відміну від значної кількості актів різних країн у ст.3 цього Закону прямо вказано, що сфера застосування цього Закону поширюється на міський електротранспорт (у т.ч. метро). Позитивом цього Закону, на нашу думку, є норма ч.1 ст.5 «Страховик», яка визначає, що страховиком є державна комерційна організація, утворена для здійснення страхової діяльності, якій в установленому законодавством порядку видано спеціальний дозвіл (ліцензію) на здійснення страхової діяльності, що дає право на проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника перед пасажирями [4]. Як бачимо, у Республіці Білорусь страхування діяльності з перевезень пасажирів здійснюється виключно державними страховими компаніями. Вважаємо такі дії білоруського законодавця виправданими, оскільки страховий бізнес зазвичай є рентабельним, а тому повинен приносити дохід у першу чергу державі. В українському законодавстві, на жаль, аналогічної норми немає. Статтею 2 Закону України «Про страхування» страховиками визнаються фінансові установи, створені у формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств з 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 [5]. Тобто, вимога до форми власності страховиків в Україні відсутня. Тому страхування життя і здоров'я пасажирів, рівно як і всі інші види страхування на транспорті здійснюють як державні, так і недержавні страхові компанії. Причому кількісно другі переважають.

У Законі Республіки Казахстан «Про обов'язкове страхування цивільно-правової від-

повідальності перевізника перед пасажирами» ч.1 ст.5 «Особи, цивільно-правова відповідальність яких підлягає обов'язковому страхуванню відповідальності перевізника» серед іншого передбачено, що обов'язковому страхуванню підлягає цивільно-правова відповідальність перевізників-резидентів Республіки Казахстан, які здійснюють перевезення пасажирів та їх майна міським електричним транспортом [6]. Тобто, у законодавстві Республіки Казахстан передбачено обов'язкове страхування не тільки міжміських перевезень пасажирів автомобільним та іншим транспортом, як це є в Україні, але і перевезень міським автомобільним та електричним транспортом.

В Україні взагалі не передбачено страхування життя і здоров'я пасажирів, які користуються послугами підприємств міського автомобільного та електричного транспорту. Ця прогалина повинна бути усунена.

Крім цього на приміських та міжміських маршрутах життя і здоров'я пасажирів страхується, однак найчастіше не державними страховими компаніями. Така ситуація вимагає аналізу та переосмислення. Вид діяльності є високорентабельним. Це впливає хоча б із невеликого відносного показника ДТП із каліцтвами та смертельними випадками за участю пасажирського автомобільного транспорту у порівнянні із загальною кількістю приміських та міжміських пасажирських перевезень в Україні. Видається, що держава, використовуючи адміністративні важелі може і повинна повернути собі цей рентабельний вид господарської діяльності. Зрозуміло, що ті суб'єкти, які на сьогодні отримали ліцензію і працюють, надаючи якісні послуги, не повинні імперативно в один момент витіснитися з ринку. Цей процес повинен проходити еволюційно. А прихід на ринок транспортних перевезень нових недержавних страхових компаній повинен бути заборонений однозначно й одномоментно.

Отже, можна поступово планомірно утворювати державні страхові компанії, що виходитимуть на ринок транспортної сфери і повільно витіснять недержавні.

З іншого боку, чинне законодавство України передбачає надання прав або покладання

обов'язків за об'єктивними критеріями, серед яких відсутній критерій форми власності належного суб'єкту майна. Зокрема, першим серед загальних принципів господарювання в Україні, визначених у п.1 ст.6 Господарського кодексу України, названо забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб'єктів господарювання [7]. Тому недержавні страхові компанії, що діють на ринку транспортних послуг України, можуть бути витіснені державними лише за рахунок кращих умов страхування на основі вільної чесної конкуренції. А можна і не витіснити з ринку приватних страховиків, проте покласти на усіх страховиків, що діють у транспортній сфері, незалежно від форми власності їхнього майна додаткові завдання, спрямовані на реалізацію публічних інтересів. Видається, що це буде найбільш вірний крок.

