

УДК 346.7:368.21
DOI 10.32782/2523-4269-2024-89-42-48

Світличний Денис Сергійович,
здобувач вищої освіти ступеня доктора філософії
(Державна установа «Інститут економіко-правових досліджень
імені В.К. Макутова НАН України», м. Київ)
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-5547-1294>



Захарченко Андрій Миколайович,
доктор юридичних наук, професор,
завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад факультету № 2
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6359-2475>



ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЛЕЖНОГО ВИКОНАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ УЧАСНИКАМИ ВІДНОСИН У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ

У статті досліджено питання щодо застосування господарсько-правових засобів забезпечення належного виконання зобов'язань учасниками відносин у сфері транспортного страхування. Зокрема, запропоновано застосування відповідних заходів господарсько-правової відповідальності та інших стимулювальних засобів, спрямованих на зниження аварійності на транспорті та витрат страховиків. Наголошено на необхідності нормативної систематизації переліку заходів впливу, що можуть застосовуватися Національним банком України в разі вчинення порушень страховиками. Запропоновано засоби захисту інтересів страховиків у разі вчинення перевізниками недобросовісних дій. Аргументовано доцільність поширення засобів позитивного і негативного стимулювання під час страхування у сфері автотранспорту через систему «бонус-малус» на відносини за участі перевізників іншими видами транспорту.

Ключові слова: страховик, страхувальник, транспорт, господарська відповідальність, суб'єкт господарювання, стимулювання, господарська діяльність, договірні зобов'язання.

Постановка проблеми. Належне виконання своїх обов'язків перевізниками перед контрагентами, а також обов'язків страховиків перед перевізниками може забезпечуватися різними способами. Безумовним пріоритетом серед них має бути застосування засобів господарсько-правової роботи, що полягають у позитивному стимулюванні суб'єктами господарювання один одного. Проте не завжди всі контрагенти мають можливість і бажання належним чином виконати свої зобов'язання. У таких випадках на перше місце повинна виходити господарсько-правова й інша відповідальність, окремі заходи якої мають застосовуватися до страховиків, перевізників і споживачів послуг останніх. Узагальнено господарсько-правову відповідальність розуміють як передбачене законом або договором і засноване на державному примусі понесення суб'єктом господарю-

вання несприятливих наслідків своєї неправомірної поведінки, що виражається в ущемленні його економічних інтересів [1, с. 250]; економічні за змістом і юридичні за формою методи впливу на економічні інтереси суб'єкта господарювання – правопорушника [1, с. 267], потерпання господарським органом несприятливих економічних наслідків безпосередньо через застосування до нього передбачених законом санкцій (заходів відповідальності) економічного характеру [2, с. 601]. У цьому контексті мається на увазі застосування штрафних санкцій до порушника – суб'єкта господарювання або іншого учасника господарських відносин. Поряд із цим у сфері страхування на транспорті можуть застосовуватися і санкції, передбачені адміністративним, цивільним і кримінальним законодавством. Окремо варто відзначити можливість застосування до

порушників адміністративно-господарських санкцій. Із цього приводу деякі вчені визнають позитивним те, що вперше на законодавчому рівні в Господарському кодексі України (далі – ГК України) закріплено відповідну систему заходів адміністративного впливу, яка може бути застосована до суб'єктів господарювання [3, с. 143]. Водночас ефективне виконання договірних і нормативних зобов'язань у сфері транспортного страхування може забезпечуватися застосуванням й інших господарсько-правових засобів, щодо яких є потреба в додатковому нормативно-правовому врегулюванні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Українськими дослідниками з різних галузей права й економіки розглядалися окремі аспекти застосування заходів господарської відповідальності, зокрема й у сфері страхової та транспортної діяльності. Можна назвати присвячені подоланню проблем застосування заходів господарської та іншої відповідальності роботи таких науковців, як М. А. Боданюк [4], О. М. Болсунова [5], І. В. Булгакова [1], Р. В. Вереша [6], І. С. Войтенко [3], Н. В. Вороніна [7], Т. В. Галабурда [8], Б. В. Деревянко [9], Е. М. Деркач [10], Д. О. Острий [11], О. І. Панченко [12], Т. І. Швидка [13] та ін. Проте комплексного дослідження щодо виявлення способів зниження аварійності на транспорті, витрат страховиків і шкоди життю та здоров'ю учасників дорожнього руху через застосування господарсько-правових засобів проведено не було.

