

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»



МАТЕРІАЛИ
міжнародної науково-практичної конференції

ОДЕСЬКІ ЮРИДИЧНІ ЧИТАННЯ

8 листопада 2019 року

м. Одеса

УДК 34:028(477.74)(063)

О 41

Одеські юридичні читання: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 8 листопада 2019 року). – Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2019. – 140 с.

ISBN 978-966-916-962-4

УДК 34:028(477.74)(063)

ISBN 978-966-916-962-4 © Національний університет «Одеська юридична академія», 2019

Никифорак В.М. Особливості становлення міжнародної системи страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів «Зелена карта»	51
Озерчук М.В. Електронні докази в цивільному процесі України: їх законодавча характеристика та роль	54
Тригуб В.С. Проблеми визначення малозначних справ як підстави для їх розгляду у спрощеному провадженні у цивільному судочинстві	58

СЕКЦІЯ 4. ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО; ГОСПОДАРСЬКО-ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ПРАВО

Бочков П.В. Досвід Прибалтійських республік у регулюванні фінансово-господарської діяльності релігійних організацій	62
Новікова В.С. Роль бізнесу у побудові правової моделі сталого розвитку України	65
Селезньова О.М., Станчу О.В. Співвідношення господарсько-правової відповідальності та господарського правопорушення: питання теорії	67
Теремецький М.В. Різниця правового статусу публічних і приватних акціонерних товариств у світлі законодавчих змін	69
Храпицька М.О. Застосування антидемпінгових заходів як вид адміністративно-господарських санкцій	72

СЕКЦІЯ 5. ТРУДОВЕ ПРАВО; ПРАВО СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ

Забарна Н.Р., Шевчук Ю.С. Переваги та недоліки скасування трудових книжок	76
Цимбала І.З. Захист права на працю шляхом встановлення факту перебування у трудових правовідносинах	78

СЕКЦІЯ 6. ЗЕМЕЛЬНЕ ПРАВО; АГРАРНЕ ПРАВО; ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО; ПРИРОДОРЕСУРСНЕ ПРАВО

Карпенко Р.В. Конкурентоспроможність та безпека сільськогосподарських підприємств України в умовах євроінтеграції	82
--	----

Мікурова А.С. Прихова охорона клімату: сигнальні тенденції та Україна.....	85
---	----

**СЕКЦІЯ 7. АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС;
ФІНАНСОВЕ ПРАВО; ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО**

Андрусєва А.П. Право державних службовців на страйк (досвід правового регулювання у державах-членах Європейського Союзу)	89
Бондаренко А.В., Гуменюк В.О. Особливості адміністративної відповідальності за порушення митних правил в Україні.....	93
Діденко С.В. До питання участі захисника на стадії адміністративного розслідування правопорушення	96
Карташнішева О.Є. Реформа аудиторської діяльності в Україні	100
Копаль О.А. Адвокатура як об'єкт адміністративно-правового регулювання.....	104
Лебедєва Т.О. Протидія корупційним правопорушенням	107
Сидовська І.О. Правові особливості системи оподаткування доходів від здійснення адвокатської діяльності	110

**СЕКЦІЯ 8. КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО ТА КРИМІНОЛОГІЯ;
КРИМІНАЛЬНО-ВИКОНАВЧЕ ПРАВО**

Боровик А.В. Протидія корупції шляхом декларування майна державних чиновників (український та зарубіжний досвід).....	115
Гуртовенко О.Л. Кримінально-правові залученість, відлученість і перепасиченість населення	119

**СЕКЦІЯ 9. КРИМІНАЛЬНИЙ ПРОЦЕС ТА КРИМІНАЛІСТИКА;
СУДОВА ЕКСПЕРТИЗА; ОПЕРАТИВНО-РОЗШУКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ**

Поліщук В.В., Павленко В.О. Правові основи забезпечення конфіденційного співробітництва в Україні	123
--	-----

ОСОБЛИВОСТІ СТАНОВЛЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ «ЗЕЛЕНА КАРТА»

Никифорак В.М.

