УДК 368

Малашенко Ю. А.,
здобувач Національного транспортного університету

СТАНОВЛЕННЯ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: СВІТОВИЙ ТА ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД

У статті розглянуто історичні аспекти становлення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та особливості його розвитку у вітчизняній та світовій практиці.
Ключові слова: *обов'язкове страхування, цивільна відповідальність, транспортний засіб.*

В статье рассмотрено исторический аспекты становления обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств и особенности его развития в отечественной и мировой практике.
Ключевые слова: *обязательное страхование гражданская ответственность, транспортное средство.*

The article describes historical aspects of becoming of obligatory insurance of civil liability of proprietors of surface transport vehicles and feature of its development in home and world practice.
Key words: *obligatory insurance, civil liability, vehicle.*

Постановка проблеми. Сьогодні однією із важливих галузей страхування в країнах з ринковою економікою є страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. За останні роки інтерес до проблем цього виду страхування постійно зростає. У сучасних умовах господарювання страхування відповідальності займає особливе місце в системі страхових відносин, що пояснюється основоположними принципами цієї галузі страхування та високим соціальним значенням страхових виплат.

Важливість страхування цивільно-правової відповідальності зумовлює необхідність його детального вивчення не лише з позицій організаційного механізму та державного регулювання в ринкових умовах господарювання, а й з погляду його історичного розвитку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання організації та розвитку страхування відповідальності в цілому та страхування авто цивільної відповідальності зокрема перебувають в центрі уваги таких науковців, як О. В. Андреєва, І. Т. Балабанова, А. А. Гвозденко, Ю. А. Слєптухов, М. М. Александрова. Проте рівень теоретичного дослідження причин виникнення та розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності потребує більш поглибленого вивчення.

Не применшуючи ролі та значення наукових праць зазначених авторів, отрібно зазначити, що подана інформація не дає системного уявлення про зародження цього надійного засобу захисту всіх учасників дорожнього руху.

Мета і завдання дослідження. Дослідити причини виникнення та еволюцію розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Виклад основного матеріалу. Автомобільне страхування було започатковано в Англії. Саме в цій країні у 1898 році було видано перший поліс зі страхування транспортного засобу.

Страхова компанія "Travelers Insurance Company" 1 лютого 1898 року видала перший поліс з автострахування. Його власником став лікар Трумен Мартін, який заплатив досить значну на той час суму – 12,25 дол. за поліс з покриттям у 500 дол.

У 20-ті роки разом із появою конвеєра "Форд" різко зросла кількість автовласників. Тоді, окрім добровільного страхування власних транспортних засобів, що існує, і зародилася ідея страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

І вже в 1930 році в Англії вводиться обов'язкове страхування відповідальності перед третіми особами, що постраждали внаслідок ДТП [8, с. 164].

У Російській імперії серйозно про страхування автомобільного транспорту, або, як на той час було прийнято іменувати, моторних екіпажів, почали говорити в 1910 році, коли в країні та за кордоном почав активно розповсюджуватись автомобільний рух [4, с. 28].

А починаючи з 1913 року в Росії почало формуватися цивільне законодавство щодо страхування автоцивільної відповідальності і, відповідно, почала формуватися система такого страхування, яка б застосовувалася до вітчизняних умов. Так, 11 травня 1913 року для страхового товариства "Росія" Міністерством внутрішніх справ Російської імперії були затверджені "Общие условия страхования убытков владельцев моторных

© Малашенко Ю. А., 2013

экипажей (и автомобилей)", які певний час відігравали роль базового нормативного документа в цій сфері діяльності. Зокрема, 30 листопада 1913 року страховому товариству "Саламандра" було дозволено здійснювати операції зі страхування збитків власників моторних екіпажів на основі загальних умов, затверджених для страхового товариства "Росія" [7, с. 35].

Цей вид страхування почав стрімко розвиватися починаючи з 1920-х років минулого століття, що було пов'язано з бурхливим розвитком автотранспорту в країнах Європи та США.