Зазначене вище свідчить про актуальність теми цієї статті.

Метою цієї статті є обґрунтування пропозицій щодо застосування господарсько-правових засобів забезпечення належного виконання зобов'язань учасниками відносин у сфері транспортного страхування.

Виклад основного матеріалу. Вітчизняні вчені правильно вказують, що юридична відповідальність є різновидом відповідальності соціальної, застосовується уповноваженими суб'єктами за скоєне правопорушення у юридично закріпленому процесуально-процесуальному порядку [5, с. 63]. Юридична відповідальність, яка передбачає господарсько-, адміністративно-, цивільно-, кримінально-правову й інші види відповідальності, у сфері здійснення страхової діяльності на транспорті має матеріальний і процесуальний характер. Зазвичай суб'єкти господарювання, права яких були порушені контрагентами, змушені звертатися за захистом своїх інтересів до господарського, загального чи адміністративного суду. Завданням суду, зі свого боку, є всебічний об'єктивний розгляд спору за участю страховика, перевізника та/або його контрагента і прийняття правильного рішення, яким буде відновлене порушене становище постраждалої сторони, подано сигнал усім наявним і потенційним контрагентам порушника та вчинено тиск на економічний інтерес порушника з метою максимального унеможливлення повторення ним порушення в майбутньому.

Якщо покарання стосується фізичної особи, то воно має слугувати тій меті, що переслідує держава в разі застосування цього покарання [6, с. 56]. На відміну від фізичної особи, для суб'єкта господарювання найбільш значимим покаранням буде завдання йому додаткових фінансових витрат, які він змушений буде понести через застосування до нього санкцій штрафного та компенсаційного характеру. А для постраждалої сторони певного господарського правовідношення найбільш ефективним є відшкодування понесених нею витрат і збитків, у тому числі сплата вартості неотриманого прибутку чи упущеної вигоди, а в окремих випадках – і відшкоду-

вання моральної шкоди, завданої торговельній марці, комерційному найменуванню суб'єкта господарювання, чесному імені та репутації суб'єкта господарювання та/або його керівникам чи власникам майна.

Прихильники теорії спеціального попередження відстоювали ідею застосування покарання суто для того, щоб сам винуватий не вчинив нового злочину [6, с. 55]. Проте мета покарання чи то за злочин, чи то за цивільне, адміністративне, господарське правопорушення повинна мати більш комплексний характер. Тобто запобігання новим правопорушенням і сигналізаційна функція господарської відповідальності залишається важливою.

І. В. Булгакова зазначає, що метою застосування господарсько-правової відповідальності є захист прав і законних інтересів громадян, організацій і держави та забезпечення правопорядку у сфері господарювання [1, с. 266]. Тобто мету застосування відповідальності слід визначати через захист прав та інтересів, а не через застосування санкцій, які є лише способом досягнення мети відповідальності. Останню думку підтверджують висновки окремих вітчизняних учених: «...насправді, кара, репресії – це є ті обмеження і позбавлення, які складають зміст покарання, але не його мету. Якщо ж кару визначати як самостійну мету покарання, то це вже буде наближено до середньовічного анахронізму» [6, с. 60]. У сфері господарювання мета покарання є комплексною, що складається із кількох частин, спрямованих на реалізацію трьох основних функцій господарсько-правової відповідальності – стимулювальної (штрафної), інформаційної (сигналізаційної) і компенсаційної. Так само заходи покарання можуть застосовуватися до різних суб'єктів на боці порушника – самого суб'єкта, власників його майна, акціонерів, менеджменту (керівників), співробітників та ін.

Юридична відповідальність має інституційну цінність, яка виявляється в тому, що юридичну відповідальність можна розглядати як самостійний інститут, що має власну внутрішню структуру [5, с. 64]. На прикладі господарсько-правової відповідальності можна з'ясувати, що юридична відповідальність має свої функції, будується на основі власних визначених у ГК України принципів, спирається на власний механізм застосування й реалізується через застосування різного роду штрафних, адміністративно-господарських, оперативно-господарських санкцій.

Крім того, юридична відповідальність має каральну властивість, оскільки надає змогу засобами покарання виправити й не допустити в подальшому скоєння правопорушень тими особами, які їх скоювали в минулому [5, с. 64]. Каральна властивість характеризує вплив на економічні інтереси суб'єкта господарювання – порушника досліджуваних правовідносин, який об'єктивно заінтересований покращити свою діяльність із метою запобігання застосування до нього штрафних санкцій.

