

УДК 342.951:368.212

А.В. Брунько

**ЩОДО ПЕРІОДИЗАЦІЇ ТА РОЗВИТКУ
ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ СТРАХУВАННЯ
НА ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

У статті визначено 8 історико-правових етапів (періодів) розвитку законодавства, що регулює діяльність зі страхування у сфері транспорту, і запропоновано шляхи його удосконалення.

Ключові слова: *історико-правовий період, страхування, транспорт, удосконалення, страхова компанія.*

В статье определены 8 историко-правовых этапов (периодов) развития законодательства, регулирующего деятельность по страхованию в сфере транспорта, и предложены пути по его совершенствованию.

Ключевые слова: *историко-правовой период, страхование, транспорт, совершенствования, страховая компания.*

In the article 8 of the historical and legal steps (periods) of legislation regulating insurance in the transport sector have been identified, and ways to improve the legislation.

Key words: *historical and legal steps, insurance, transport sector, improvement, insurance company.*

І транспорт, і інститут страхування з'явилися і стали надбанням людства дуже давно. Зараз складно сказати, що із них з'явилося раніше – транспорт, оскільки завжди є потреба у перевезенні людей і вантажів, чи страхування – оскільки ризики втрати чи пошкодження майна, втрати здоров'я чи загибелі були й залишаються актуальними у будь-які часи. Проте спочатку транспорт існував окремо від страхування.

Транспортні правовідносини були предметом розгляду українських і російських вчених: М.І. Брагінського, І.В. Булгакової, В.В. Вітрянського, В.К. Гіжевського, В.А. Єгіазарова, В.В. Кадали, О.В. Клепикової, Д.К. Медведєва, А.В. Мілашевич, С.Ю. Морозова, В.Й. Развадовського, В.В. Родіної, Г.П. Савічева, М.Л. Шелухіна та інших. Однак питання страхування транспортної діяльності досліджені недостатньо. Тому ціллю статті є визначення історико-правових етапів (періодів) розвитку законодавства, що регулює діяльність зі страхування у сфері транспорту, і виявлення та пропозиція шляхів його удосконалення.

Серед видів транспорту чи не найстаршими були гужовий та водний (морський і річковий) транспорт. Кінь, собака, верблюд, віслук, корова, слон, лама використовувалися людиною як тягова сила багато тисячоліть, починаючи, мабуть, ще до моменту винайдення колеса та

виготовлення саней. В Америці до приходу європейців люди не знали колеса. Тому сила тварин і людей використовувалася для того, щоб тягнути вантажі вимощеними дорогами або перевозити на собі. Водний транспорт вважався найбільш небезпечним з точки зору захисту людей і вантажу від злодіїв. Фінікійці, єгиптяни, греки та римляни активно користувалися водними шляхами для перевезення вантажів та людей. Пізніше завдяки морським шляхам було встановлено зв'язки між Європою та Азією, Америкою й Австралією; завдяки річковим шляхам Русь мала торгові й цивілізаційні зв'язки із Візантією та скандинавією, освоювався Сибір.

Так само у найдавніші часи з'явилися перші засади страхування. Вони були мало схожі на сучасний страховий механізм і були не пов'язані із діяльністю на транспорті. Спочатку люди усвідомили необхідність спорудження суспільних приміщень, де зберігалися запаси провізії та зерна на випадок голоду. Потім люди утворювали грошові та майнові фонди для підтримки один одного під час пожежі або стихійного лиха. І приблизно у ті ж часи люди почали утворювати такі фонди на випадок загибелі або пошкодження транспортного засобу та/або втрати вантажу при здійсненні морських, річкових чи інших перевезень. Зі страхуванням у ті часи змішувалося поняття позики. В Афінійській державі, наприклад, торговець отримував гроші наперед, а повертав лише у випадку проведення вдалої транспортно-торгової операції. При цьому такий торговець сплачував високі відсотки зверх отриманої суми. А торговець, експедиція якого зазнала невдачі, гроші не сплачував. Зрозуміло, що перед виданням такої позики проводився жорсткий моніторинг позичальників. Але і позикодавець не залишався у прогаші, оскільки вдалий перевізник-торговець з лихвою перекивав йому витрати на невдалого.