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри приватного права

Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича

Глибокий аналіз історії становлення будь-якого правового інституту є «необхідною передумовою для визначення закономірностей його розвитку, дає можливість установити помилки у його правовому регулюванні, визначити перспективи і шляхи подальшого вдосконалення досліджуваного правового явища» [3, с. 173].

Винайдення такої форми захисту майнових інтересів осіб як страхування історично було зумовлено низкою позитивних його факторів. При цьому унікальність даної форми захисту полягає в тому, що вона може діяти одночасно у двох, прямо протилежних векторах, захищаючи інтереси різних учасників страхових правовідносин. Не виключенням у цьому є і страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Враховуючи той факт, що майже у всіх країнах світу цей вид страхування здійснюється в обов'язковій формі (це зумовлено багатьма відомими причинами), його першочерговою метою є захист майнових інтересів потерпілих осіб, яким страхувальники (володільці транспортних засобів) можуть завдати шкоди. Водночас з іншого боку, укладаючи договір страхування цивільно-правової відповідальності і, сплачуючи порівняно невелику суму страхового внеску, володільці транспортних засобів натомість отримують гарантію збереження свого майнового становища після ДТП у вигляді зобов'язання страховика здійснити відшкодування завданої потерпілим особам шкоди.

Як наслідок, усвідомлення значимості страхування цивільно-правової відповідальності володільців транспортних засобів призвело до появи у 1949 році Міжнародної системи обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів «Зелена карта».

Безумовною передумовою становлення міжнародної системи страхування «Зелена карта», як ми з'ясували в результаті проведеного дослідження, була неспроможність національних механізмів страхування кожної окремої європейської держави забезпечити належне відшкодування шкоди потерпілим в результаті дорожньо-транспортних пригод, якщо така шкода була заподіяна власниками транспортних засобів, які

мали підданство іншої держави. Справа в тому, що «внутрішньонаціональний» страховий захист (тобто захист, який надавався національними страховиками в середині країни) передбачав виплату страхового відшкодування потерпілим особами виключно в тому разі, коли винуватцями заподіяної шкоди були власники транспортних засобів, які застрахували свою відповідальність в цій же країні. А отже, ті потерпілі особи, яким шкода була заподіяна власниками транспортних засобів, що мали підданство іншої держави за полісом обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, такого захисту нажалі не отримували.

Першопочаткова ідея запровадження Міжнародної системи страхування «Зелена картка» належала Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, який свого часу рекомендував в якості основи системи прийняти скандинавську модель, яка діяла ще з 1926 року [6, р. 191].

Після Другої світової війни за вирішення проблеми врегулювання так званих транскордонних спорів щодо відшкодування збитків національними страховиками шкоди, яка була заподіяна власниками застрахованих транспортних засобів в країнах перебування взялася Економічна комісія Європи Організації Об'єднаних Націй. Нею був запропонований наступний механізм вирішення вищевказаної проблеми: якщо водій оформляв страховий поліс в його країні, то даний страховий поліс був дійсним і в інших країнах, а саме в країні-відвідування, яка входила до Системи «Зелена картка».

У 1949 році була створена Рада Бюро (Council of Bureaux) як керуюча організація системи «Зелена карта». Саме їй належала виключна компетенція видавати Директиви в сфері страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Таким чином, міжнародна система страхування відповідальності власників транспортних засобів «Зелена картка» була заснована у 1949 році на підставі Рекомендації робочої групи з автомобільного транспорту Комітету по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії ООН, в якій урядам було запропоновано звернутися до страховиків, що здійснюють страхування ризиків цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, укласти угоди для створення єдиних та дієвих умов страхування при транскордонному русі транспортних засобів [1, с. 193].

Повноцінно система запрацювала з 1 січня 1953 року Система «Зелена карта» і на той час поєднувала 15 країн-учасниць: Бельгію, Чехословаччину, Данію, Фінляндію, Францію, Греція, Ірландію, Люксембург, Норвегію, Нідерланди, Словацьку Республіку, Швецію, Швейцарію, Ліхтенштейн та Великобританію. Основна мета цієї

Система полягала у розвитку та покращенні страхового захисту потерпілих осіб від транспортних пригод незалежно від того в якій із країн ЄС була застрахована цивільна відповідальність власника транспортного засобу [5, р. 28]. Сьогодні ж система налічує 47 державо-учасниць і більш ніж 1500 страхових компаній, які уповноважені видавати страхувальникам страхові поліси «Зелена картка» [2, с. 111].

