



ЗБІРНИК

МАТЕРІАЛІВ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ «РОЗВИТОК СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ: ГЛОБАЛЬНІ ТА ЛОКАЛЬНІ РІШЕННЯ»

II ДЕСЯТИЛІТТЯ ДІЙ З
БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ



м. Кропивницький
15 листопада 2024 року

Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кропивницький, 15 листопада 2024 року). Кропивницький, 2024. 223 с.

*Затверджено до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 4 від 27 листопада 2024 року)*

Публікується за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції «Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення», 15 листопада 2024 року.

Видання може бути корисним для співробітників Національної поліції України, представників правоохоронних та судових органів, аспірантів (ад'юнктів), слухачів магістратури, студентів та курсантів закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, що здійснюють підготовку поліцейських, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Кодекс України; Закон, Кодекс від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 25.10.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 21.10.2024).

3. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. Дата оновлення: 23.02.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z1408-15> (дата звернення: 21.10.2024).

4. Резніченко В. О. Дослідження поняття докази в справах про адміністративні правопорушення, підвідомчих органам Національної поліції. *Наукові записки Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка. Серія: Право.* 2018, № 5. С. 72–76.

Світличний Денис Сергійович

аспірант Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В. К. Макутова Національної академії наук України»

ДОГОВІРНА КОМПЕТЕНЦІЯ СТРАХОВИКІВ І ПЕРЕВІЗНИКІВ ЯК ЧИННИК ЗАХИСТУ ЖИТТЯ І ЗДОРОВ'Я УЧАСНИКІВ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Сфера транспорту традиційно є сферою підвищеної небезпеки. Перевезення певними видами транспорту вважаються найбезпечнішими (авіаційний транспорт), проте кожна аварія літака має світовий резонанс; перевезення іншими видами транспорту є найнебезпечнішими (автомобільний транспорт), проте там у кожній важкій аварії (ДТП) гине відносно невелика кількість людей одночасно. Але таких аварій у світі трапляється тисячі протягом кожного дня. Зменшити аварійність перевезень людей (пасажирів) та вантажів, а також забезпечити захист їх прав, відновлення здоров'я тощо може договірна складова відносин між перевізниками, страховиками та іншими учасниками відносин у сфері транспорту. Із нормативно-правових актів впливає компетенція, тобто сукупність прав та обов'язків перевізників і страховиків. Договір можна вважати локальним актом цивільного та господарського законодавства. Із договору впливають права та обов'язки тих, хто повинен гарантувати захист життя і здоров'я учасників процесу перевезень (перевізників різними видами транспорту) та тих, хто може мінімізувати шкоду від засобів підвищеної небезпеки під час перевезень (страховиків).

Визначити договірну компетенцію страховиків та інших учасників страхових відносин у сфері транспорту можна після з'ясування її складових. Складовими є права та обов'язки. Зазвичай у теорії господарського права увесь обсяг, усю сукупність господарських прав та обов'язків відносять до складових повного обсягу господарської компетенції [1, с. 219]. Взагалі поняття «компетенція» прийшло до господарського права ще у радянські часи в умовах

планової жорстко регульованої економіки з права адміністративного. У сучасні часи це поняття використовується щодо суб'єктів, які здійснюють управління (організацію) господарської діяльності, а стосовно правової характеристики суб'єктів, які безпосередньо здійснюють господарську діяльність, здебільшого використовується поняття правоздатність [2, с. 40]. Часто не заперечується застосування цього терміну по відношенню до суб'єктів господарювання, однак, вважається точнішим використання його по відношенню до органів господарського керівництва. В Україні останнім часом термін «господарська компетенція» застосовується до усіх учасників відносин у сфері господарювання і передбачає наявність у них усієї кількості можливих прав та обов'язків у сфері господарювання. Хоча раніше Г. В. Пронська на прикладі компетенції держави (союзної республіки) висловлювала думку про те, що компетенція – є сукупність законодавчо встановлених її повноважень – прав та обов'язків, а запропоновані у літературі доповнення цієї формули вважала зайвими або недостатньо обґрунтованими [3, с. 332].

