



Маріупольський
університет

**«Сучасний розвиток
державотворення та правотворення
в Україні: проблеми теорії та
практики»**

**Збірник матеріалів
XIII Міжнародної науково-практичної конференції**

16 травня 2025

Київ 2025

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МАРІУПОЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

СУЧАСНИЙ РОЗВИТОК ДЕРЖАВОТВОРЕННЯ ТА ПРАВОТВОРЕННЯ В
УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ

Збірник матеріалів XIII Міжнародної науково-практичної конференції

16 травня 2025 року

За загальною редакцією доктора політичних наук,

професора М.В. Трофименка

Київ
МДУ
2025

Організаційний комітет:

Голова	Микола ТРОФИМЕНКО, ректор МДУ, доктор політичних— наук, професор;
Заступник голови	Юлія ДЕМИДОВА, проректор з науково-педагогічної роботи та молодіжної політики МДУ, кандидат педагогічних наук, доцент;
Члени оргкомітету:	Вікторія ГРИГОР'ЄВА, завідувач кафедри права, кандидат юридичних наук, доцент; Світлана КАЛІНІНА, декан економіко-правового факультету, доктор економічних наук, професор; Марія ПОЖИДАЄВА, професор кафедри права, доктор юридичних наук, доцент; Юлія КАМАРДІНА, доцент кафедри права, кандидат юридичних наук, доцент; Анна ПОЛІТОВА, доцент кафедри права, кандидат юридичних наук, доцент; Юлія КОВЕЙНО, доцент кафедри права, доктор філософії; Галина ТИХОМИРОВА, доцент кафедри права, кандидат юридичних наук, доцент Žaneta Simanavičienė, prof. Mykolas Romeris University

Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет вченою радою економіко-правового факультету Маріупольського державного університету (протокол № 11 від 27.05.2025).

С 91 Сучасний розвиток державотворення та правотворення в Україні: проблеми теорії та практики : зб. матеріалів XIII Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 16 трав. 2025 р. / за заг. ред. М.В. Трофименка. – Київ: МДУ, 2025. – 421 с.

Збірник містить матеріали XIII Міжнародну науково-практичну конференцію «Сучасний розвиток державотворення та правотворення в Україні: проблеми теорії та практики», яка відбулася 16 травня 2025 року в Маріупольському державному університеті. Посвідчення №285 про реєстрацію проведення заходу від 3 березня 2025 р. в ДНУ «Український інститут науково-технічної експертизи та інформації» (УкрІНТЕІ)). У матеріалах висвітлені актуальні проблеми теорії та практики сучасного державотворення та правотворення в Україні за напрямками: міжнародне право: виклики та перспективи; права людини крізь призму сучасних викликів і загроз; Україна на шляху повоєнного відновлення: правовий аспект; кримінальна юстиція під час війни та у повоєнний період; кліматична справедливість: право, політика та безпека. Видання адресоване науковцям, викладачам, аспірантам та здобувачам вищої освіти, а також усім, хто цікавиться проблемами теорії та практики сучасного розвитку державотворення та правотворення в Україні. Редакція не несе відповідальності за авторський стиль тез, опублікованих у збірнику.

службовців та посадових осіб місцевого самоврядування» від 13 березня 2023 року № 37-23, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0534-23#Text>

8. Наказ Національного агентства України з питань державної служби «Про внесення змін до наказу Національного агентства України з питань державної служби від 13 березня 2023 року № 37-23» від 31 березня 2023 року № 47-23, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0568-23#Text>

9. Кодекс адміністративного судочинства України від 6 липня 2005 року № 2747-IV, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#top>

Світличний Д.С.,

*аспірант Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова НАН України»,
Київ, Україна,
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-5547-1294>*

ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У СФЕРІ СТРАХУВАННЯ НА ТРАНСПОРТІ ЯК ВАГОМИЙ ФАКТОР ЗАХИСТУ ПРАВ ЛЮДИНИ

Ключові слова: юридична відповідальність, сфера транспорту, страхування, права людини, пасажир, страховик, перевізник, вантаж.