Названі ціннісні засади юридичної відповідальності притаманні заходам негативного впливу з боку Національного банку України (далі – НБУ) як регулятора на фінансовому ринку і як органу ліцензування, який видавав ліцензію страховикам. У статті 73 «Заходи впливу» Закону України «Про банки і банківську діяльність» передбачено понад десять груп заходів негативного впливу НБУ на діяльність банків і фінансово-кредитних установ як реакцію на порушення банківського, валютного законодавства, законодавства, що регулює діяльність на платіжному ринку, законодавства у сфері запобігання та протидії легалізації (відмиванню) доходів,

одержаних злочинним шляхом, або фінансуванню тероризму та фінансуванню розповсюдження зброї масового знищення, законодавства з питань захисту критичної інфраструктури, кіберзахисту й інформаційної безпеки, законодавства про віртуальні активи, актів НБУ та ін. [14]. Поряд із цим стаття 74 цього Закону – «Порядок застосування заходів впливу» – містить норми процесуального характеру. Стосовно самих заходів впливу висловлюється думка про відсутність розмежування їх за групами, що допомогло б розкрити сутність цих заходів та їх взаємодію і створило б підґрунтя для більш ефективного впливу [8, с. 14].

Водночас варто зауважити, що спеціальний Закон України «Про страхування» не містить упорядкованого переліку санкцій, які НБУ, як орган ліцензування і регулятор, може застосовувати до страховиків. Окремі заходи впливу НБУ на страховиків у Законі називаються, але вони розпорошені по тексті всього Закону і визначене коло таких заходів є неповним. Тому на майбутнє було б важливим не лише впорядкувати в Законі України «Про банки і банківську діяльність» систему заходів негативного впливу НБУ на банки-порушники, але й систематизувати та внести аналогічну систему заходів у Закон України «Про страхування» стосовно страховиків.

Прихильники різних теорій про мету покарання в різних варіантах визнають метою покарання: залякування, відплату, відшкодування спричиненої моральної шкоди, виправлення, загальну і спеціальну превенцію. Ці теорії різняться не тільки поєднанням мети, а і їх значущістю. В одних пріоритет надається меті залякування, відплати, в інших – меті запобігання або виправлення [6, с. 56]. Так само варіативно змінюється головна мета застосування заходів відповідальності за порушення у відносинах зі страхування діяльності та ризиків чи об'єктів на транспорті. Залежно від ситуації головна мета може полягати в запобіганні вчиненню правопорушення в майбутньому, відшкодуванні завданих збитків, заспокоєнні суспільства тощо. При цьому варіативність може визначатися не тільки ситуацією, але й категорією порушника. Якщо порушником виступає перевізник, через дії якого постраждали люди, багаж і вантаж, то головною метою застосування відповідальності буде максимальне унеможливлення вчинення порушень у майбутньому. Якщо ж порушником є страховик або перевізник стосовно страховика, то мета застосування заходів відповідальності до порушника буде комплексною. У будь-якому випадку порушник відносин у сфері перевезень різними видами транспорту має нести відповідальність. Так, вітчизняними економістами зазначається, що в разі перевезень залізничним транспортом застрахованих вантажів відповідальність залізничного перевізника також застрахована. У разі страхування вантажу захищаються інтереси його власника, а у страхуванні відповідальності залізничного перевізника – інтереси перевізника, пов'язані з виконанням його зобов'язань перед вантажовідправником (вантажовласником). До того ж страховим захистом відповідальності перевізника покривається не тільки шкода, завдана вантажу, але й шкода, завдана третім особам вантажем, що перевозиться. У будь-якому випадку залізничний перевізник не уникне витрат на відшкодування збитків [12, с. 116]. Він добровільно або після судового розгляду відшкодуватиме частину завданих збитків.

Страховики й перевізники можуть брати участь в об'єднаннях підприємств, зокрема й у інших країнах.

У такому випадку внаслідок порушення антимонопольно-конкурентного законодавства до них також можуть бути застосовані санкції. У ЄС Європейська комісія перевіряє процеси злиття й об'єднання підприємств на відповідність критеріям: «значення в масштабах Співтовариства», «домінуюче становище», «дієва конкуренція», «відповідний ринок». У випадку виявлення фактів, що свідчать про потенційно можливе виникнення або посилення домінуючого становища або іншого серйозного порушення конкуренції, Європейська комісія має право застосувати до порушників штраф [13, с. 81]. Тому участь в об'єднанні має бути відповідальною. Само по собі зайняття монопольного становища на ринку не є порушенням ні в Україні, ні у країнах ЄС. Порушенням є зловживання таким становищем, чого не має допускати ні український страховик, ні перевізник.