У ті ж часи на грецьких землях з'явився інститут загальної аварії – звичай з острова Родос. У Родоському законі цей звичай знайшов закріплення і його значення пов'язують з принципом: задля збереження цілого (судна, вантажу, фрахту) можна пожертвувати частиною цього цілого (наприклад, частиною вантажу задля того, щоб судно було знято з мілини) або нести відповідні витрати (наприклад, сплатити винагороду рятувальникові)¹ (Слід сказати, що поняття загальної аварії й до сьогодні активно використовується. Як правило, під зага-

¹ Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А.С. Коккина. – М.: Спарк, 2002. – С. 275.

льною аварією розуміють збитки, що мають нести учасники процесу перевезення. В інших випадках, говорять про сукупність правил, що регулюють визнання та розподіл загальної аварії².) Таким чином вважали, що пожертвування меншим має призвести до рятування більшого. І страхування почало набувати більш розгалужених форм. Це яскраво підтверджується у Давньому Римі, де страхування здійснювалося у межах певних соціальних груп або підприємницьких об'єднань. Страхування було запроваджено для мінімізації наслідків нещасного випадку у сфері цивільно-правових відносин та у сфері підприємництва. Особливості давньоримського страхування, як-то цільове використання страхових платежів, регулярність внесків, наявність застережень щодо суб'єктів та причин настання страхового випадку збереглися до сьогодні. Крім цього отримувачем страхових платежів та страхових виплат міг бути лише спадкоємець за заповітом.

Уже з античних часів з'явився не лише поділ права на приватне та публічне (на сьогодні можемо вказати на неточність такого поділу, оскільки виділяються приватні та публічні інтереси, яких у кожній галузі права велика кількість, і не існує жодної галузі права, в якій були б присутні лише приватні або виключно публічні інтереси), але й поділ страхування на взаємне (спільне) та страхування на основі регулярних внесків.

На історичній сцені взаємне страхування з'явилося вперше в транспортному страхуванні і страхуванні життя. Перший вид відносився до страхування "оптового", яке зараз називається страхуванням юридичних осіб, другий - до "роздрібного" страхування³. Першим з'явилося "оптове" транспортне страхування вантажів і морських суден. На самому початку воно здійснювалося на взаємній основі шляхом подальшої розкладки - інституту, відомого ще одному з перших законодавців у світі: у Шумерії в період царювання Хамурапі за 2100 років до нашої ери, фінікійським і давньогрецьким мореплавцям, укладачам перших варіантів Талмуда в IV столітті нашої ери. Потім "оптове" страхування міцно стає комерційним, починаючи саме з торговельного, точніше, морського страхування (старі поліси, що збереглися, виписані в Італії в XIV столітті - першим зі збережених донині стра-

² Клепикова О. Відшкодування збитків від зіткнення суден / О. Клепикова // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. - 2011. - Вип. 89. - С. 20.

³ Адамов А.С. Історичні аспекти взаємного страхування / А.Є. Адамов // Актуальні проблеми держави і права. - 2009. - Вип. 51. - С. 253.

хових полісів було виписано в середньовічній Італії у 1347 році у зв'язку саме з морським перевезенням)¹.