Як вказувалося у науковій літературі ще у 2010 році на прикладі міського електричного транспорту, питання відповідальності за шкоду, спричинену життю і здоров'ю пасажирів за участі трамваїв, тролейбусів чи метро часто покладаються на підприємства міського електричного транспорту або на місцевий бюджет. А це виглядає невірним, оскільки будь-якою справою повинні займатися професіонали: транспортні організації – перевозити людей і вантажі, страхові компанії – брати участь у досудовому та судовому розгляді і відшкодовувати збитки постраждалим [1, с. 615]. Сьогодні діє законодавство, за яким, наприклад, власники транспортних засобів та перевізники просто

зобов'язані застрахувати свою відповідальність перед третіми особами. І це законодавство постійно змінюється. Це є позитивом для захисту прав людини – у першу чергу пасажирів або власників вантажу. Проте часто не всі учасники процесу перевезень сумлінно виконують свої зобов'язання. У такому випадку мають бути задіяні заходи юридичної відповідальності.

Відносно новий Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» у частинах першій та другій статті 30 «Випадки, у яких страхова (регламентна) виплата не здійснюється» містить більше двадцяти випадків, у яких страховик не буде здійснювати страхову виплату на користь осіб, які постраждали від дій страхувальника за цим Законом [2]. Цим захищаються інтереси страховика від несумлінних страхувальників та третіх осіб.

Однак страховик або Моторне (транспортне) страхове бюро України (далі – МТСБУ) згідно із частиною сьомою статті 32 «Заява про страхову (регламентну) виплату та її розгляд страховиком (МТСБУ)» зобов'язаний безоплатно надати заявнику консультації щодо подання повідомлення про ДТП та заяви про страхову (регламентну) виплату; ознайомити заявника (на його вимогу) з НПА, що регулюють відносини у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, з порядком обчислення розміру страхової (регламентної) виплати; надати заявнику (на його вимогу) копій документів щодо визначення розміру шкоди, порядку розрахунку та/або розміру страхової (регламентної) виплати [2].

У договорі страхування можуть вказуватися й інші страхові випадки, в разі настання яких страховик відшкодуватиме завдані збитки. Значна частина таких випадків не має господарсько-правової природи, а носить скоріше кримінально- або адміністративно-правовий характер.

Зазвичай договір страхування за часом обмежується дією договору перевезення. Договір перевезення пасажирів автомобільним транспортом укладається на один рік. Тут може мати місце і суб'єктивний фактор, коли представник перевізника (водій), професійну відповідальність якого було

застраховано, допустив порушення, що призвело до ДТП, пошкодження вантажу чи інших тяжких наслідків у момент, коли не виконував завдання з перевезення за відповідним договором. У такому випадку страховик може відмовитися від відшкодування втрат, понесених третіми особами, а перевізник буде змушений вирішувати питання із відшкодування шкоди зі своїм працівником у межах трудового і цивільного законодавства.

Професійна помилка працівника може спричинити несприятливі наслідки для третіх осіб, однак відповідальність у нього перед цими особами не виникає, оскільки згідно із законом покладено на роботодавця. Рівень професіоналізму, сумлінності та чесності кожного працівника (у нашому прикладі – водія) не впливає на ступінь його відповідальності перед третіми особами. Страхування професійної відповідальності призначене для страхового захисту осіб певних професій від несприятливих фінансових наслідків, що виникають внаслідок юридичних домагань, виявлення третьою особою (потерпілим) у зв'язку з виникненням шкоди (збитків), заподіяної в результаті помилки, недбалості, допущеної застрахованою особою в процесі виконання нею професійних обов'язків [3, с. 85].

