

Анотації

У статті розглядаються види відмови від спадщини. Аналізуються підстави визнання відмови від спадщини недійсною.

В статье рассматриваются виды отказа от наследства. Анализируются основания признания отказа от наследства недействительным.

In the article kinds of abandonment from inheritance are viewed. Principles of recognition of abandonment from inheritance as invalid are analyzed.

УДК 368.2 (477)

А. А. ПРИХОДЬКО,
слухач магістратури

*Навчально-науковий інститут підготовки фахівців міліції громадської безпеки
Харківського національного університету внутрішніх справ*

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНСТИТУТУ АВАРІЙНОГО КОМІСАРА В УКРАЇНІ І ЙОГО РОЛЬ У СПРОЩЕННІ ПРОЦЕДУРИ ОФОРМЛЕННЯ СТРАХОВОГО ВИПАДКУ

Сьогодні можна виділити страхові організації, які працюють на тривалу перспективу, проявляючи турботу про формування позитивного ставлення до страхування, і компанії, діяльність яких спрямована на отримання моментальної вигоди. Особливі побоювання викликає той факт, що такі страхові фірми в рамках обов'язкового автострахування тримаються позиції: «чим важче клієнту документально оформити страховий випадок, тим вигідніше для компанії».

Існування такого бар'єру на шляху створення прозорого цивілізованого страхового ринку в Україні украй негативно позначається на ставленні громадян до державної політики в цій сфері. Поза сумнівом, це значно гальмує й економічний розвиток ринку страхових послуг.

З іншого боку, актуальним питанням є протидія шахрайству. За даними російських фахівців, латентність шахрайства у сфері страхування сягає страхітливої цифри – до 50 % [1]. Схожа ситуація й на вітчизняному страховому ринку. За оцінками незалежних експертів, збиток від шахрайства в Україні становить майже 10 % від суми зібраних страхових премій, а у деяких компаній з окремих видів страхування він сягає 25 %. При цьому 70–75 % випадків припадає на добровільне страху-

вання автотранспорту (КАСКО) й обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦВП). Деякі компанії намагаються самостійно розслідувати всі підозрілі випадки, вважаючи, що витік будь-якої інформації може зашкодити бізнесу. Досвід інших країн свідчить, що завдяки механізмам внутрішнього контролю розкривається всього 26 % спроб шахрайства від загальної кількості, в Росії – до 7 %. В Україні ці показники ще нижчі [2].

Найбільш ефективно, як показала практика, в цьому напрямку працюють служби оперативного виїзду на місце страхового випадку.

Тривалість і складність процесу оформлення страхової події створює передумови для його порушення. Але найбільша проблема полягає не в підкупі окремими громадянами співробітників міліції, а у формуванні стійких груп, що пропонують за рахунок страхових компаній розв'язати різні фінансові проблеми автовласників. Поза сумнівом, це викликано, зокрема, тим, що при високому попиті на сервісні послуги з супроводу договору страхування, норми, які їх регламентують, чітко не визначені. При цьому в Україні за рахунок стрімкого розвитку інституту аварійного комісара такі групи просто витісняються з

ринку внаслідок здорової конкуренції і тісної взаємодії служб безпеки страхових організацій та аварійних комісарів. Тому на нашу думку, саме досконале правове забезпечення інституту аварійних комісарів надасть можливість прискорити процедуру оформлення страхового випадку та гарантувати її законність, тим самим забезпечивши прозорість та дотримання законності страхового ринку.

Що стосується концепції переходу на спрощений порядок оформлення страхової події, то на нашу думку, його необхідно проводити поетапно, перш за все, на основі існуючих законодавчо, але недостатньо реалізованих на практиці норм. Цей етап необхідно провести в найкоротші терміни, щоб не втратити наявні на працювання і, крім того, отримати практичний досвід, яким можна аргументувати законодавчі ініціативи. Потім слід здійснювати власне опрацювання законодавчих ініціатив.

