

## РОЗДІЛ II

# ГОСПОДАРСЬКЕ ТА АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО. АДМІНІСТРАТИВНИЙ ПРОЦЕС

УДК 352.656

В. В. Волік  
e-mail: vvolik@i.ua

### ПРО СТРАХУВАННЯ ПАСАЖИРІВ НА МІСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ\*

*Статтю присвячено дослідженню проблем страхування пасажирів під час перевезення міським транспортом. Виявлено, що впровадження такого страхування може не тільки сприяти підвищенню соціальної захищеності населення, а й містити низку негативних моментів.*

*Ключові слова: страхування, міський транспорт, пасажир, перевезення, страховий випадок.*

*Статья посвящена исследованию проблем страхования пассажиров при перевозке городским транспортом. Установлено, что внедрение такого страхования может не только способствовать повышению социальной защищенности населения, но и иметь ряд негативных моментов.*

*Ключевые слова: страхование, городской транспорт, пассажирские перевозки, страховой случай.*

*The article deals with the research of problems of insurance of passengers at transportation by a public transport. It is set that introduction of such insurance can not only assist the increase of social security of population but also have a row of negative moments.*

*Key words: insurance, urban transport, passenger transport, the insurance case.*

Протягом усього існування людства його діяльність супроводжується наявністю певних ризиків. У разі втілення можливих ризиків у реальне життя виникають певні негативні наслідки. З метою усунення можливих негативних наслідків або запобігання їх виникненню суспільство запровадило такий механізм, як страхування. Сьогодні страхування – невід’ємна частина життєдіяльності суспільства; воно спрямоване на страховий захист майнових інтересів підприємств, установ, організацій та фізичних осіб. Страхування застосовується в багатьох

\*Рецензенти:

*Шелухін М. Л.* – голова редакційної колегії збірника, доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри господарського та екологічного права Донецького юридичного інституту МВС України;

*Булатов Є. В.* – кандидат юридичних наук, доцент кафедри господарського права Донецького державного університету управління.

© В. В. Волік, 2013



сферах людської діяльності – від особистого страхування людини до страхування діяльності чи відповідальності юридичних осіб.

Слід зазначити, що певні ризики несе в собі й діяльність із перевезення пасажирів міським транспортом. Останнім часом питання страхування пасажирів на транспорті не раз ставали предметом наукового та практичного інтересу. Причому ці питання розглядаються науковцями та практиками як в економічному, так і в юридичному сенсі. Зокрема, слід відзначити праці В. Л. Диканя, Д. В. Кондратенка, О. М. Залетова, І. Яковенка, Б. В. Дерев'янка, Р. В. Колосова, В. В. Родіної та ін. [1–6].

Проте проведені ними дослідження не дають однозначної відповіді на питання, чи є необхідним страхування пасажирів на міському транспорті, яке викликає багато дискусій серед учасників страхового ринку, перевізників і споживачів транспортних послуг. Це зумовлено тим, що міський транспорт є досить небезпечним, водночас не вирішено питання щодо порядку здійснення страхування, хоча страхування на авіаційному, залізничному та міжміському транспорті вже давно є загальнообов'язковим. На означених видах транспорту воно здійснюється за рахунок пасажирів, однак багато авторів наголошують на неефективності такого виду страхування та несправедливості щодо пасажирів [1, с. 89; 3; 7; 8].

Мета цієї статті полягає в аналізі наслідків запровадження на міському транспорті страхування пасажирів і визначенні основних напрямів для збільшення ефективності захисту інтересів пасажирів на транспорті.

Як зазначають Б. В. Дерев'янка та І. В. Яворська, страхування пасажирів є обов'язковим з огляду на Закон України «Про страхування» [4; 9].

Згідно з п. 6 ст. 7 Закону України «Про страхування» до обов'язкового страхування належить особисте страхування від нещасних випадків на транспорті [10]. До складу міського транспорту входять: електротранспорт (трамваї, троллейбуси, фунікулери), автобуси, маршрутні таксі. Той факт, що в Законі України «Про страхування» не зроблено уточнення п. 6 ст. 7 щодо видів транспорту, на яких здійснюється страхування пасажирів, дав підстави деяким авторам обґрунтувати необхідність страхування пасажирів на всіх без винятку видах транспорту [4, с. 616–617].

Водночас, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» від 14 серпня 1996 р. за № 959, обов'язкове страхування не поширюється на пасажирів: автомобільного та електротранспорту на міських маршрутах [11].