Наприкінці XIX ст. страхові поліси англійських страховиків поєднували страховий захист учасників дорожнього руху: автомобіля від пошкоджень при аварії та водія від наслідків нещасного випадку і настання його цивільно-правової відповідальності. Пізніше з'ясувалося, що така форма страхового захисту водіїв від цивільно-правової відповідальності найменше відповідала інтересам жертв ДТП, оскільки страхові відносини були лише між страховиком і страхувальником, і страхове відшкодування отримувала особа, яка заподіяла шкоду. Проте це не давало гарантій, що страхувальник, отримавши страхове відшкодування, передасть його потерпілій особі. Подібна система страхування не знайшла підтримки в суспільстві, оскільки не враховувала інтереси жертв ДТП. Саме це і призвело до того, що спеціалісти почали шукати правове вирішення цієї ситуації, яке не дозволяло б ухилятися від відповідальності будь-кому із заподіювачів збитків.

Першими країнами, де було прийнято законодавство, що зобов'язувало власників транспортних засобів укладати договори страхування своєї цивільної відповідальності перед третіми особами, були: Австрія (1929 р.), Англія (1930 р.), Швейцарія (1932 р.), Люксембург (1932 р.), Ірландія (1934 р.), Чехословакія (1935 р.), Німеччина (1939 р.). А у таких країнах, як Швеція, Норвегія, Данія, Фінляндія, Бельгія, Румунія та інших країнах Європи законодавство з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів було прийняте дещо пізніше.

Причому в більшості країн Європи відповідальність за полісом спершу була безлімітною, тобто покривалися ризики, завдані автомобілем третім особам, їх майну, навколишньому середовищу, об'єктам, що перебувають поза межами дороги тощо. Зараз всі країни встановили ліміти відповідальності, але на достатньо високому рівні (600 тис. євро – 1 млн євро).

У середині 30-х років XX ст. активно обговорювалась проблема, пов'язана з відшкодуванням завданих збитків не ідентифікованим під час ДТП транспортними засобами. Тоді шведським законодавством було запроваджено принцип солідарної відповідальності страховиків. Пізніше Англія зобов'язала всіх страховиків, які займалися страхуванням цивільно-правової відповідальності, створити централізований фонд під егідою Бюро страховиків автотранспортних засобів. Коли потерпілі особи не могли отримати страхове відшкодування безпосередньо від страховиків чи то з приводу банкрутства, чи то з приводу неідентифікованості транспортного засобу, який вчинив страховий випадок, то Бюро страховиків автотранспортних засобів відшкодовувало шкоду потерпілим.

Поступове введення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів на територіях більшості європейських країнах поставило питання щодо необхідності поширення такого страхування на власників транспортних засобів, що прибули з інших держав. Тому виникла необхідність уніфікації цієї системи на міжнародному рівні.

У травні 1948 року було внесено пропозицію про введення в дію міжнародної системи страхування автоцивільної відповідальності, заснованої на системі, що діяла в Скандинавії протягом кількох років. Таким чином було покладено основу для створення системи, яка отримала назву "Зелена карта".

На початок 50-х років майже усі європейські країни зробили "автоцивілку" обов'язковою. Тоді ж з'явилася міжнародна система "Зелена карта" (назва походить від зеленого кольору перших полісів).

У СРСР перші розмови про введення страхування автомобілів велися ще в 1924 році. Але до середини 60-х років у цьому не було великої потреби, оскільки для звичайної людини транспортні засоби залишалися більше розкішшю, ніж засобом пересування. Навіть коли їх кількість у країні зросла, влада вирішила у цьому питанні не орієнтуватися на капіталістичний Захід.

Страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів до СРСР "докотилося" лише в 1991 році, та й то у добровільній формі.

Вперше про необхідність обов'язкового страхування відповідальності власників транспортних засобів у нашій країні заговорили в 1924 році. Положення про державне страхування СРСР, затверджене ЦІК та СНР СРСР 18 вересня 1925 року, відіграло значну роль у розвитку страхування. Зазначеним Положенням страхування в усіх його видах та формах було оголошено державною монополією СРСР, а також ст. 3 "Положення про державне страхування СРСР" було встановлено, що "государственное страхование осуществляется на всей территории Союза ССР единым предприятием – Госстрахом" [5, ст. 536–537].

Отже, можна припустити, що саме це положення стало першим детально розробленим нормативним актом про державне страхування в нашій країні. Норми про транспортне страхування у Положенні 1925 року

знайшли свій подальший розвиток у Постанові "О введении страхования гражданской ответственности, возникающей на путях сообщения", в якому було зазначено: "Разрешить Главному управлению государственного страхования ввести страхование гражданской ответственности, возникающей на водных, воздушных и сухопутных путях сообщения" [6, ст. 537].

У СРСР закон про обов'язкове страхування цивільної відповідальності діяв протягом 1927–1928 рр., але в подальшому його було відмінено.