Основні дії, які доцільно проводити без зміни законодавства, на основі створення нової правозастосовчої практики і доопрацювання ряду відомчих нормативних актів (для підвищення ефективності слід провести їх комплексно) полягають у: добровільному страхуванні на рівні спеціального уповноваженого центрального органу виконавчої влади у справах нагляду за страховою діяльністю і податкової інспекції; укладенні роз'яснювального листа про можливість використовувати документи, оформлені аварійними комісарами, як підтвердження факту і з'ясування обставин настання страхового випадку, а також про можливість використовувати ці матеріали при вирішенні спорів у суді. Це, у свою чергу, потребує внесення в робочому порядку (на рівні Кабінету Міністрів України) доповнення до «Типового положення про організацію діяльності аварійних комісарів» про відповідальність аварійного комісара з метою запобігання невиконанню та неналежному виконанню аварійним комісаром своїх обов'язків, зокрема, введення відповідальності за внесення завідомо неправдивих відомостей до матеріа-

лів фіксації страхового випадку та відповідальності за порушення принципів законності, незалежності, об'єктивності і повноти дослідження при визначенні розмірів збитків.

Створення правозастосовчої практики щодо дії п. 2.11 ПДР, а також п. 33.2 ст. 33 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» надасть можливість оформляти ДТП без виклику співробітника ДАІ на місце події. Для протидії шахрайству і надання необхідної допомоги страхувальнику необхідно вдаватися до послуг аварійного комісара. Це значно поліпшить якість сервісу страхувальника і вивільнить ресурси страховика для детального вивчення сумнівних матеріалів – документів, наданих страхувальником, що не викликав аварійного комісара за наявності такої можливості. Для цього ми вважаємо за необхідне, перш за все, відправити роз'яснювальний лист до МВС; на рівні внутрішнього нормативного документа дозволити передання схем і підписаних пояснень учасників події в органи внутрішніх справ (за умови згоди сторін) через аварійного комісара; розробити положення про взаємодію державних органів і служб аварійних комісарів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації наслідків ДТП. Йдеться про оперативну взаємодію ДАІ, МНС, аварійних комісарів, страховиків (в екстрених випадках), а також обмін необхідною інформацією (наприклад, аварійним комісарам рекомендується пройти спецкурс під керівництвом представника Управління ДАІ про безпеку дорожнього руху та основам дій на місці події).

Ефективність практичної реалізації всіх цих кроків:

- економія бюджетних коштів (на виїздах ДАІ);
- поліпшення сервісу для страхувальника і, отже, підвищення рівня довіри до страхування в цілому;
- зменшення заторів на дорогах і, відповідно, кількості ДТП, зокрема, повторних;
- вивільнення штатних співробітників

ДАІ для виконання службових обов'язків щодо підвищення безпеки дорожнього руху і боротьби з протиправними явищами;

- підвищення ефективності протидії шахрайству і стабілізація фінансового становища страхових організацій;

- стабілізація і розвиток офіційного, контролюваного ринку аварійно-комісарських послуг, формування конкуренції;

- зниження соціальної напруженості щодо дії Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», а відповідно, зменшення політичних спекуляцій на цьому ґрунті.

В Україні функціонує «Типове положення про організацію діяльності аварійних комісарів» [6] та «Порядок залучення Моторним (транспортним) страховим бюро України аварійних комісарів для визначення причин настання страхових випадків, розміру збитків та перевірки дій страховика» [8], що дає право визначити на законодавчому рівні правовий статус аварійних комісарів. Однак, на нашу думку, наявність двох підзаконних актів і часткові посилання в окремих законах на інститут аварійного комісара недостатньо регулюють діяльність даного інституту. Так, наприклад, у Російській Федерації прийнятий регіональний законопроект «Про службу аварійних комісарів у Санкт-Петербурзі». Отже, бачимо, що російським законодавцем достатньо оперативно зроблена спроба узаконити діяльність, яка сформована безпосередньо ринком і затребувана суспільством, визначити для неї певні рамки. Ми вважаємо, що такий шлях доцільний і для українського законодавства.

На державному рівні вже було зроблено деякі позитивні кроки до спрощення порядку оформлення страхового випадку. Так, у 2005 р. до ПДР було внесено зміни в цьому напрямку, зокрема, підпункт 2.11 було доповнено таким положенням: «У разі, коли під час дорожньо-транспортної пригоди пошкоджено лише застраховані транспортні засоби та немає загиблих і травмованих, допускається оформлення відповідних ма-

теріалів представником страхової організації без участі працівника підрозділу Державтоінспекції за згодою учасників пригоди» [7]. Однак зміни не заповнили усіх прогалин чинного законодавства.