У середньовічній Європі після переходу суспільства до епохи середньовіччя посилюється розвиток ремісництва і торгівлі, у містах почали з'являтися об'єднання ремісників – цехи, а також об'єднання купців – гільдії. Вони стали монополістами у міжнародній морській торгівлі, а цехи будівників і власників човнів – монополістами водних шляхів по Рейну і Дунаю. На зміну грецьким морським і торговим містам – центрам ремесла і морської торгівлі стародавнього світу прийшли центри світової торгівлі раннього середньовіччя – міста на території сучасної Італії – Генуя, Венеція, Піза, Амалфі, Ганза та ін., а пізніше – міста Іспанії та Португалії. В період Великих географічних відкриттів відбувається розвиток Іспанії, Португалії, а пізніше – Франції та Англії, в яких створюються великі купецькі компанії, що мають у власності переважну більшість тогочасних кораблів і монополізують морську торгівлю. Поступово розпочався перехід багатьох компаній виключно до надання послуг з перевезення чужих вантажів і вже у XV-XVI століттях більшість судновласників та їх об'єднань спеціалізувалася виключно на перевезеннях, а транспорт як такий виділявся в самостійну галузь суспільного виробництва². Зрозуміло, що таку розвинену сферу обслуговувала велика кількість підприємств інфраструктури, до яких належали і нововиниклі страхові компанії. На відміну від транспортного страхування в античну епоху середньовічні компанії надавали більшу кількість послуг, чіткіше визначали страхові випадки, перелік яких було значно збільшено. Проте і перелік підстав для відмови у страховій виплаті було збільшено. Зокрема у випадку недбалого ставлення до охорони та захисту майна позбавляло постраждалого від отримання страхового відшкодування. У середньовічну епоху остаточно було розділено страхування на майнове та особистісне. Перше стосувалося страхування майна вантажовідправників на випадок псування, пограбування, стихійного лиха, банкрутства перевізника тощо; друге – страхування життя та здоров'я особи.

На середньовічних українських землях розвиток страхової діяльності у сфері транспорту проходив досить повільно. У Київській Русі

¹ Адамов А.С. Історичні аспекти взаємного страхування / А.С. Адамов // Актуальні проблеми держави і права. – 2009. – Вип. 51. – С. 253.

² Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишнівська та ін.; за ред. М.Л. Шелухіна. – К.: Вид. Дім "Ін Юре", 2008. – С. 26.

забезпечення прав перевізника або власника майна зводилося до передачі знайденого або конфіскованого у злочинців майна на відповідальне зберігання князю, який проводив пошук власника та повертав йому це майно. На той час це було дуже прогресивне правило. Однак страхування у схожому на сучасний вигляді було майже відсутнє до появи у XIII-XIV століттях нового специфічного складу торгових підприємств - чумаків. Вони здійснювали перевезення різних товарів та торгівлю ними всією територією України і далеко за її межами аж до появи у XIX столітті залізничного транспорту. У громадах чумаків застосовувалося спільне страхування, коли зусиллями усієї громади окремому її члену відшкодовувалися збитки від загибелі чи поломки візка, смерті вола, втрати вантажу тощо. На початкових етапах не існувало попередньої сплати регулярних внесків на створення і поповнення резервного фонду, проте усі члени чумацької громади справно виконували зобов'язання щодо відшкодування збитків постраждалому. Пізніше з'явилися попередні регулярні внески. Причому вони розділялися на дві частини. Одна залишалася на батьківщині громади і використовувалася за призначенням у випадку загибелі чумака у дорозі - надавалася членам сім'ї загиблого. Друга "мандрувала" разом із чумаками і використовувалася постраждалими у дорозі для усунення перешкод, завданих збитками.

Взагалі наявність чумацької, гільдійської, цехової каси, покликані мінімізувати збитки від пожеж, катастроф, нападів злочинців було характерною ознакою середньовічного страхування.

При переході до капіталізму спільне (взаємне) страхування у більшій мірі почало поступатися позиціями страхуванню на основі регулярних внесків. Цим видом страхування почали займатися сформовані у великій кількості професійні підприємці - страхові компанії зі схожим на сучасний правовий статус. Як і інші суб'єкти підприємництва, вони пройшли шлях утворення, первісного накопичення капіталу, конкурентного підприємництва, монополістичної конкуренції.

Поява страхових компаній зі схожим на сучасний правовим статусом розпочалася в Англії. У 1774 році було прийнято Закон (Акт) про страхування життя, який є чинним і сьогодні. У 1688 році розпочала роботу асоціація страховиків "Лондонський Ллойд", члени якого у 1779 році прийняли формуляр морського страхування - "формуляр Ллойда", частково чинний і сьогодні. У ці часи в Англії та інших країнах Західної Європи можна було скористатися близько 100 видами майнового та особистісного страхування, значна частка яких стосувалася сфери транспорту.