Загалом компетенція є складовою правосуб'єктності. Р. А. Джабраїлов виділяє загальну, галузеву і спеціальну правосуб'єктність. Остання характеризується здатністю особи бути учасником лише відповідного кола правовідносин у межах однієї галузі права і відображає специфіку нормативного регулювання в межах конкретних інститутів права [4, с. 163]. І саме діяльність страховиків у сфері транспорту визначається їх спеціальною компетенцією у цій сфері і обмеженням актами легітимації – державної реєстрації та ліцензування, а також законодавством і договорами. Так, на прикладі морського страхування можна зазначити, що воно тісно пов'язане з укладанням відповідних договорів. Ці договори регулюють різні правовідносини і дають початок іншим. Так само і морські перевезення регулюються виключно договорами [5, с. 83].

У доктрині господарського права договір страхування у сфері господарювання визначають як засноване на згоді сторін і зафіксоване у встановленій законом формі зобов'язання учасників господарських відносин, згідно з яким страховик бере на себе зобов'язання у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній у договорі страхування страхувальником, на користь якої укладено договір страхування, а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору [6, с. 228–229].

Компетенція учасників відносин у сфері транспорту є незмінною протягом строку дії певного закону чи договору, який її визначив. Транспортні (у т.ч. і страхові) договори можуть мати разовий характер – укладатися на період здійснення однієї операції, а можуть бути довгостроковими – укладатися на певний достатньо тривалий період часу. Наприклад, у сфері роботи автомобільного транспорту цей період часу найчастіше складає один рік. Л. Я. Свистун нагадує, що відповідно до частини 4 статті 307 ГК України на автомобільному транспорті довгостроковим договором вважається річний договір. Використання на вантажному автомобільному транспорті річних

договорів дуже необхідне. Специфіка автотранспорту полягає у здатності прийняти вантаж до перевезення безпосередньо у місці перебування вантажовідправника [7, с. 62–63]. Завдяки широкому використанню на автомобільному транспорті річних договорів на перевезення вантажів і пасажирів зручніше визначати строки дії певного обсягу компетенції у перевізника. Так само і договори страхування на автомобільному транспорті у випадку, коли перевезення є тривалими і не прив'язаними до одного вантажовласника чи пасажирів, укладаються на один рік. Хоча у самому договорі чітко вказується термін дії договору (часто це 31 грудня певного року) і, відповідно, компетенції страховика і перевізника по відношенню один до одного.

Крім строку дії певного договору і наділення його учасників певним обсягом господарської компетенції важливе значення також має питання визначення моменту початку дії договорів. Транспортні договори можуть бути і реальними, і консенсуальними. А момент виникнення компетенції учасників договору страхування залежить від моменту виникнення компетенції за відповідним договором перевезення. А за останніми момент виникнення прав та обов'язків перевізника може різнитися залежно від його споживача-контрагента. Так, за загальним правилом, договір перевезення вантажу є реальним, оскільки перевізник не може відповідати за вантаж раніше, ніж матиме доступ до нього. Так само реальним є договір перевезення пасажирів у міському транспорті. Натомість, договір перевезення пасажирів і багажу міжміським транспортом, що передбачає придбання квитка наперед, є консенсуальним. Відповідно до цього можна визнати початок дії договору страхування.

Список використаних джерел:

1. Господарське право: навч. посібник у схемах і таблицях; за заг. ред. канд. юрид. наук, доц. М. Л. Шелухіна. Київ : Центр навчальної літератури, 2006. 616 с.
2. Ментух Н. Ф. Поняття господарської правосуб'єктності. *Адвокат*. 2011. № 2 (125). С. 39–41.
3. Пронська Г. В. Вибране. Київ : Освіта України, 2013. 696 с.
4. Джабраїлов Р. А. Господарська правосуб'єктність міста: теорія і практика: монографія. Р. А. Джабраїлов; НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень. Донецьк : Вид-во «Ноулідж», 2010. 455 с.
5. Транспортне право України. Академічний курс : підручник; за ред. М. Л. Шелухіна. Київ : Ін Юре, 2008. 896 с.
6. Велика українська юридична енциклопедія. У 20-ти томах. Т. 15: Господарське право. Редкол.: В. А. Устименко (голова) та ін.; Нац. акад. прав. наук України; Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. 2019. 784 с.
7. Свистун Л. Довгостроковий договір на перевезення вантажів автомобільним транспортом. *Право України*. 2004. № 7. С. 62–64.