Компетенція суб'єкта господарювання складається із його прав та обов'язків. Пропонуємо її розширити в частині збільшення обов'язків. Зокрема, необхідно з'ясувати основні причини, що сприяють скоєнню ДТП у сфері транспорту, і встановити у ліцензійних умовах для страховиків, які бажають працювати у цій сфері, за власні кошти усувати ці причини та умови.

У юридичній літературі серед факторів, які спонукають водія до порушень правил дорожнього руху, виділяють: 1) ступінь неналежної правової підготовки водія. Якість навчання в автошколах та організація підготовки викладачів (інструкторів) потребує серйозної уваги; 2) відсутність морального засудження з боку суспільства. Тепер система суспільного впливу на свідомість учасника дорожнього руху практично відсутня та потребує підтримки на державному рівні; 3) впевненість у безкарності за порушення Правил дорожнього руху, причиною чого є відсутність системного контролю за дотримання водіями Правил дорожнього руху, а також прогресивної системи покарань за порушення; 4) стан доріг та автомобільна інфраструктура [2, с.292]. Усунення перших трьох із названих груп факторів у більшій мірі стосується компетенції органів ліцензування автошкіл, діяльності

ДАІ та інших центральних органів виконавчої влади. А усунення четвертої групи факторів, у певній мірі може бути покладено на страхова компанія.

До цих факторів можна додати «свої» причини й умови – низька якість дороги, наявність предметів і явищ, що знижують видимість, неосвітленість небезпечної ділянки дороги. Уявляється, що це ті об'єктивні причини та умови (на відміну від раніше названих суб'єктивних – ставлення водія до правопорушення), які можна усунути. Якщо недержавна або державна страхова компанія реально розуміє, що отримує великі прибутки, то вважаємо, буде готова витратити частину своїх доходів на усунення причин та умов, що сприяють ДТП. Тим більше, що це є вигідним і для самої компанії, оскільки мінімізує ризик повторення ДТП на тому ж місці, де трапилося попереднє.

Наша пропозиція не є абсолютно унікальною, оскільки на сьогодні у Кримінально-процесуальному кодексі України є норми, які зобов'язують державні органи, підприємства, установи та організації незалежно від форми власності та відомчого підпорядкування усувати причини та умови, що сприяли вчиненню злочину. Зокрема, ст.23 поки що чинного Кримінально-процесуального кодексу України (КПК України) при провадженні дізнання, досудового слідства і судового розгляду кримінальної справи орган дізнання, слідчий, прокурор зобов'язані виявляти причини і умови, які сприяли вчиненню злочину [8]. А згідно зі ст.23-1 КПК України передбачено, що орган дізнання, слідчий, прокурор, встановивши причини і умови, що сприяли вчиненню злочину, вносять у відповідний державний орган, громадську організацію або посадовій особі подання про вжиття заходів для усунення цих причин і умов, а у випадку не усунення у місячний строк таких причин та умов – вживають заходи, передбачені статтями 254–257 Кодексу України про адміністративні правопорушення [8, 9]. Схоже передбачено статтею 23–2 КПК України для суду, який виносить окрему ухвалу або постанову [8].

Аналогічні норми можна внести і до законодавства про страхування. Вважаємо за до-

цільне встановити імператив щодо зобов'язання страховика не лише відшкодувати втрати постраждалим від ДТП згідно з умовами договорів, але й усувати за власні кошти причини та умови, що сприяли цьому ДТП з метою недопущення аналогічного ДТП у майбутньому. Саму причину буде визначати спеціалізований фаховий орган – ДАІ МВС України. А контролювати усунення причини повинен орган ліцензування, який надав ліцензію страховику, спільно із ДАІ та іншими центральними органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, пов'язаними із причинами та умовами, що сприяли ДТП.