Згідно із цією постановою страховими випадками є: загибель або смерть застрахованої особи внаслідок нещасного випадку на транспорті; одержання застрахованою особою травми внаслідок нещасного випадку на транспорті у разі встановлення інвалідності; тимчасова втрата застрахованою особою працездатності внаслідок нещасного випадку на транспорті.

Безперечно, всі зазначені випадки можуть трапитися з пасажирами і під час користування ними міським транспортом. Отже, мета страхування на міському транспорті повинна полягати у відшкодуванні збитку, завданого життю та здоров'ю застрахованої особи внаслідок нещасного випадку на транспорті.

Таким чином, ті, хто стверджує, що страхування є необхідним, перш за все акцентують на тому, що це захистить людей, які користуються громадським транспортом. У разі настання страхового випадку, відповідно до вказаної постанови, постраждалому була б гарантована сума в розмірі 6000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. У випадку загибелі або смерті застрахованого внаслідок нещасного випадку на транспорті сім'ї загиблого або його спадкоємцю виплачувалось відшкодування у розмірі 100 % страхової суми; отримання I групи інвалідності – 90 % страхової суми, II групи – 75 %, III групи – 50 %; за кожний день непрацездатності – 0,2 % страхової суми, але не більше ніж 50 % страхової суми.

Звичайно, такі виплати забезпечили б захищеність громадян у разі нещасних випадків під час перевезень міським транспортом. Але слід розглянути страхування не тільки як процес, спрямований на відшкодування завданої шкоди, а і як діяльність, здійснювану страховиком з метою одержання прибутку.



Оформлення страхового полісу здійснюється згідно з Постановою КМУ № 959 від 14 серпня 1996 р. Поліс може видаватися на окремому бланку або міститися на зворотному боці квитка. У ньому зазначається: вид обов'язкового страхування; найменування, адреса, телефон страховика; розміри страхового платежу та страхової суми.

Водночас квиток, виданий у міському транспорті, не містить даних пасажирів, які б засвідчували власника страхового поліса. У ньому також не зазначені пункти посадки та висадки пасажирів з транспортного засобу. Тобто такий квиток не може бути підтвердженням перебування конкретної особи в міському транспорті в момент страхового випадку. На деяких маршрутах міського транспорту запроваджено електронні компостери, які фіксують час, коли було зроблене компостирування квитка. Але з огляду на їх нечисленність, а також той факт, що електронний компостер не вирішує інших питань, пов'язаних з можливим запровадженням страхування пасажирів на транспорті, слід розглянути інші можливі проблеми, спричинені обов'язковим страхуванням.

Так, багато питань викликає порядок страхування пільгової категорії населення. Міські ради деяких міст надають пільги щодо проїзду окремим категоріям громадян. Приміром, страхування студентів, що придбають квиток за 50 % вартості проїзду, можна було б включити до вартості квитка, який виступає страховим полісом, але як бути з категорією населення, що має 100-відсоткову пільгу? Зобов'язати сплачувати пасажирів страхову суму в розмірі 1,5-3 % вартості проїзду, як це пропонують окремі автори, не вбачається можливим з огляду на таке. Пасажирів залізничного, морського та автомобільного міжміського транспорту, що мають право на безкоштовний проїзд відповідно до чинного законодавства, підлягають обов'язковому особистому страхуванню без сплати страхового платежу і без отримання ними страхового полісу [12, с. 389]. На думку В. Л. Диканя та В. Д. Базиловича, особисте страхування від нещасних випадків на транспорті є не лише приватним, а й суспільним благом, яким може скористатись як той, хто його оплатив, так і той, хто не може його оплатити внаслідок наданих пільг чи неможливості з фінансових причин [1, с. 86-87; 13, с. 4]. Отже, і витрати на страхування пасажирів міського транспорту, що мають право на безкоштовний проїзд, здійснюватимуться за рахунок коштів держбюджету, що є неприйнятним з урахуванням наявного великого навантаження на держбюджет щодо витрат, пов'язаних з компенсацією перевезень пільгової категорії пасажирів, а також урахування перспективу скасування всіх пільг на транспорті та їх заміну адресною допомогою.

