

Перелік публікацій:

1. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11.01.2001 р. // Відомості Верховної Ради України. - 2001 - № 12 - Ст. 64
2. Про захист від недобросовісної конкуренції: Закон України від 07.06.1996р. // Відомості Верховної Ради України. - 1996 - № 36 - Ст. 164
3. Басалінська О. Захист економічної конкуренції: окремі питання правового регулювання // Юридичний журнал. - 2003 - № 11 - С. 45 - 50.
4. Корчак Н. Теоретико-правові аспекти відповідальності в інституті антимонопольного регулювання в Україні // Підприємство, господарство і право. - 2004 - № 10 - С. 118 - 121.
5. Шемшученко Ю. Правове регулювання адміністративної відповідальності за економічні правопорушення // Радянське право. - 1988 - № 5 - С. 42-45.
6. Стефанюк В., Голошніченко І., Митченко М. Інститут адміністративної відповідальності

- юридичних осіб: проблеми теорії і практики // Право України. - 1999 - № 9 - С. 6 - 8.
7. Шаповал В.М., Міллер А.Й., Євдоким В.І. Юридична енциклопедія. - К., 1999 - Т. 1. - С. 433 - 435.
8. Лылак Д. Адміністративна і цивільно-правова відповідальність юридичних осіб у сфері економічних відносин // Право України. - 2000. - № 1. - С. 24-31.
9. Басалінська О. Проблеми адміністративної відповідальності у сфері економічної конкуренції // Вісник прокуратури. - 2002 - № 4 - С. 48 - 54.
10. Борисенко З. Система відповідальності за порушення конкурентного законодавства // Економіка України. - 2003. - № 6. - С. 19 - 26.
11. Звіт Антимонопольного комітету України за 2002 рік // www.amc.gov.ua
12. Звіт Антимонопольного комітету України за 2003 рік // www.amc.gov.ua
13. Прес-реліз до прес-конференції Голови АМКУ Костусева О. // www.amc.gov.ua.



УДК: 347. 518 : 368 .212 (477)



*О.О. Михайленко
канд. юрид. наук,
доцент кафедри цивільного права ЗНУ*



*Е.О. Ладженська
студентка 3 курсу
юридичного факультету ЗНУ*

НОВЕЛИ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ

Багато громадян України мають у приватній власності автомобіль. У зв'язку з цим зростає й кількість дорожньо-транспортних пригод, під час яких спричиняються збитки власникам транспортних засобів, наноситься шкода третім особам. Для забезпечення захисту майнових інтересів громадян цивільним законодавством передбачений інститут страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

В багатьох країнах світу страхування розглядається як могутній фактор стабілізації економіки, можливості здійснення інвестиційної діяльності. Світовий досвід показує, що вірний підхід до обрання програм страхування сприяє розвитку бізнесу й вирішенню соціальних проблем. Останнім часом страховий ринок України стрімко розвивається, зростає попит на страхові послуги.

Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (далі - обов'язкове страхування цивільної відповідальності) здійснюється з метою забезпечення відшкодування

шкоди, заподіяної третім особам внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. Це положення визначається в Постанові Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1996 р. № 1175 "Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів"[1]. Власником транспортного засобу відповідно до цього Положення вважається юридична чи фізична особа, яка експлуатує транспортний засіб, що належить їй на праві власності, повного господарського відання, оперативного управління або на інших підставах, що не суперечать чинному законодавству (договорі оренди, доручення тощо).

Для цього Положення поширюється на нерезидентів та резидентів - власників транспортних засобів (автомобілів, автобусів, самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів всіх типів, марок і моделей, прицепів, напіваприцепів та мотоприцепок). Загалом цей нормативно-правовий акт регулює питання укладення договору, виплати відшкодування, розміру страхових внесків тощо.

Але на сьогоднішню норми в багатьох випадках є застарілими. Тому постає проблема вдосконалення певних норм законодавства про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та адаптації його до сучасних умов.

Значний внесок у дану справу зробили такі науковці, як В. Пирогова, І. Льбашенко, В. Постульга, але їх роботи написані на іншому нормативно-правовому матеріалі, а тому у багатьох аспектах потребують перегляду.

Як відомо, 1 липня 2004 року Верховна Рада України прийняла Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" від 1 липня 2004 року № 1961-IV, що набирає чинності з 1 липня 2005 року (далі - Закон про обов'язкове страхування)[2]. Відтак актуальним є питання оживлення автовласників з основними положеннями даного закону.

Метою цієї статті є аналіз положень нового Закону про обов'язкове страхування та їх порівняння з попередніми нормативно-правовими актами про страхування цивільної відповідальності.