У договорі страхування можуть вказуватися різні страхові випадки, у разі настання яких страховик відшкодуватиме завдані збитки. Значна частина таких випадків не має господарсько-правової природи, а носить радше кримінально- або адміністративно-правовий характер (стосовно залізничного транспорту М. А. Боданюк вказує, що з огляду на цілодобовий цикл роботи залізничного транспорту наявність підприємств торгівлі, громадського харчування й побутового обслуговування, скупчення пасажирів, одночасне перебування на стаціонарних об'єктах і в рухомому складі великих обсягів матеріальних цінностей, значна частина яких належить до категорії товарів широкого вжитку й підвищеного попиту, зумовлюють перетворення вокзалів, станцій у точки особливого притягання для осіб, схильних до здійснення майнових злочинів та інших правопорушень [4, с. 57]). Проте господарсько-правові відносини поновлюються (виникають вони раніше, ще під час укладення договору) між страховиком і перевізником – транспортною організацією у момент настання страхового випадку. Набирають ваги положення договору страхування про відшкодування тих чи інших збитків, що були завдані страховальнику або третім особам унаслідок настання страхового випадку. Підвищений ризик вчинення правопорушень чи скоєння злочинів у сфері перевезень є лише додатковою підставою для страхування різноманітних об'єктів, відносин чи прав.

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 дорожньо-транспортних пригод (далі – 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 з відшкодування шкоди зі своїм працівником у межах трудового й 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 її покладено на роботодавця. Рівень професіоналізму, сумлінності та чесності кожного працівника (у наведеному прикладі – водія) не впливає на ступінь його відповідальності перед третіми особами. Страхування професійної відповідаль-

ності призначене для страхового захисту осіб певних професій від несприятливих фінансових наслідків, що виникають унаслідок юридичних домагань, виявлення третьою особою (потерпілим) у зв'язку з виникненням шкоди (збитків), заподіяної через помилку, недбалість, допущені застрахованою особою в процесі виконання нею професійних обов'язків [7, с. 85].

Отже, застосування заходів юридичної відповідальності до порушників у відносинах зі страхування у сфері транспорту передбачає досягнення складної мети, що інтегрує у собі елементи преюдиції, покарання й відновлення порушеного становища. Для можливості ефективного застосування заходів відповідальності до порушників – перевізників і страховиків – повинна бути підстава. У ГК України підставою господарсько-правової відповідальності визнано сам факт правопорушення. З іншого боку, норми глави 32 ГК України, що регулюють перевезення вантажів, у низці статей містять вказівку на наявність вини перевізника: перевізник звільняється від відповідальності за прострочення в доставці вантажу, якщо прострочення сталося не з його вини, а також за втрату, нестачу, пошкодження вантажу, прийнятого до перевезення, якщо не доведе, що це сталося не з його вини (хоча в певних випадках він не повинен доводити невинуватість, а інші учасники відносин, наприклад відправник або вантажоотримувач, мають доводити наявність вини перевізника) [10, с. 155]. Тобто в багатьох випадках постраждала сторона має довести настання збитків і причинно-наслідковий зв'язок між ними та діями іншої сторони. Це може бути відмова від виконання свого зобов'язання страховиком у разі настання страхового випадку, відмова від сплати своїх страхових внесків перевізником чи іншим страхувальником або можуть бути шахрайські дії з боку перевізника, зокрема імітація пошкодження транспортного засобу, вантажу тощо. Такі випадки повинні розглядатися в суді. При цьому в другому випадку можлива реалізація заходів адміністративного чи кримінального покарання до посадової особи перевізника правоохоронними органами держави. Однак сам страховик від цього не отримує економічних зисків, хоча посягання зроблено на його кошти. Тобто у випадку здійснення перевізником таких недобросовісних дій страховик відшкодує йому чи його контрагентам збитки, яких насправді не було. А у випадку викриття таких недобросовісних дій перевізника страховик не отримає жодних грошових відшкодувань.