Нами пропонується не вигідний і непопулярний захід для виконавця – страхової компанії. Однак ситуація цього вимагає. Покладання публічних зобов'язань на приватних суб'єктів є цілком виправданим. Якщо страхова компанія не бажає брати на себе додаткові публічні зобов'язання у сфері транспорту, то може піти з ринку транспортної сфери; ніхто не забороняє власникам майна страхової компанії взагалі реорганізуватися та займатися іншим видом підприємницької діяльності. У випадку масового уходу страховиків із транспортної сфери (у чому є великі сумніви) держава може знову переглянути законодавство.

Усунення окремих причин може знаходитися за межами компетенції страхової компанії (вона не може сама перенести дорожній знак, який обмежує видимість дороги) або за межами її фінансових можливостей (ремонт аварійного мосту чи значної аварійної ділянки дороги). У цих випадках страхова компанія повинна буде звернутися до компетентного державного органу (надіслати звернення до ДАІ, прокуратури тощо) та надати переконливі докази органу ліцензування про неможливість повністю або частково своїми силами усунути певну причину й умову, що сприяла скоєнню ДТП.

Таким чином, на основі проведеного дослідження було запропоновано збільшити компетенцію страхових компаній, що діють у транспортній сфері, у частині збільшення їхніх зобов'язань шляхом покладання на них завдання боротьби із причинами та умовами,

що сприяють скоєнню ДТП. Вважаємо, що це буде значним внеском у справу боротьби з аварійністю у транспортній сфері України. А найближчі дослідження повинні спрямовуватися на пропозицію конкретних норм до законів України «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», ліцензійних умов на здійснення страхової діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» : від 01.07.2004 р., № 1961-IV // ВВР України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.
2. Крупко М. О. Правосвідомість водіїв та пішоходів як головний чинник дисципліни на автошляхах України / М. О. Крупко // Держава і право. – 2012. – Вип. 53. – С. 292–297.
3. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» : от 10.12.1995 г., № 196-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.
4. Закон Республики Беларусь «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами» : от 09.01.2002 г., № 88-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.levonevski.net/pravo/razdel2/num8/2d837.html>.
5. Закон України «Про страхування» / в редакції Закону : від 04.10.2001 р., № 2745-III // ВВР України. – 2002. – № 7. – Ст. 50.
6. Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами» : от 01.07.2003 г., № 444-II [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.insur.kz/index.php?option=com_content&view=article&id=104:-1-2003-444-ii&catid=30:2009-05-17-12-26-58&Itemid=37.
7. Господарський кодекс України : від 16.01.2003 р., № 436-IV // ВВР України. – 2003. – № 18–22. – Ст. 144.
8. Кримінально-процесуальний кодекс України : від 28.12.1960 р. // ВВР УРСР. – 1961. – № 2. – Ст. 15.
9. Кодекс України про адміністративні правопорушення : від 07.12.1984 р., № 8073-X // ВВР УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.

Брунько А. В. Щодо розширення обов'язків страхових компаній, які діють у транспортній сфері / А. В. Брунько // Форум права. – 2012. – № 3. – С. 68–72 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2012-3/12bavutc.pdf>

Розроблені пропозиції щодо розширення обов'язків страхових компаній, які діють у транспортній сфері, у напрямі усунення причин та умов, що сприяють ДТП.

Брунько А.В. О расширении обязанностей страховых компаний, действующих в транспортной сфере

Разработаны предложения о расширении обязанностей страховых компаний, которые действуют в транспортной сфере, в направлении устранения причин и условий, которые способствуют ДТП.

Brunko A.V. Regarding the Increased Responsibilities of Insurance Companies, Which Operate in the Transport Sector

The scientific article is devoted to the development of proposals for strengthening the responsibilities of insurance companies operating in transport, in the direction of eliminating the causes and conditions contributing to the accident.