Але перед тим, як проводити детальний аналіз, належить визначитися, які саме нормативні акти діяли до прийняття Закону про обов'язкове страхування. У 1994 році Указом Президента України від 15 січня 1994 р. № 7/94 "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів"[3], з метою забезпечення прав потерпілих у дорожньо-транспортних пригодках був запроваджений цей вид страхування. На підставі зазначеного Указу було прийнято Положення, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 7 червня 1994 р. № 372 "Про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів"[4]. Але дія положення була спочатку призупинена, а 28.09.1996 р. воно втратило чинність. Кабінет Міністрів України по постанові № 1175 від 28 вересня 1996 р. затвердив раніше зазначене Положення про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (далі - Положення про обов'язкове страхування), яке досі зберігає чинність.

На нашу думку, для усунення непорозумінь у автовласників необхідно проаналізувати норми чинного Положення про обов'язкове страхування та нового закону. Основною метою страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів Положення про обов'язкове страхування визначало забезпечення відшкодування збитків, завданих дорожньо-транспортною пригодою, новий же закон доповнює цю норму можливістю захисту майнових інтересів страхувальників, що є гарантією забезпечення майнових прав автовласників. Розширення мети здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності дає нам змогу говорити про доцільність цього положення у зв'язку із пріоритетом права власності та майнових прав громадян.

Для заохочення безаварійної експлуатації транспортних засобів, згідно нового Закону про обов'язкове страхування, при укладанні договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності більш ніж на півроку, страховики мають право застосовувати коефіцієнт тарифів

залежно від наявності чи відсутності страхових випадків з вини осіб, відповідальність яких застрахована, в період дії попередніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (бонус-малус), який розраховується кожним із страховиків з урахуванням положень нового закону. В залежності від частоти таких випадків страхувальнику призначається клас, згідно з яким і здійснюються розрахунки. Наприклад, при укладанні договору вперше, страхувальнику призначається клас 3. Це дає змогу зменшити розміри страхових внесків автовласників і забезпечити їх зацікавленість у зменшенні випадків винесення дорожньо-транспортних пригод з їх вини.

Ще одним нововведенням, що заслуговує на увагу, є введення ліміту відповідальності страховика: обов'язковий ліміт відповідальності страховика за шквду, заподіяну майну потерпілих, становить 25500 гривень на одного потерпілого, а коли загальний розмір шквди за одним страховим випадком перевищує п'ятикратний ліміт, відшкодування кожному потерпілому пропорційно зменшується; обов'язковий ліміт відповідальності страховика за шквду, заподіяну життя та здоров'ю потерпілих, становить 51000 гривень на одного потерпілого. Раніше межі страхової суми страховиків визначалися Кабінетом Міністрів України. На наш погляд, визначення лімітів у Законі про обов'язкове страхування свідчить про урахування майнової інтересів страхувальників, тому положення Закону можна вважати більш доцільними.

Законом було введено деякі особливості страхування окремих категорій громадян України. Так, учасники бойових дій та інваліди I групи, які особисто керують транспортними засобами, звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на території України. Відшкодування збитків від дорожньо-транспортної пригод, винуватцями якої є зазначені особи, проводить Моторне (транспортне) страхове бюро України (далі - МТСБУ) у порядку, визначеному зазначеним законом. Відмінні умови страхування встановлені також для пенсіонерів та інвалідів II групи. За умови страхування не більше одного транспортного засобу з робочим об'ємом двигуна до 1600 куб. см. включно розміри страхових платежів становлять 50 відсотків розміру базового платежу з урахуванням коригувальних коефіцієнтів, наведених у Законі. Вважаємо, що ця норма полегшить умови користування транспортними засобами зазначеним особам, оскільки в чинному законодавстві такий пільг не передбачено. Маємо надію, що зазначена гуманістична норма буде забезпечена правовим механізмом реалізації та стане ще одним пільгою для осіб, що мають вади здоров'я.

Новою є стаття Закону про типи договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Так, наприклад, страхування відповідальності за шквду, заподіяну життя, здоров'ю, майну третіх осіб внаслідок експлуатації транспортного засобу, визначеного в договорі страхування, будь-якою особою, яка експлуатує його на законних підставах є страхуванням за договором I типу; внаслідок експлуатації будь-якого транспортного засобу або одного з транспортних засобів, зазначених у договорі, особою, вказаною в договорі - договором II типу; внаслідок експлуатації транспортного засобу, визначеного в договорі страхування, особою, вказаною в договорі або однією з осіб, зазначених у договорі - III типу.

Поділ договорів на типи потрібен для чіткого визначення осіб, які мають право на страхове відшкодування, тому можна зробити висновок про обґрунтованість та доцільність данної норми Закону про обов'язкове страхування.

Тепер звернемося до аналізу положень Закону про обов'язкове страхування щодо порядку здійснення страхового відшкодування на території України. Першу відмінність порівняно з Положенням, можна помітити у передбаченій можливості відшкодування моральної шкоди, про яку в Положенні не йдеться.