З урахуванням цього доцільно порушити питання про відратування страховика хоча б частки від штрафних санкцій. Зрозуміло, що це питання є суперечливим. Якщо в ігрових видах спорту гравець, проти якого було порушено правила, отримує бонус у вигляді штрафного удару або надання чисельної переваги на ігровому полі, то в правовому полі штрафні санкції застосовуються державними органами на користь держави. Сьогодні українське законодавство має прецедент виплати частини неправомірної вигоди викривачу корупціонера. Аналогічно певну частину суми адміністративно-господарських штрафів може бути перераховано постраждалій або управленій стороні.

Додаткові санкції до порушників-перевізників, що намагалися фальсифікувати страхові випадки, можуть отримати вигляд оперативного-господарських і застосовуватися страховиком та іншими страховими компаніями. Законодавством не заборонено страховику оприлюднювати інформацію про спробу фальсифікації фактів перевізником, передавати її іншим страховим компа-

ніям, що діють у сфері транспорту. Також їм не заборонено встановлювати більш не вигідні за звичайні умови в майбутніх договорах із перевізниками-шахраями, якщо такі укладатимуться. Не заборонено страховику застосовувати й інші попереджувальні оперативного-господарські санкції до вже відомого або потенційного порушника. Та в багатьох інших випадках (наприклад, на основі статті 114 Статуту залізниць України) саме перевізник має довести, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу сталися внаслідок обставин, яким він не міг перешкодити й усунення яких від нього не залежало, за винятком випадків, які і так звільняють перевізника від відповідальності [10, с. 160]. Але ж це не означає, що страховик у випадку звільнення перевізника від відповідальності не відшкодуватиме іншим учасникам відносин у сфері транспорту понесені ними збитки. Усе залежатиме від змісту договору страхування. У випадку відмови страховика виконати свої зобов'язання за договором або законом останній нестиме відповідальність.

Згідно із частиною першою статті 218 «Підстави господарсько-правової відповідальності» ГК України «Підставою господарсько-правової відповідальності учасника господарських відносин є вчинене ним правопорушення у сфері господарювання» [15]. Можливо, за аналогією із цією нормою є підстави страхового випадку – завдання шкоди будь-яким інтересам будь-кого з учасників страхових відносин у сфері транспорту. Не випадково в пункті 59 частини першої статті 1 «Визначення термінів» Закону України «Про страхування» страховий випадок визначено як подію [16]. Але настання цієї події ще не свідчить про настання відповідальності у страховика. Вона є підставою для виконання страховиком своїх зобов'язань за договором страхування або в силу закону. Підставою господарсько-правової відповідальності страховика буде факт невиконання ним у визначений договором та/або законом строк свого зобов'язання.

Відшкодування від страховика можуть отримувати як учасники цивільних відносин – самі пасажирів або їх родичі чи інші особи, так і суб'єкти господарювання. До страховиків, що надають послуги зі страхування життя, висуваються додаткові вимоги порівняно зі «звичайними» страховиками. Але це виправдовується тим, що в летальному випадку внаслідок ДТП страховик зобов'язаний сплатити велику грошову суму компенсації родичам загиблого або іншим особам. Враховуючи достатньо високий рівень рентабельності діяльності страхових компаній, а також велику кількість ДТП, що скоюються в Україні, потрібно підтримати пропозицію щодо перманентного зростання сум відшкодування шкоди життю і здоров'ю учасникам ДТП. Після підвищення ліміту відповідальності страховика будуть підвищені і страхові внески від перевізників. Тож через економічні важелі перевізник буде об'єктивно зацікавленим у зменшенні кількості ДТП за участі його транспортних засобів.

Для стимулювання перевізників до зменшення кількості ДТП, а отже, до зменшення обсягів страхових виплат перевізникам та їх контрагентам законодавством про страхування було передбачено застосування програми «бонус-малус», що передбачає класовість для страхувальників – власників транспортних засобів / транспортних організацій. Після кожного року безаварійного водіння розмір оплати страхової премії для страхувальника зменшується, в іншому випадку – збільшується. Таким чином, рейтинг водія / власника

транспортного засобу для страховика щороку змінюється. Економічну користь від цього мають отримати обидві сторони договору – страховик і власник транспортного засобу – страхувальник. Інакше кажучи, безаварійний рік обумовлює надання страховиком бонуса власнику транспортного засобу. У випадку «аварійного» року й понесення витрат страховиком власник транспортного засобу отримує «малус» – тобто підвищений розмір страхової премії, яку сплачує страховику. І «бонус», і «малус» визначаються на основі певної таблиці коефіцієнтів, пропорційних відсотку аварійності чи безаварійності. Така система побудована на впливі на економічний інтерес перевізників, а тому повинна об'єктивно стимулювати досягнення необхідного результату. Перевізник, зі свого боку, може надавати підтримку своїм клієнтам – поклажедавцям і поклажеотримувачам, а також пасажиром, які протягом тривалого часу користуються їх послугами з перевезень і з якими не трапляється страхових випадків. Завдяки таким механізмам позитивного чи негативного стимулювання можна реалізувати принцип соціальної справедливості як стосовно страховика, так і стосовно власника транспортного засобу, власника вантажу, перевізника, пасажирів чи контрагента перевізника.