У Російській імперії товариства взаємного страхування почали створюватися в Ризі у 1765 році, потім у Санкт-Петербурзі і Москві. У 1882 році в країні було 40 товариств, у 1919 році - 150. У 90-х рр. XIX століття було створено Російський взаємний страховий союз, що пере-страховував до 99% страхових портфельів членів. Найбільший розвиток взаємне страхування отримало у вогневому страхуванні, а також у страхуванні від нещасних випадків. Окрім міських товариств взаємного страхування, існували державні товариства, що створювалися на базі земств для страхування селянських будов і сільськогосподарських ризиків. З 1902 року було створено Земський перестраховий союз, що подавав необхідну підтримку малим товариствам. На частку міських і земських товариств взаємного страхування у 1913 році припадало 32,8% ринку вогневих страхувань і 23,5 відсотка страхового ринку в цілому¹.

Класичне страхування прийшло до Російської імперії із Західної Європи: у Петербурзі та Москві було відкрито філії англійських страхових компаній. Але вже у 1786 році було встановлено державну монополію на страхову діяльність. Катериною II у 1781 року було видано "Статут купецького судноплавства", який містив положення про морське страхування, а через 5 років спеціальним Маніфестом введено норми страхування від вогню. Маніфест "Про заснування державного позичкового банку" дозволяв операції зі своїми клієнтами. З цією метою при банках створювалися страхові економії. Другу спробу витіснення зарубіжних страховиків з Російської імперії було зроблено на початку XIX століття; а в 1827 році було утворено "Перше російське страхове товариство", що знаходилося у приватній власності і здобуло від держави монополію на ведення страхових операцій у кількох найбільших містах імперії. Пізніше з'явилось "Друге російське товариство страхування від вогню", що мало монополію у 40 губерніях, у т.ч. й українських. Але й іноземні компанії залишилися на російському ринку.

Спочатку переважна більшість страхових компаній, що працювали у Російській імперії, страхували від збитків, завданих пожежою, пізніше - страхували життя і здоров'я людей, а в другій половині XIX століття спектр страхових послуг був широким, майже як в Європі: страхувалися будівлі, тварини, посіви, меблі, одяг, транспортні засоби, вантажі. Одним із центрів страхування була Одеса, де діяли як самостійні страхові компанії, так і філії та представництва іноземних, московських та пербурзьких компаній.

¹ Адамов А.С. Историчні аспекти взаємного страхування / А.С. Адамов // Актуальні проблеми держави і права. - 2009. - Вип. 51. - С. 254.

У 1872 році у Києві виникло Товариство взаємного страхування від вогню бурякоцукрових і рафінадних заводів. У 1903 році більш ніж 140 найбільших фірм центрального промислового району утворили у Москві Російський взаємний страховий союз, пайовий капітал якого становив 1 млн. крб., а в портфелі договорів були зосереджені переважно контракти з великими промисловими суб'єктами. У зв'язку з цим союз перестраховував свої ризики на міжнародному страховому ринку у великих зарубіжних компаніях. У Закавказзі діяло товариство взаємного страхування "Каспійське море"; в Одесі – Чорноморське товариство взаємного страхування судновласників, яке активно функціонувало на базі морського торговельного порту. Цим товариством здійснювалося страхування морських торговельних суден, вантажів і фрахту, рухомого складу приватних залізниць і вантажів, що перевозилися залізницею¹. Законом від 1864 року страхування сільських господарств було передано земствам. Там, де їх не було, створювалися державні страхові заклади, підпорядковані Міністерству внутрішніх справ. Страхування життя організовували пенсійні каси службовців залізничних шляхів і державні ощадні каси.

В українських землях у складі Австро-угорської імперії на основі патента цісаря від 1852 року створювалися страхові товариства, які були іноземними. Лише у 1892 році було утворене українське товариство "Дністер", а в 1911 році – "Карпатія". Вони діяли до 1939 року, але страхуванням на транспорті не займалися.