У разі ж запровадження обов'язкового страхування на міському транспорті складеться ситуація, коли витрати з бюджетів усіх рівнів будуть спрямовуватися не на пряме субсидування міського транспорту, удосконалення транспортної системи, а на виплати страховим компаніям. Не вирішить ситуації і створення муніципальних чи державних страхових компаній, як то пропонують окремі автори [4, с. 618]. Адже страховий ринок не виграє від створення монополістів в окремих видах страхування, а такій компанії необхідно буде створювати тепличні умови функціонування, що піде на шкоду громаді або державі, які їх створять, і не викликає сумніву, що основним та єдиним видом діяльності такого страховика буде саме страхування пасажирів на міському транспорті з нездатністю бути конкурентоспроможним в інших секторах страхування. До того ж діяльність на цьому ринку окремих монополістів не сприятиме поліпшенню якості послуг, що надаватимуться. Якщо стосовно страховика, котрий може отримати доступ до здійснення такої діяльності, можна буде вжити певних заходів впливу (накладення штрафів, усунення від здійснення такої діяльності надалі), то діяльність державного або муніципального страховика не матиме належної оцінки з боку держави або відповідної міської ради, позаяк вони будуть їх засновниками.

Як ми вже зазначали, страхування пасажирів на міському транспорті необхідно розглядати як діяльність операторів страхового ринку, спрямовану на отримання прибутку. Згідно з аналізом роботи страховиків на інших видах транспорту показник співвідношення сум зібраних страхових платежів і здійснених страхових виплат не перевищує 4 % [1, с. 87; 7, 8]. Отже, така діяльність для страховиків є «слашим шматком» і дозволяє отримувати надприбутки. Водночас вона несе в собі



певні ризики, основними з яких можна назвати велику корумпованість і несправедливість стосовно пасажирів. Корумпованість полягає в тому, що до страхування допускається обмежене коло страхових компаній, які іноді не мають ні розгалуженої мережі філій, ні навіть свого сайту, а виплати страхових сум потерпілі особи не можуть отримати роками. Що ж до пасажирів, то, як слушно зазначають В. Л. Дикаль і Д. В. Кондратенко, шкода їх інтересам полягає в тому, що перевізниками заздалегідь закладено можливість додаткового отримання коштів за рахунок пасажирів з використанням механізму страхування [1, с. 89]. Така ситуація має місце з огляду на чинне законодавство, адже відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» від 14 серпня 1996 р. № 959 у разі перевищення обсягів страхових платежів над виплатами страхових відшкодувань страховики відраховують перевізникам до 50 % зазначених сум згідно з укладеними із ними договорами на фінансування запобіжних заходів, спрямованих на зменшення травматизму на транспорті.

До того ж не слід забувати, що в містах України діяльність з перевезення пасажирів автобусами, метро, тролейбусами, трамваями тощо здійснюють різні служби такої приватної форми власності. Якщо у вартості квитка можлива страхова сума є майже не помітною, то у разі сплати вартості проїзду в такій ці сума буде відчутнішою, адже пересування таким видом транспорту може сягати вартості міжміських сполучень. Тобто у разі запровадження особистого страхування пасажирів у міському транспорті загального користування (до якого належить і таксі) це, відповідно, позначиться на вартості проїзду, що не додасть привабливості легальним перевізникам порівняно з нелегальними. А за оцінкою Генеральної прокуратури, в Україні кожен третій перевізник є нелегальним [14], що вкотре свідчить про великий обсяг роботи, який необхідно здійснити для встановлення цивілізованих правил гри на ринку міських перевезень. І державі, виконуючи роботу в цьому напрямі, важливо не погіршувати умов функціонування легальних перевізників, а запроваджувати таку політику, яка б унеможливила діяльність перевізників нелегальних. Адже, як зазначає І. Зарубинська, основною причиною порушень є неналежне виконання наданих законом повноважень відповідними контрольними органами [15].

Отже, беручи до уваги важливість у сучасному житті страхування та погоджуючись з тим, що особисте страхування від нещасних випадків на транспорті є суспільним благом, надто враховуючи великий травматизм на вітчизняних дорогах [16], можна стверджувати, що механізм страхування на транспорті є важливим і необхідним. Водночас слід зазначити, що схема страхування, яка нині діє на різних видах транспорту, є вкрай неефективною та несправедливою щодо пасажирів. З метою недопущення перенесення цієї схеми на перевезення пасажирів міським транспортом слід утриматися від запровадження страхування пасажирів на міському транспорті. З іншого боку, існує потреба страхування ризиків, які несуть у собі такі перевезення.