Висновки та перспективи подальших наукових розвідок. Підсумовуючи викладене вище, можна дійти висновку про доцільність застосування різних господарсько-правових засобів забезпечення належного виконання зобов'язань учасниками відносин у сфері транспортного страхування. Зокрема, у разі вчинення правопорушень у цих відносинах до порушника можуть застосовуватися відшкодування збитків, штрафні, оперативно-господарські й адміністративно-господарські санкції. В останньому випадку за наявності вини порушника (зокрема, у разі вчинення свідомих шахрайських дій учасником дорожнього руху чи процесу

перевезень із метою незаконного отримання страхового відшкодування) можна запропонувати частину суми адміністративно-господарських штрафів перерахувати постраждалій стороні, зокрема страховику.

Враховуючи положення статті 73 Закону України «Про банки і банківську діяльність», варто за аналогією внести доповнення до Закону України «Про страхування» із закріпленням систематизованого переліку заходів негативного впливу на страховиків з боку регулятора (НБУ), а також із зазначенням можливості застосування санкцій іншого галузевого законодавства до їх контрагентів-порушників.

Застосування у сфері транспортного страхування системи «бонус-малус» вкладається в концепцію застосування заходів позитивного і негативного стимулювання як способів забезпечення виконання господарських зобов'язань. Для стимулювання перевізника-страхувальника, водії якого практикують максимально безаварійні перевезення, останньому можуть надаватися значні знижки (страхові премії, платежі, внески) під час майбутніх укладень договорів страхування. В іншому випадку можуть застосовуватися заходи оперативного впливу на правопорушника з метою припинення або попередження повторення порушень. Такі механізми виводять на перший план економічні способи регулювання господарської діяльності, що позитивно впливають на економічний інтерес суб'єкта господарювання – учасника відносин із перевезень і учасника відносин зі страхування. Ці механізми доцільно поширити за межі страхування автоцивільної відповідальності, застосовуючи їх до перевізників іншими видами транспорту.

Поряд із цим процесуальний порядок застосування заходів відповідальності у страхуванні у сфері транспорту має стати предметом подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел

1. Булгакова І. В. Господарське право України : навч. посіб. Київ : Прецедент, 2006. 346 с.
2. Господарське право : навч. посіб. у схемах і таблицях. За заг. ред. канд. юрид. наук, доц. Шелухіна М. Л. Київ : Центр навчальної літератури, 2006. 616 с.
3. Войтенко І. С. Органи (посадові особи), які мають право застосовувати адміністративно-господарські санкції. *Часопис Київського університету права*. 2011. № 1. С. 142–148.
4. Боданюк М. А. Правові засади охорони майнових прав громадян на залізничному транспорті України. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2012. № 1. С. 56–58.
5. Болсунова О. М. Аксіологія юридичної відповідальності. *Часопис Київського університету права*. 2010. № 2. С. 62–65.
6. Вереща Р. В., Лоєнко К. Ю. Мета покарання: теорії (концепції), історія, та сучасний стан. *Вісник Академії адвокатури України*. 2010. № 2 (18). С. 54–61.
7. Вороніна Н. В. До питання щодо правової природи страхування професійної відповідальності. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2019. Вип. 1 (26). С. 84–87.
8. Галабурда Т. В. Щодо заходів впливу Національного банку України за порушення банківського законодавства. *Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., присв. 35-річчю кафедри господарського права Донецького національного університету імені Василя Стуса (м. Вінниця, 11–12 жовтня 2019 р.); наук. ред. А.Г. Бобкова, А.М. Захарченко. Вінниця : ТОВ Віндрук, 2019. С. 13–14.
9. Деревянко Б. В., Рижкова Є. Ю. Про відповідальність приватних закладів охорони здоров'я та їхніх співробітників за порушення договорів та/або законодавства. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 4 (65). С. 112–122.
10. Деркач Е. М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності : монографія. Вінниця : ТВОРИ, 2021. 376 с.
11. Деревянко Б., Острий Д. Особливості бюджетної відповідальності як різновиду фінансово-правової відповідальності. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. № 6. С. 145–149.
12. Панченко О. І. Роль та значення страхування відповідальності залізничного перевізника в економічному захисті підприємств залізничного транспорту. *Формування стратегії науково-технічного, екологічного і соціально-економічного розвитку суспільства* : матеріали міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Тернопіль, 6–7 грудня 2012 р.). Ч. 2. Тернопіль : Крок, 2012. С. 115–117.