У 1918 році страхову справу було оголошено державною монополією. Усі страхові операції здійснювалися органами Головного управління державного страхування при Міністерстві фінансів. Виключення з 1922 до квітня 1929 року було зроблено для Всеукраїнського кооперативного страхового союзу. Але пізніше усі види страхування на всій території СРСР здійснювалися державним монополістом – Держстрахом. Створений у липні 1922 року, Держстрах спочатку хоча і був державною організацією, але враховував у своїй діяльності принцип взаємності або зворотності. На початку 30-х років прозвучали різкі вислови: серед фахівців страхування "ходить гнила теорія про те, що Держстрах – це щось начеб каси взаємодопомоги, те, що отримали по страхових зборах, потрібно і роздати". "Шкідливим"

¹ Акимочкин Д.В. Некоторые правовые вопросы взаимного страхования / Д.В. Акимочкин // Страховое право. – 2005. – № 1. – С. 4-5; Адамов А.С. Историчні аспекти взаємного страхування / А.С. Адамов // Актуальні проблеми держави і права. – 2009. – Вип. 51. – С. 255.

теоріям було покладено край, і Держстрах став надійною ланкою фінансової системи країни. У 1922 році він віддавав до бюджету 15% прибутку, у 1935 році - 80% для держстрахів союзних республік і 95% - для Держстраху СРСР. Система функціонувала як додатковий важіль оподаткування населення, оскільки держмайно з 1931 року страхуванню не підлягало¹. І така ситуація тривала без змін до початку 1990-х років, коли на ринку страхування транспортної діяльності з'явилася значна кількість недержавних компаній (станом на 1994 рік в Україні діяли більш ніж 700 страхових компаній), які діяли за аналогією з Держстрахом, не маючи власного НПА.

У 1993 році з'явився Декрет КМУ "Про страхування", яким було утворено Укрстрахнагляд для контролю за страховиками².

У 1996 році було прийнято Закон України "Про страхування", яким підвищено розмір мінімального статутного фонду страхової компанії і поставлено його у залежність до поточного офіційного курсу євровалюти (у ті часи вона мала назву екю). Відповідно до Закону, статутний фонд страховика повинен був дорівнювати не менш як 100 тисяч екю. Закон передбачав обов'язкову перереєстрацію страховиків³. Через це кількість страхових компаній різко скоротилася (у 1997 році їх лишилося 220). Багато страхових компаній були змушені об'єднатися для збільшення своїх фінансових можливостей. Законом було підвищено вимоги до страхових резервних фондів компаній, а також детально урегульовано окремі види страхування.

Для захисту своїх інтересів страховики стали об'єднуватися в асоціації. У 1997 році було утворено найбільш впливову страхову асоціацію - Лігу страхових організацій.

Нова редакція Закону України "Про страхування" у 2001 році підвищила мінімальний розмір статутного фонду для будь-якого страховика у розмірі 1 млн. євро, та 1,5 млн. євро - для страховика, що здійснює страхування життя⁴.

¹ Адамов А.С. Історичні аспекти взаємного страхування / А.Є. Адамов // Актуальні проблеми держави і права. - 2009. - Вип. 51. - С. 255-256.

² Про страхування: Декрет Кабінету Міністрів України від 10 травня 1993 року № 47-93 / Кабінет Міністрів України // Відомості Верховної Ради України. - 1993. - № 29. - Ст. 320. - (втрапив чинність).

³ Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 року № 85/96-ВР / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. - 1996. - № 18. - Ст. 78.

⁴ Про внесення змін до Закону України "Про страхування": Закон України від 4 жовтня 2001 року № 2745-III / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. - 2002. - № 7. - Ст. 50.

У 2002 році було утворено Державну комісію з регулювання ринків фінансових послуг, до компетенції якої входив контроль за діяльністю страхових компаній¹. А у 2011 році її було реорганізовано у Національну комісію з державного регулювання у сфері ринків фінансових послуг².