Пункт 22.3 Закону про обов'язкове страхування встановлює правило, згідно якого потерпілому відшкодується також моральна шкода. Така шкода відшкодується у встановленому судом розмірі, але при цьому страховик відшкодує не більше ніж 5 відсотків ліміту, визначеного зазначеним Законом.

Різниця між сумов відшкодування, визначеною судом, та сумов, яка має бути відшкодована страховиком, сплачує особа, яку визнано винною у скоєнні дорожньо-транспортної пригоди.

Необхідно визначитися, що є шкодою, заподіяною життя та здоров'ю потерпілого у результаті дорожньо-транспортної пригоди. Стаття 23 Закону про обов'язкове страхування говорить про шкоду, пов'язану з, по-перше, лікуванням потерпілого, по-друге, з тимчасовою втратою працездатності потерпілим, по-третє, із стійкою втратою працездатності потерпілим і, по-четверте, із смертю потерпілого. Вище зазначена норма ст. 22 Закону відноситься до випадків відшкодування шкоди, пов'язаної з лікуванням потерпілого та з тимчасовою втратою працездатності. В останніх двох випадках відшкодування здійснює особа, яку визнано винною у скоєнні дорожньо-транспортної пригоди.

Поряд із цим в Положенні про обов'язкове страхування законодавець обмежився лише переліком випадків заподіяння шкоди, яка підлягає відшкодуванню. Новий Закон детально регламентує окремі випадки та зміст шкоди кожного з таких випадків. На нашу думку, саме на ці положення мають звернути увагу власники транспортних засобів, щоб знати, які втрати та неотримані доходи повинні бути відшкодовані.

Варто звернути увагу на статтю 32 Закону, що передбачає випадки, коли шкода не відшкодується. Якщо порівнювати зазначену статтю з Положенням про обов'язкове страхування, то очевидним є висновок, що в Законі її перелік значно розширений. Так, згідно з п. 12 Положення, страховик (страхова організація) не відшкодує шкоди у наступних випадках: у разі заподіяння шкоди життя та здоров'ю власника транспортного засобу, винного у скоєнні дорожньо-транспортної пригоди; за пошкоджене або знищене будь-яке майно (вантаж), що містилося у транспортному засобі страховальника, винного у скоєнні дорожньо-транспортної пригоди; за пошкодження або знищення транспортного засобу; за забруднення об'єктів навколишнього природного середовища; за наслідки пожежі; за пошкодження або знищення антикварних речей, виробів з дорогоцінних металів, дорогоцінного та напівдорогоцінного каміння, предметів релігійного культу, колекцій картин, рукописів, грошових знаків, цінних паперів; якщо дорожньо-транспортна пригода скоїлася внаслідок навмисних дій або грубої необережності третьої особи, визнаних такими ж

установленому порядку; внаслідок масових безпорядків і групових порушень громадського порядку, військових конфліктів, стихійного лиха, вибуху боєприпасів, пожежі транспортного засобу, не пов'язаної з цією пригодою.

Законом про обов'язкове страхування до вищевказаних випадків позбавлення відшкодування додано, зокрема, що не відшкодується шкода, заподіяна при експлуатації забезпеченого транспортного засобу, за спричинення якої не визнає цивільно-правової відповідальності відповідно до закону (п. 32.1); шкода, заподіяна життя та здоров'ю пасажирів, які знаходилися у забезпеченому транспортному засобі, який спричинив дорожньо-транспортну пригоду, та які є застрахованими відповідно до п. 6 ст. 7 Закону України "Про страхування" (п. 32.3); шкода, заподіяна при використанні забезпеченого транспортного засобу під час тренувальної поїдки чи для участі в офіційних змаганнях (п. 32.5); шкода, яка прямо чи опосередковано викликана чи якої спричинили іонізуюча радіація, викликане довірливим ядерним паливом, радіоактивне отруєння, радіоактивна, токсична, вибухова чи в іншому відношенні небезпечна властивість довірливої вибухової ядерної сполуки чи її ядерного компонента (п. 32.6.); шкода, пов'язана із втратою товарного вигляду транспортного засобу (п. 32.7). Крім того, вище зазначені у Положенні про обов'язкове страхування випадки, доповнено наступними положеннями: пошкодження або знищення різного роду документів, філателістичних, нумізматичних та інших колекцій та випадки терористичних актів, також є підставою для звільнення від відшкодування.

Вважається, що вищевказані фактори відносяться до дій непереборної сили, які за логікою саме і мають бути відшкодовані. Але ці винятки є значемі ділового обігу і широко застосовуються страховими компаніями. Зазначення можливості звільнення від виплати відшкодування викликає тем, що подібні ризики відносяться до категорії так званих "контрастних" і можуть викликати проблеми для страхового ринку в цілому. Тому, зважаючи на розвиток відносин страхування, кількість підстав відмови у виплаті страхового відшкодування збільшило, що і закріплено законодавцем у новому Законі.