Законність системи «Зелена картка» повинна бути офіційно визнана державою-учасником системи, незважаючи на приватний характер договорів, які укладаються між країнами-учасницями в особі національних бюро.

Особливістю створеної системи було те, що в кожній державі-учасниці були створені Бюро національної страховиків (зокрема в Україні створено і діє Моторне (транспортне) страхове бюро України). Дані Бюро з моменту їх створення мали два наступних основних завдання (функції).

По-перше, будь-яке національне Бюро покликане виконувати функцію так званого «Бюро з питань обробки» в країні, де сталася аварія за участю застрахованого транспортного засобу (точніше транспортного засобу, цивільно-правова відповідальність власника якого була застрахована в рамках системи «Зелена картка»). Зокрема, кожне національне Бюро повинно нести відповідальність за обробку та врегулювання претензій, що виникли внаслідок аварій, викликаних відвідувачами (володільцями транспортних засобів) країни, відповідно до національних правових положень щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності перед третіми (потерпілими) особами.

По-друге, кожне національне Бюро повинно виступати в ролі такваного «Гарантійного бюро», а саме в країні, де була застрахована цивільно-правова відповідальність власника транспортного засобу. В такому разі національне Бюро згідно встановлених Директив гарантує належне виконання зобов'язань за сертифікатами «Зелена картка», що видаються страховими компаніями у країнах-членами Системи.

Врешті-решт, особливість міжнародної система страхування «Зелена картка» базується на так званому типовому «Лондонському зразку домовленості», на основі якого організації – члени системи різних країн укладають між собою двосторонні угоди [4]. в них, по-перше, дається тлумачення основних термінів («член системи», «страхувальник», «страховий поліс», «дорожньо-транспортна пригода», «претензія» тощо); а по-друге, визначається порядок отримання страхового сертифіката, розгляд і врегулювання претензій, що виникли в результаті ДТП, порядок взаєморозрахунків між національними бюро, а також інші організаційні аспекти.

Література:

1. Андрушків І.П. «Зелена картка» – система міжнародних договорів автомобільного страхування. *Вісник Львівської комерційної академії: зб. наук. пр.* Львів, 2009. Вип. 30. С. 191-195.
2. Зубкова Л.А. Особенности регулирования страхования ответственности владельцев транспортных средств в странах Европейского союза в контексте евроинтеграционных стремлений Украины. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2014. № 2. С. 108-115.
3. Кульчій О.О. Становлення обов'язкового договірної страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні. *Часопис Київського університету права*. 2011. № 3. С. 173-177.
4. Яворська Т.В. Страхіві послуги: Навчальний посібник. Львівський національний університет ім. Івана Франка. Економічний факультет. Київ: Знання, 2008. URL: https://pidruchniki.com/17910211/strahova_sprava/mizhnarodna_sistema_strahovih_avtomobilnih_poslug_zelena_kartka (дата звернення: 04.11.2019).
5. Meerbach E. The green card system. *Focus. Motor Insurance and Reinsurance. Current Issues and Future Trends*. 2015. February. 56 p.
6. Serap O. Gönülal. Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, 2009. 236 p. URL: http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/282884-1242281415644/Motor_3rd_party_liability_insurance.pdf (дата звернення: 04.11.2019).

ЕЛЕКТРОННІ ДОКАЗИ В ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ УКРАЇНИ: ЇХ ЗАКОНОДАВЧА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА РОЛЬ

Озерчук М.В.

*студентка II курсу магістратури
спеціальності «Цивільне судочинство»
кафедри правосуддя*

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Чинний Цивільний процесуальний кодекс України (далі – ЦПК України) визначає засобами доказування письмові, речові й електронні докази; висновки експертів, показання свідків. У попередній редакції ЦПК України електронні докази не були окремим та незалежним засобом доказування. Документи в електронній формі дуже часто