Неоднозначне тлумачення сутності цього виду страхування та відсутність умов для розвитку страхування відповідальності в СРСР призвели до припинення операцій з цього виду страхування такого виду відповідальності.

Першу спробу прийняття закону про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів можна зарахувати до 1962 р. Один із розробників законопроекту 1962 р. В. А. Гене в інтерв'ю корпоративній газеті ТОВ "Росгосстрах" розповів, що у Держстрасі за погодженням з керівництвом Міністерства фінансів, була створена робоча група, яка займалася розробкою документів та умов обов'язкового страхування транспортних засобів і цивільної відповідальності за шкоду, нанесену третій особі при експлуатації транспортного засобу. Однак у травні 1962 р. цей законопроект було відхилено. За словами А. Н. Косигіна, а саме він був головуючим на Раді міністрів СРСР, яка проводилася у травні 1962 р., причиною відхилення зазначеного законопроекту була його передчасність. Вже в 1963 р. була друга спроба прийняття законопроекту, але за тієї ж самої причини, що і в 1962 р. він був відхилений [1].

У Цивільному кодексі РСФСР 1964 р. обов'язковому державному страхуванню була присвячена лише одна стаття – ст. 387. Але потрібно зазначити, що, незважаючи на те, що у ст. 454 ЦК 1964 р. передбачалась відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, законодавством досить довгий час не вирішувалося питання забезпечення виплат компенсації потерпілим у дорожньо-транспортній пригоді.

З початку 90-х років XX ст. з'являється велика кількість приватних страхових компаній, що сприяло відродженню національного страхового ринку.

Вітчизняна практика ОСЦПВ має недавню історію. Спроби законодавчого регулювання цієї галузі страхового ринку були здійснені у 1994 році з виданням Указу Президента України від 15 січня 994 р. № 7 "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів", яким запроваджено ОСЦПВ у випадку заподіяння шкоди життю та здоров'ю громадян, майну фізичних та юридичних осіб, та затвердженням Положення Кабінету Міністрів від 7 червня 1994 р. "Про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів".

Того ж року діяльність ринку страхування цивільної відповідальності була призупинена до моменту прийняття Закону України "Про страхування" від 7 березня 1996 р. № 85-96-ВР (далі закон про страхування), в якому було визначено основні засади страхування цивільно-правової відповідальності учасників транспортного руху – власників авто. Того ж року з метою захисту інтересів потерпілих у ДТП Кабінетом Міністрів України було затверджено постанову № 1175 – Положення "Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів" (далі – Постанова), згідно з якою ОСЦПВ було формально закріплене як обов'язкове. На практиці постанова не виконувалася, і ця сфера цивільно-правових відносин залишалась неврегульованою впродовж багатьох років.

Отже, тривалий час було відсутнє цілісне законодавче забезпечення автострахування. Остаточно права потерпілих у ДТП були затверджені підписанням 1 липня 2004 року Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" (далі – Закон). Закон став основним джерелом регулювання відносин між страховиком, страхувальником та потерпілою особою (третьою особою), на захист прав якої і спрямована дія закону.

Висновки. Сучасний український ринок обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів почав свій розвиток у 90-х роках XX століття, але до сьогодні так і продовжує перебувати на етапі розвитку.

Законодавство у сфері регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів знаходиться ще на етапі становлення та постійно підлягає змінам та доповненням. У процесі удосконалення законодавства необхідно в першу чергу спиратися на досвід зарубіжних країн, у яких цей вид страхування існує довгий час, щоб уникнути багатьох помилок та упущень, та створити дієвий захист громадян.

Література:

1. "Автогражданка" родилась в Госстрахе // Газета ОАО " Российская государственная страховая компания" – 2003. – № 18 (60).

2. Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів: Постанова КМУ від 28 вересня 1996 р. № 1175.

3. Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 р. № 85/96-ВР.

4. Слептухов Ю. А. Страхование ответственности / Ю. А. Слептухов – М. : Аудитор, 2006. – 244 с.

5. Собрание законодательства СССР. – 1925. – № 75.

6. Собрание законодательства СССР. – 1926. – № 73.

7. Рассолова Т. М. Страхование автогражданской ответственности в Российской империи / Т. М. Рассолова // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2005. – № 4. – С. 33–41.

8. Шинкаренко И. Э. Страхование ответственности : Справочник / И. Э. Шинкаренко. – М. : Финансы и статистика, 1999. – 208 с.