13. Швидка Т. І. Економічна конкуренція: сучасний стан законодавчого забезпечення та перспективи його модернізації : монографія. Харків : Право, 2020. 376 с.
14. Про банки і банківську діяльність: Закон України від 7 грудня 2000 року № 2121-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 5–6. Ст. 30.
15. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18–22. Ст. 144.
16. Про страхування : Закон України від 18 листопада 2021 року № 1909-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2023. № 12–13. Ст. 28.

References

1. Bulhakova, I.V. (2006). *Hospodarske pravo Ukrainy: navch. posib.* [Economic law of Ukraine: a textbook]. Kyiv: Pretsedent [in Ukrainian].
2. *Hospodarske pravo: navch. posibnyk u skhemakh i tablytsiakh* [Economic law: a textbook in diagrams and tables]. Za zah. red. kand. yuryd. nauk, dots. Shelukhina M.L. (2006). Kyiv: Tsentr navchalnoi literatury [in Ukrainian].
3. Voitenko, I.S. (2011). Orhany (posadovi osoby), yaki maiut pravo zastosovuvaty administratyvno-hospodarski sanktsii [Bodies (officials) that have the right to apply administrative and economic sanctions]. *Chasopys Kyivskoho universytetu prava*, 1, 142–148 [in Ukrainian].
4. Bodaniuk, M.A. (2012). Pravovi zasady okhorony mainovykh prav hromadian na zaliznychnomu transporti Ukrainy [Legal principles of protection of the citizen's property rights of in railway transport of Ukraine]. *Pivdenoukrainskyi pravnychy chasopys*, 1, 56–58 [in Ukrainian].
5. Bolsunova, O.M. (2010). Aksiolohiia yurydychnoi vidpovidalnosti [Axiology of Legal Responsibility]. *Chasopys Kyivskoho universytetu prava*, 2, 62–65 [in Ukrainian].
6. Veresha, R.V., Loienko, K.Iu. (2010). Meta pokarannia: teorii (kontseptsii), istoriia, ta suchasnyi stan [The Purpose of Punishment: Theories (Concepts), History, and Current State]. *Visnyk Akademii advokatury Ukrainy*, 2 (18), 54–61 [in Ukrainian].
7. Voronina, N.V. (2019). Do pytannia shchodo pravovoi pryrody strakhuvannia profesiinoi vidpovidalnosti [On the issue of the legal nature of professional liability insurance]. *Prykarpatskyi yurydychnyi visnyk*, 1 (26), 84–87 [in Ukrainian].
8. Halaburda, T.V. (2019). Shchodo zakhodiv vplyvu Natsionalnoho banku Ukrainy za porushennia bankivskoho zakonodavstva [Regarding the measures of influence of the National Bank of Ukraine for violation of banking legislation]. *Pravove zabezpechennia sotsialno-ekonomichnoho rozvytku: stan ta perspektyvy: materialy Vseukr. nauk.-prakt. konf., prysv. 35-richchiu kafedry hospodarskoho prava Donetskoho natsionalnoho universytetu imeni Vasylia Stusa (m. Vinnytsia, 11–12 zhovtnia 2019 r.)*; nauk. red. A.H. Bobkova, A.M. Zakharchenko. Vinnytsia: TOV Vindruk. P. 13–14 [in Ukrainian].
9. Derevianko, B.V., Ryzhkova, Ye.Iu. (2018). Pro vidpovidalnist pryvatnykh zakladiv okhorony zdorovia ta yikhnikh spivrobotnykiv za porushennia dohovoriv ta/abo zakonodavstva [About the responsibility of private health organizations and their employees for violation of contracts and/or legislation]. *Pravovyi chasopys Donbasu*, 4 (65), 112–122 [in Ukrainian].
10. Derkach, E.M. (2021). Kontseptualni zasady hospodarsko-pravovoho rehuliuвання transportnoi diialnosti [Conceptual principles of economic and legal regulation of transport activities]: monohrafiia. Vinnytsia: TVORY [in Ukrainian].
11. Derevianko, B., Ostyri, D. (2016). Osoblyvosti biudzhethnoi vidpovidalnosti yak riznovydu finansovo-pravovoi vidpovidalnosti [Features of budget responsibility as a form of financial liability]. *Pidpriemnytstvo, hospodarstvo i pravo*, 6, 145–149 [in Ukrainian].
12. Panchenko, O.I. (2012). Rol ta znachennia strakhuvannia vidpovidalnosti zaliznychnoho pereviznyka v ekonomichnomu zakhysti pidpriemstv zaliznychnoho transportu [The role and significance of railway carrier liability insurance in the economic protection of railway transport enterprises]. *Formuvannia stratehii naukovy-tekhnichnoho, ekolohichnoho i sotsialno-ekonomichnoho rozvytku suspilstva: materialy mizhnar. nauk.-prakt. internet-konf. (m. Ternopil, 6–7 hrudnia 2012 r.)*. Ch. 2. Ternopil: Krok. P. 115–117 [in Ukrainian].
13. Shvydka, T.I. (2020). Ekonomichna konkurentsii: suchasnyi stan zakonodavchoho zabezpechennia ta perspektyvy yoho modernizatsii [Economic competition: current state of legislative support and prospects for its modernization]: monohrafiia. Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].
14. Pro banky i bankivsku diialnist [On banks and banking]: Zakon Ukrainy vid 7 hrudnia 2000 roku № 2121-3 (2001). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. № 5-6. St. 30 [in Ukrainian].
15. *Hospodarskyi kodeks Ukrainy* [The Economic Code of Ukraine]: Zakon Ukrainy vid 16 sichnia 2003 roku № 436-4. (2003). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. № 18-22. St. 144 [in Ukrainian].
16. Pro strakhuvannia [On insurance]: Zakon Ukrainy vid 18 lystopada 2021 roku № 1909-9 (2023). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. № 12–13. St. 28 [in Ukrainian].