Після економічної кризи 2009 року в Україні відбувається збільшення кількості страхових компаній (у т.ч. іноземних), укладених договорів, страхових премій, виплат, страхових резервів. Не випадають із загальної статистики і страхові компанії, що діють у сфері транспорту. Цьому сприяє велика кількість НПА, які стимулюють, або й зобов'язують перевізників страхувати свої ризики. А на противагу професійним страховикам поширилося взаємне страхування. Можна навести інформацію, згідно із якою майже 95% судновласників світу страхують відповідальність перед третіми особами в товариствах взаємного страхування, що іменуються клубами взаємного страхування. До причин виникнення товариств взаємного страхування можна віднести: відсутність пропозицій на той або інший вид операцій з боку комерційних страховиків взагалі або за прийнятною ціною; прагнення страховиків надавати страхові послуги за собівартістю або розпоряджатися страховим прибутком, точніше, перевищенням внесків над платежами, на свій розсуд і без оподаткування³.

На сучасному етапі досліджувані правовідносини регулюються наступними НПА:

- Повітряним кодексом України⁴;
- Кодексом торговельного мореплавства України⁵;

¹ Про Положення про Державну комісію з регулювання ринків фінансових послуг України : Указ Президента України від 4 квітня 2003 року № 292/2003 [Електронний ресурс] / Президент України // Адміністрація Президента України : офіційне інтернет-представництво. - Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/292/2003>.

² Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг : Указ Президента України від 23 листопада 2011 року № 1070/2011 [Електронний ресурс] / Президент України // Адміністрація Президента України : офіційне інтернет-представництво. - Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1070/2011>.

³ Адамов А.С. Історичні аспекти взаємного страхування / А.С. Адамов // Актуальні проблеми держави і права. - 2009. - Вип. 51. - С. 255-256.

⁴ Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 року № 3393-VI / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. - 2011. - № 48-49. - Ст. 536.

⁵ Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. - 2011. - № 48-49. - Ст. 536.

- Законом України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів"¹;
- Законом України "Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг"²;
- Ліцензійними умовами провадження страхової діяльності, затвердженими Розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг від 28 серпня 2003 року³;
- Положеннями "Про порядок провадження діяльності страховими посередниками", затвердженим постановою КМУ від 18 грудня 1996 року⁴;
- Тимчасовим положенням "Про товариство взаємного страхування", затверджене постановою КМУ від 1 лютого 1997 року⁵ та іншими НПА.

Діюча сучасна нормативна база в галузі обов'язкового страхування, на думку деяких вчених, трохи хаотична. З одного боку, діє кілька десятків нормативних актів, якими констатується необхідність страхування тих або інших об'єктів або суб'єктів в обов'язковому порядку. При цьому необхідність проведення згаданих у цих нормативних актах видів страхування викликає у вчених серйозні сумніви. У той же час більшість норм не реалізовано, оскільки об'єкти, що підлягають обов'язковому страхуванню, ризики, від яких вони повинні бути застраховані, і мінімальні розміри страхових сум визначаються законом, а дані умови страхування у відповідних законах, як правило,

¹ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 1 липня 2004 року № 1961-IV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. - 2005. - № 1. - Ст. 1.

² Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг : Закон України від 12 липня 2001 року № 2664-III / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. - 2002. - № 1. - Ст. 1.

³ Про затвердження Ліцензійних умов провадження страхової діяльності : Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 28 серпня 2003 року № 40 [Електронний ресурс] / Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг України // UAInfo - інформаційний портал України - Режим доступу : <http://ua-info.biz/legal/baseye/ua-cnwttqe/index.htm>.

⁴ Про порядок провадження діяльності страховими посередниками : постанова КМУ від 18 грудня 1996 року № 1523 [Електронний ресурс] / Кабінет Міністрів України // Законодавство України : сайт - Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1523-96-%D0%BF>.

⁵ Про затвердження Тимчасового положення про товариство взаємного страхування : постанова Кабінету Міністрів України від 1 лютого 1997 року № 132 [Електронний ресурс] / Кабінет Міністрів України // Законодавство України : сайт - Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/132-97-%D0%BF>.