Шляхи розв'язання цієї проблеми полягають в тому, що, по-перше, необхідно запроваджувати страхування відповідальності перевізника. Це стимулюватиме його здійснювати заходи щодо профілактики безпеки перевезень, оновлення парку і т. п., а не отримувати додатковий дохід від відшкодувань страхових компаній, як це робиться нині.

У разі ж виникнення аварійної ситуації та завдання шкоди пасажирам, якщо не буде доведено, що шкода виникла у зв'язку з непереборною силою чи з умислу постраждалого, юридичні чи фізичні особи, які надають послуги з перевезення пасажирів на міському транспорті, повинні будуть відшкодувати шкоду (збитки). Таким чином, у разі настання страхового випадку пасажир отримає кошти на лікування чи відшкодування від перевізника, який, своєю чергою, покrije ці витрати за рахунок страхової компанії.

Позитивним моментом є те, що пасажиру не треба збирати пакет документів для надання в страхову компанію, з'ясувати, хто є страховиком і де розташоване його представництво, натомість він зможе отримати відшкодування безпосередньо зі сторони, що провадила діяльність, пов'язану із джерелом підвищеної небезпеки та відповідальність якої була відповідним чином застрахована. Також не розмежовуватимуться пасажири пільгової категорії та пасажири, що



сплачують повну вартість проїзду. І, найголовніше, буде усунена корупційна складова, яка має місце при здійсненні такого виду страхування на інших видах транспорту.

По-друге, слід звернути увагу на те, що дедалі більше людей страхує власне життя від різних нещасних випадків з власної ініціативи чи з ініціативи роботодавця. Запровадження обов'язкового страхування для цих людей буде зайвим. Більше того, відповідно до п. 3 ч. 1 ст. 989 Цивільного кодексу України якщо страхувальник не повідомив страховика про те, що об'єкт уже застрахований, новий договір страхування є нікчемним [17]. Тобто укладення нового договору страхування втрачає свій сенс для пасажирів, який уже застрахував своє життя, і, водночас, він не може від нього відмовитися. А згідно зі ст. 21 Закону України «Про захист прав споживачів» якщо при наданні послуги, від якої споживач не може відмовитись, а одержати може лише в одного виконавця, виконавель нав'язує такі умови одержання послуги, які ставлять споживача у нерівне становище порівняно з іншими споживачами та/або виконавцями, то це є порушенням прав споживача [18]. Отже, пасажир повинен мати право на відмову від здійснення особистого страхування щодо нього на будь-якому виді транспорту, включаючи і міський.

Таким чином, проблеми страхування пасажирів під час перевезень міським транспортом можливо вирішити, впровадивши страхування відповідальності підприємств, що надають послуги з перевезення пасажирів міським транспортом. Законодавство у цій царині потребує внесення певних змін, а це, своєю чергою, неможливо без подальших глибоких наукових розробок.

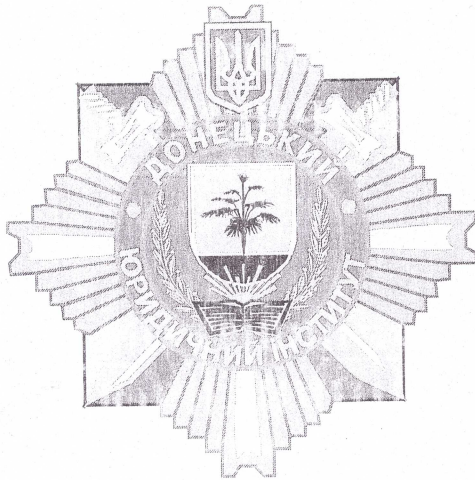
#### Список використаної літератури:

1. Дикав В. Л. Аналіз сучасного стану розвитку обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті в Україні / В. Л. Дикав, Д. В. Кондратенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 57. – С. 86–90.
2. Залетов О. Обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті: від профанації до реальних реформ / О. Залетов // Страхова справа. – 2011. – № 3(43). – С. 44–47.
3. Яковенко І. Можливості та передумови застосування обов'язкового страхування в Україні [Електронний ресурс] / І. Яковенко. – Режим доступу: [http://www.uifn.com.ua/analit\\_mat/strah\\_gupok/041.htm](http://www.uifn.com.ua/analit_mat/strah_gupok/041.htm).
4. Дерев'яно Б. В. До механізму страхування життя і здоров'я пасажирів при перевезеннях міським електричним транспортом / Б. В. Дерев'яно, В. В. Родіна // Вісник ДонНУ. Сер. В : Економіка і право. – 2010. – Вип. 2, т. 2. – С. 615–621.
5. Колосов Р. В. Правові аспекти страхового посередництва на транспорті / Р. В. Колосов // Матеріали III міжнар. наук. конф. «Транспортне право в ХХІ ст». – К.: Ком'ютерпрес, 2013. – С. 557–560.
6. Родіна В. В. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук / В. В. Родіна. – К., 2012. – 20 с.
7. Залетов О. Страхування пасажирів на транспорті – відеорепортаж профанація [Електронний ресурс] / О. Залетов. – Режим доступу: <http://blog.liga.net/user/zalotov/article/9416.aspx>.
8. Ковальова В. Пасажири «Укрзалізниця» платять мільйони двом страховим [Електронний ресурс] / В. Ковальова. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/publications/2012/03/20/319076/>.
9. Яворська Т. В. Обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті. Страхові послуги [Електронний ресурс] / Т. В. Яворська. – Режим доступу: [http://libfree.com/115758279\\_strahova\\_sprava\\_obov'язkove\\_ozobisite\\_strahivannya\\_vid\\_neschasnih\\_vipadkiv\\_transporti.html](http://libfree.com/115758279_strahova_sprava_obov'язkove_ozobisite_strahivannya_vid_neschasnih_vipadkiv_transporti.html).
10. Про страхування: Закон України № 2745-III / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 7. – Ст. 50.
11. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 серп. 1996 р., № 959. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/959-96-p>.
12. Страхова справа. Інтегрований навчальний комплекс: підручник / [В. Т. Александров, О. М. Бандурка, О. І. Ворона та ін.]. – К.: НВП «АВТ»; Х.: Вид. центр НТУ «ХПІ», 2003. – 639 с.
13. Базилевич В. Д. Світовий ринок страхування / В. Д. Базилевич // Вісник Київ. нац. ун-ту ім. Т. Шевченка. – 2008. – № 104. – С. 4–11.
14. В Україні кождий третій перевозчик нелегальний [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://most-aperit.info/news/crime/ukraine\\_kazhdij\\_treij\\_perevozchik\\_nelegalnij.htm](http://most-aperit.info/news/crime/ukraine_kazhdij_treij_perevozchik_nelegalnij.htm).
15. Кождий третій український перевозчик – нелегал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://krytya.org/news/kazhdijyu-treiyu-ukrainskiyu-perevozchik-nelegal.html>.
16. Департамент ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>.
17. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січ. 2003 р., № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 13. – Ст. 144.
18. Про захист прав споживачів: Закон України від 23 лип. 1991 р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. – № 36. – Ст. 379.

Надійшла до редколегії 18.06.2013



МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ



**ПРОБЛЕМИ  
ПРАВознавства  
ТА ПРАВОохоронної  
діяльності**

*Збірник наукових праць*

№ 2 (53)

2013

|| Виходить 4 рази на рік  
|| Заснований у березні 1998 р.

Донецьк  
Донецький юридичний інститут МВС України  
2013



РОЗДІЛ II

**ГОСПОДАРСЬКЕ ТА АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО.  
АДМІНІСТРАТИВНИЙ ПРОЦЕС**

**В. В. Волік**

ПРО СТРАХУВАННЯ ПАСАЖИРІВ НА МІСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ.....42

**В. В. Кадала**

ЩОДО ФУНКЦІОНУВАННЯ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ  
В МОРСЬКИХ ПОРТАХ ПІСЛЯ НАБРАННЯ ЧИННОСТІ ЗАКОНОМ  
УКРАЇНИ «ПРО МОРСЬКІ ПОРТИ».....47

**І. В. Чеховська**

СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ЯК МЕТОДОЛОГІЧНА ОСНОВА  
ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ СІМЕЙНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ.....52

**А. О. Собакарь**

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ  
ТА КОНТРОЛЮ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ  
(ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ).....57

**О. Є. Костюченко**

ВИЗНАЧЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСОБІВ  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ.....63

**А. П. Сахно**

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ  
ТА ПРОТИДІЇ КОРУПЦІЇ В ПУБЛІЧНОМУ УПРАВЛІННІ.....68

**О. А. Ніколаєв**

ПРИНЦИПИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ  
У СФЕРІ МІЖНАЦІОНАЛЬНИХ ВІДНОСИН В УКРАЇНІ.....74

**О. В. Дрездов**

ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ СУДОВОГО КОНТРОЛЮ ЗА ЗАКОННІСТЮ  
АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДАІ.....80