З метою спрощення процедури оформлення страхового випадку вважаємо за необхідне внести такі зміни до нормативно-правових актів та документи:

- до п. 2.11 Правил дорожнього руху України (після слів: «... за згодою учасників пригоди» додати: «... та відсутність обов'язку даних учасників страхових відносин повідомляти ДАІ») [10];

- до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»: по-перше, п. 1 ч. 1 ст. 31 доповнити словами: «... у всіх випадках, окрім дорожньо-транспортної пригоди, при якій пошкоджено лише застраховані транспортні засоби та немає загиблих і травмованих, за умови оформлення відповідних матеріалів аварійним комісаром, за взаємною згодою учасників пригоди»; по-друге, слід чітко визначити статус аварійного комісара і його повноваження та конкретизувати процедуру оформлення страхового випадку [4];

- до Кодексу про адміністративні правопорушення (щодо ст. 122-4 (залишення місця дорожньо-транспортної пригоди) та інших статей, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами) [5].

Слід також розробити відповідні посадові інструкції для співробітників Державної автомобільної інспекції, а на рівні Закону України «Про страхування» закріпити поняття страхового розслідування. Ми пропонуємо розуміти під страховим розслідуванням комплекс дій, направлених на з'ясування причин та обставин події, що може бути визнана страховим випадком. Роль аварійного комісара в такому випадку буде вирішальною, адже, як показує практика, саме аварійні комісари фіксують страховий випадок, проводять оцінювання завданої шкоди і формують страхову справу в цілому. Процедура страхового розслідування, права й обов'язки сторін, що беруть участь у за-

значеному розслідуванні, мають бути визначені у відповідному Положенні, яке затверджує уповноважений орган у сфері регулювання фінансових послуг. На сьогоднішній день таким органом є Державна комісія з регулювання фінансових послуг України. Вкрай важливо як на рівні Закону України «Про страхування», так і на рівні пропонуваного Положення затвердити механізм отримання страховиком інформації від державних та недержавних підприємств, установ та організацій. При цьому як додаткову гарантію отримання страховиком необхідної інформації необхідно закріпити відповідальність посадових осіб за без-

підставну та необґрунтовану відмову в наданні запитуваної страховиком інформації [3]. Слід також зазначити, що цей аспект частково регулюється Законом України «Про оперативну і розшукову діяльність», однак на практиці виникають певні труднощі через наявність режиму таємності.[9]

Внесення зазначених змін до чинного законодавства дозволить успішно розвинути в країні інститут аварійних комісарів як основну умову поступового і безболісного переходу до прямого врегулювання збитків і системи «європротоколу».

Література

1. Жилкина М. С. Страхование мошенничества / Жилкина М. С. – М. : Волтерс Клувер, 2005. – С. 35.
2. Воронович З. В. Компания і клієнт – хто кого? / З. В. Воронович // Економіка. – 2008. – № 75(3724). – С. 8.
3. Про страхування : Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.
4. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.
5. Кодекс України «Про адміністративні правопорушення»// Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – Дод. до № 51. – Ст. 1122.
6. Про затвердження Типового положення про організацію діяльності аварійних комісарів : Постанова Кабінету Міністрів України від 5 січ. 1998 р. № 8.
7. Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод : Постанова Кабінету Міністрів України від 30 черв. 2005 р. № 538.
8. Про затвердження Порядку залучення Моторним (транспортним) страховим бюро України аварійних комісарів для визначення причин настання страхових випадків, розміру збитків та перевірки дій страховика : розпорядження Державної комісії з регулювання фінансових послуг України від 11 берез. 2006 р. № 259/12133.
9. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 22. – Ст. 303.
10. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306.

Надійшла до редколегії 07.04.2009

Анотації

Проаналізовано основні положення чинного законодавства та практичний аспект інституту аварійного комісара; запропоновано процедуру спрощення оформлення страхового випадку за рахунок розробки законодавства, що регулює діяльність аварійних комісарів.

Проанализованы основные положения действующего законодательства и практический аспект института аварийного комиссара; предложена процедура упрощения оформления страхового случая за счет развития законодательства, которое регулирует деятельность аварийных комиссаров.

The original position of current legislation and practical aspect of institute of average adjuster are parsed; procedure of simplification of registration of accident insured is offered due to development of legislation, that regulates activity of average adjuster.