Зазначений Закон має новий розділ про Моторне (транспортне) страхове бюро України, діяльність якого зараз регулює Положення про МТСБУ, затверджене тією ж постановою Кабінету Міністрів України, що й Положення про обов'язкове страхування.

Розділ IV Закону був значно розширений порівняно з відповідним Положенням. Він дає нове визначення МТСБУ, перелік органів управління та контролю та детально визначає компетенції кожного з них.

Проаналізувавши положення нового Закону, можна зробити висновок про його актуальність і своєчасність, наявність прогресивних норм та розширення кола відносин, що регулюються. Відповідно до меж статті, був зроблений порівняльний аналіз норм Положення та Закону про обов'язкове страхування. Зауважимо, що багато норм Положення були значно розширені та доповнені новими доцільними і обґрунтованими положеннями Закону про обов'язкове страхування.

Нові норми, як то запровадження бонус-малусу, ліміту відто відальності страховика, пільг для інвалідів є демократичними новелами. Маємо думку, що новий нормативно-правовий акт врегулює всі відносини у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів і суттєво поліпшить ситуацію на страховому ринку та автошляхах України.

Перелік посилань:

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1996 р. № 1175 "Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" // Урядовий кур'єр. - 1996. - 14 листопада.

2. Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" від 1 липня 2004 року № 1961-IV // Відомості ВР У. - 2005. - № 1. - Ст. 1.

3. Указ Президента України від 15 січня 1994 р. № 7/94 "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" // Нормативно-правова база "Ліга: Закон".

4. Постанова Кабінету Міністрів України від 7 червня 1994 р. № 372 "Про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" // Нормативно-правова база "Ліга: Закон".



УДК: 343.541:343.9.01 (477)

*О. В. Симеоник,
старший викладач кафедри теорії та історії держави і права
Запорізького національного університету,
консультант прокурора Запорізької області
з науково-методичного забезпечення
прокурорсько-слідчої діяльності,
магистр радник юстиції*

Сучасні тенденції сексуально-насильницької злочинності в Україні: геокримінологічний аналіз

Аналіз стану, рівня, структури та динаміки насильницької злочинності зазначеного виду дозволяє простежити тенденції у їх кількісно-якісних показниках за останні 30 років. Так, щорічно в державі виникається близько 4500 умисних убивств, з яких на сексуальному ґрунті близько 70, що становить 1,4% від загальної кількості убивств. З цього можна стверджувати, що кожне 65-те умисне вбивство в державі виникає на сексуальному ґрунті. Таким чином, умисні вбивства у загальнодержавній структурі злочинності складають 0,8 - 1%, а вчинені на сексуальному ґрунті - 0,01%.

Регіональний розподіл кількості умисних убивств в 2001 р. мав такий вигляд: Донецька - 703 (-7,1%), Дніпропетровська - 385 (-13,1%), Харківська - 349 (+24,6%), Луганська - 317 (-3,1%), Одеська - 309 (-1,3%), Автономна республіка Крим - 239 (0%), Запорізька - 213 (-3,2%). Найменша кількість умисних убивств відмічалася у місті Севастополі - 33 (-34,0%), Тернопільській - 34 (-20,9%), Чернівецькій - 41 (+2,5%) і Рівненській - 45 (-22,4%) областях [1, С.2]. Зазначені тенденції регіонального кількісного розподілу в цілому зберігаються до цього часу. Так, за 6 місяців 2004 р.

зарєєстровано 1967 (-0,3%) умисних убивств і їх рівень розподілився таким чином: Донецька - 298 (+10,4%), Одеська - 156 (+30,0%), Дніпропетровська - 151 (+6,3%), Харківська - 151 (-1,9%), Луганська - 139 (-2,1%), Автономна республіка Крим - 104 (0%), Кіровоградська - 87 (+8,8%), Запорізька - 86 (-31,2%). Найменші кількісні показники виникнення цих злочинів зафіксовані у Тернопільській - 11 (-38,9%), Чернівецькій - 17 (-5,6%), Рівненській - 18 (-33,3%) і Івано-Франківській - 19 (-9,5%) областях [2, С.3-7].

За регіональним розподілом найбільша кількість зарєєстрованих насильницьких злочинів, що вчиняються на сексуальному ґрунті, відмічається у Донецькій (1588), Дніпропетровській (959) і Харківській (938) областях [3, С.83-87]. Регіонально-кількісний розподіл зґвалтувань в ХХІ сторіччі в Україні виглядає наступним чином. Так, в 2001 р. на першому місці знаходиться Донецька область, де було зарєєстровано 127 кримінальних справ про зґвалтування (-0,8%). Цей же регіон знаходиться на першому місці і серед тих, де не встановлені особи, які вчинили зґвалтування.