Svitlychnyi Denys,

Postgraduate Student

(State Organization “V. Mamutov Institute of Economic and Legal Research of the National Academy of Sciences of Ukraine”, Kyiv)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-5547-1294>

Zakharchenko Andrii,

Doctor of Law, Professor,

Head of the Scientific and Research Laboratory of Public Safety of Communities of the Faculty № 2

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6359-2475>

ECONOMIC AND LEGAL MEASURES TO ENSURING PROPER PERFORMANCE OF OBLIGATIONS BY PARTICIPANTS OF RELATIONS IN THE FIELD OF TRANSPORT INSURANCE

The article examines the issue of applying economic and legal means to ensure proper performance of obligations by participants of relations in the field of transport insurance. In particular, it is proposed to apply appropriate measures of economic and legal liability and other incentive measures aimed at reducing the accident rate in transport and the costs of insurers.

It is specified that in the event of violations by participants of relations in the field of transport insurance, compensation for losses, fines, operational-economic and administrative-economic sanctions may be applied to the violators. At the same time, it is proposed that in the event of a participant in the transportation process committing intentional fraudulent actions in order to illegally obtain insurance compensation, part of the amount of administrative and economic fines be transferred to the injured party, in particular the insurer.

Proposals for amendments to the Law of Ukraine “On Insurance” are substantiated, with the consolidation of a systematic list of measures of negative influence on insurers by the regulator (the National Bank of Ukraine), as well as the indication of the possibility of applying sanctions of other industry legislation to their counterparties-violators.

It is determined that the use of the “bonus-malus” system in the field of transport insurance is included in the concept of applying positive and negative incentive measures as ways to ensure the fulfillment of economic obligations. To stimulate the carrier – the insured, whose drivers practice maximum accident-free transportation, the latter may be provided with significant discounts (insurance premiums, payments, contributions) when concluding future insurance contracts. Otherwise, measures of operational influence on the offender may be applied in order to terminate or prevent the recurrence of violations. Such mechanisms bring to the fore economic methods of regulating economic activity, which positively affect the economic interest of the business entity – a participant in transportation relations and a participant in insurance relations. Taking into account the above, it is proposed to extend these mechanisms beyond motor third party liability insurance, applying them to carriers of other types of transport.

Key words: *insurer, insured, transport, economic liability, business entity, incentives, economic activity, contractual obligations.*

Надіслано до редколегії 17.12.2024