не обговорені¹. Тому законодавство про страхування у сфері транспорту на сьогодні залишається остаточно не сформованим. Прийняття нових актів проходить у напрямі діалектичного розвитку за об'єктивно сформованими правилами і традиціями. Визначення пропозицій щодо прийняття нових НПА з певним змістом можливе на основі аналізу попередніх історико-правових етапів розвитку законодавства, що регулює діяльність зі страхування у сфері транспорту:

I етап – античний, протягом якого формувалися основні правила та засади страхування діяльності на транспорті. У цьому періоді страхування вперше було поділено на взаємне (спільне) та страхування на основі регулярних внесків. І саме в античну епоху з'явилися перші страхові та транспортні НПА;

II етап – ранньосередньовічний, на якому страхування здійснювалося переважно у межах гільдій та цехів. До цього ж етапу можна віднести взаємне страхування у межах чумацької громади на українських землях. У ці часи регулювання страхової діяльності на транспорті спиралося на правові звичаї та корпоративну етику;

III етап проходив у другій половині XVIII століття й характеризувався переходом до капіталістичного способу господарювання. Саме у ці часи було сформовано основні принципи страхування, визначено його види та класичний порядок;

IV етап припадає на XIX століття, коли держава намагалася монополізувати цю сферу, регулювала страхову діяльність різними способами, створила першу сучасну нормативно-правову базу транспортного страхування;

V етап проходив з 1890-х років до 1917 року і визначався стрімким ростом кількісних та якісних показників діяльності страхових компаній у сфері транспорту; з'являлися і діяли державні, приватні, колективні страхові компанії, іноземні компанії приходили на ринок страхування транспортної діяльності у Російській імперії;

VI етап є тривалим для українських земель (з 1918 по 1990-ті роки). Він характеризується монополією державної компанії Соцстрах і формуванням сучасного страхового і транспортного законодавства;

Протягом VII етапу у середині 1990-х років шляхом проб та помилок формувалися засади державного регулювання страхової діяль-

¹ Соболь Р.Г. Напрямі вдосконалення державного регулювання страхової діяльності в Україні / Р.Г. Соболь // Актуальні проблеми державного управління. – 2010. – № 2: сайт – Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Apdu/2010_2/doc/2/10.pdf.

ності взагалі та діяльності на транспорті зокрема із закріпленням у НПА; утворювалися та зникали з ринку страхові компанії та їх об'єднання;

VIII етап (сучасний) було розпочато у 2000-них роках. На цьому етапі проходить удосконалення чинного законодавства про страхування, укрупнюються страхові компанії, запроваджуються нові види обов'язкового страхування на транспорті, максимально швидко посилюються публічні інтереси.

На основі аналізу історико-правової еволюції законодавства та правовідносин у сфері страхування на транспорті, визначення історико-правових етапів розвитку цього законодавства, можна зробити висновок про постійне розширення як правового регулювання, так і самих страхових відносин на транспорті, збільшення видів страхування на транспорті, перехід факультативних видів страхування до обов'язкових, посилення конкуренції між державними та недержавними страховими компаніями, підвищення рівня публічності у цих відносинах. І саме їх дослідження має стати завданням наступних наукових досліджень.

УДК 343.114

І.Ю. Мірошников

АПЕЛЯЦІЙНЕ ПРОВАДЖЕННЯ ЗА НОВИМ КПК УКРАЇНИ (ОКРЕМІ ПИТАННЯ)

У статті розглядаються окремі аспекти апеляційного провадження за новим Кримінальним процесуальним кодексом України. Досліджуються судові рішення, які оскаржуються до апеляційного суду в загальному та особливому порядку, аналізуються особи, які мають право на подачу апеляційної скарги, наводиться їх класифікація.

Ключові слова: *апеляційне провадження; апеляційна скарга; порядок апеляційного оскарження.*

В статье рассматриваются отдельные аспекты апелляционного производства по новому Уголовному процессуальному кодексу Украины. Исследуются судебные решения, которые обжалуются в апелляционный суд в общем и особом порядке, анализируются лица, которые имеют право на подачу апелляционной жалобы, приводится их классификация.

Ключевые слова: *апелляционное производство; апелляционная жалоба; порядок апелляционного обжалования.*

The definite aspects of appellate procedure under the new criminal code of Ukraine are analyzed. The judgments which are appealed en general and special order are exercised, the persons who have the rights for filing an appeal are analyzed and their classification is done.

Key words: *appellate procedure; appeal; statutory appeal.*