Підсумовуючи викладене вище, необхідно вказати, що відносини між страховиком і перевізником мають чисту господарсько-правову природу. А їх наслідком є відносини між перевізниками або страховиками з одного боку і пасажирями - учасниками цивільних правовідносин з іншого. Відшкодування від страховика можуть отримувати як учасники цивільних відносин – самі пасажирі або їх родичі чи інші особи, так і суб'єкти господарювання. До страховиків, що надають послуги зі страхування життя, приділяються додаткові вимоги у порівнянні зі «звичайними» страховиками. Але це виправдовується тим, що у летальному випадку внаслідок ДТП страховик зобов'язаний сплатити велику грошову суму компенсації родичам загиблого або іншим особам [4]. Враховуючи достатньо високий рівень рентабельності діяльності страхових компаній, а також велику кількість ДТП, що скоюються в Україні, необхідно пристати на пропозицію постійного зростання сум

відшкодування шкоди життю і здоров'ю учасникам ДТП. Після підвищення ліміту відповідальності страховика будуть підвищені і страхові внески від перевізників. Відповідно, через економічні важелі перевізник буде об'єктивно зацікавленим у зменшенні кількості ДТП за участі їхніх транспортних засобів. Слід вказати, що така робота відносно недавно активізувалася законодавцем. Так, згідно із частиною другою статті 14 «Страхова сума» Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» розміри страхових сум за внутрішніми договорами страхування встановлюються за шкоду, заподіяну:

1) життю та здоров'ю потерпілих осіб, – у розмірі, еквівалентному не менше 1,3 мільйона євро на одну потерпілу фізичну особу, та у розмірі, еквівалентному не менше 6,45 мільйона євро на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб;

2) майну потерпілих осіб, – у розмірі, еквівалентному не менше 1,3 мільйона євро на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб [2]. Це є значним прогресом у справі захисту прав людини, зокрема пасажирів, водія іншого транспортного засобу, пішохода та ін. від навмисних і ненавмисних дій водія, який скоїв ДТП. Та відшкодування страховиком є не заходом відповідальності, а лише сумлінним виконанням своїх зобов'язань в силу закону та положень договору страхування. Ці питання стосуються лише фінансового відшкодування, а не відповідальності. порушник правил дорожнього руху нестиме адміністративну чи кримінальну відповідальність, а до порушників договірних і законодавчих зобов'язань у сфері транспорту можуть бути застосовані заходи різногалузевої – цивільної, господарсько-правової, фінансової та іншої відповідальності.

Список використаних джерел:

1. Дерев'янко Б.В., Родіна В.В. До механізму страхування життя і здоров'я пасажирів при перевезеннях міським електричним транспортом. *Вісник Донецького національного університету, Сер. В: Економіка і право.* 2010. Вип. 2, Т. 2. С. 615–621.

2. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 21 травня 2024 року № 3720-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2024. № 27, 28. Ст. 238.

3. Вороніна Н.В. До питання щодо правової природи страхування професійної відповідальності. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2019. Випуск 1 (26). С. 84–87.

4. Руденко В. Жизнь оценят дороже. *Коммерсантъ Украина*. 2013. № 103 (1806).

Тімофєєва Л.Ю.,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри кримінального права

*Національного університету «Одеська
юридична академія»*

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6968-6587>

ВІДСУТНІСТЬ РЕАГУВАННЯ ЯК ФОРМА НЕЛЮДСЬКОГО ПОВОДЖЕННЯ ТА ЧАСТИНА КОРУПЦІЙНИХ ПРАКТИК

Ключові слова: *нелюдське поводження, катування, корупційні практики, права людини, мовчазна згода.*

Keywords: *inhumane treatment, torture, corrupt practices, human rights, tacit consent.*

Відповідно до ст. 3 Конвенції захисту прав людини та основоположних свобод (далі – Конвенція) нікого не може бути піддано катуванню або нелюдському чи такому, що принижує гідність, поводженню або покаранню. Ця стаття закріплює абсолютне право, тобто держава за жодних умов не може відступити від положень ст. 3. Це означає, що катування не може бути вчинено для розслідування іншого злочину чи злочинів, попередження вчинення нових злочинів та ін. Катування чи нелюдське поводження неприйнятно для