

Література

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. №435-IV, набрав чинності 01.01.2004 р.
2. Гавзе Ф.И. Обязательственное право (общие положения). – Минск: Изд-во БГУ им. В.И. Ленина, 1968. – 128 с.
3. Гоффе А.С. Обязательственное право. – М.: Юрид. лит., 1975. – 880 с.
4. Саватье Р. Теория обязательств (La Theorie des obligations. – Paris, 1967); Юридический и экономический очерк / Пер. с фр. д-ра юрид. наук Р.О. Халфиной. – М., 1972 – 538 с.
5. Харитонов Є.О., Старцев О.В. Цивільне право України: Підручник. – 2-е вид., перероб. і доп. – К.: Істина, 2007. – 816 с.
6. Шишка Р.Б. Цивільне право України: Курс лекцій: У 6 т. Т. V, кн. 1. Загальні положення зобов'язального права. – Х.: Еспада, 2005. – 224 с.

УДК 347.764:368.86(477)

*В.О. Токарева***СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ (ПОРЯДОК ТА МЕЖІ ЗДІЙСНЕННЯ
СТРАХОВОГО ВІДШКОДУВАННЯ)**

У сучасній системі страхування страхування відповідальності займає особливе місце. Історично страхування відповідальності сформувалось у самостійну галузь страхування відносно нещодавно – наприкінці XIX – початку XX сторіччя [1]. Слід відзначити, що страхування відповідальності на розвинутих ринках страхування відіграє досить велику роль, що пояснюється в першу чергу високим соціальним значенням страхових виплат.

Виходячи із ст. 980, Цивільний кодекс України як самостійний предмет договору страхування виділяє особисте страхування, майнове та страхування відповідальності. Хоча подібний розгляд видів страхування був загальновизнаним не завжди, у радянські часи помилково існувала точка зору виділення страхування відповідальності в межах майнового страхування [2, с. 108].

Згідно із ст. 7 Закону України “Про страхування” від 7.03.1996 р. одним із обов’язкових видів страхування є страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів.

У сучасний час страхування цивільної відповідальності автотранспортних засобів проходить достатньо бурхливий розвиток в Україні та ЄС, який пов’язаний з потребою покриття ризиків, пов’язаних зі змінами, які відбуваються в цивільному праві та правилах відшкодування в деяких державах.

Дослідженням аспектів страхування відповідальності займалися такі провідні вітчизняні вчені, як В.І. Серебровський, І. Степанов, В.К. Райхер, М.Я. Шімінова, С.В. Дедіков та інші.

Безпосередньо дослідження страхування цивільної відповідальності знайшло своє відображення в працях таких сучасних вчених, як А.А. Веселков, А.М. Кісловська, І. Іванюк, П.В. Кузьмін, Л. Лозневий, О.В. Маркушин, І. Кутузова, Л.Л. Нескороджена, Д.С. Юсов, та інших.

Так, необхідно зазначити, що в Україні обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів було впроваджене з 1 січня 1995 р., проте вже через 12 днів дія Постанови Кабінету Міністрів України була призупинена.

Цей вид страхування був відновлений в Україні лише у 1997 р. після прийняття 7 березня 1996 р. Верховною Радою України Закону України "Про страхування", в якому страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів було внесено до обов'язкових видів страхування. Кабінет Міністрів України, відповідно до встановлених цим Законом положень, врегулював порядок і умови здійснення цього виду страхування відповідною Постановою "Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" від 28.09.1996 р. № 1175.

З 1 січня 2005 р. в Україні запроваджено Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів", який де-юре і де-факто замінив відповідною мірою зазначену вище Постанову Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1996 р. № 1175.

Одними з найбільш принципових питань, які безпосередньо зачіпають інтереси населення, є межі страхових виплат, які підлягають відшкодуванню при настанні страхового випадку, та порядок здійснюваних сторонами дій для виплати страхового відшкодування.

Достатньо істотною умовою в договорі страхування цивільної відповідальності є встановлення меж страхового відшкодування при настанні страхового випадку.

Розмір та структура страхового відшкодування залежить від встановлених законодавством сум, лімітів відповідальності, що сплачуються потерпілим. Розмір цієї суми впливає на обсяг страхових зобов'язань страховиків перед третіми особами. Так, ст. 9 Закону України про ОСАЦВ встановлює обов'язковий ліміт відповідальності страховика, який є грошовою сумою, у межах якої страховик зобов'язаний провести виплату страхового відшкодування відповідно до умов договору страхування. Договором страхування на індивідуальних умовах можливо визначення вищих лімітів, ніж зазначені в Законі.

Ринок страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Європі зазнає суттєвих змін у дані часи. Можна спостерігати дві тенденції: припиняється використання нелімітованого страхового покриття в деяких державах, та в той самий час згідно з Директивами ЄС обов'язковий мінімальний ліміт зростає в тих державах, де він раніше був достатньо низьким.

Так, деякі держави, більшим чином Західної Європи, все ще вимагають нелімітованого страхового покриття, як, наприклад, Велика Британія. Дані законодавчі вимоги використовуються тільки щодо шкоди, завданої життю та здоров'ю, у той час як обмежене покриття використовується щодо пошкодження майна.

Також в Угорщині, Чехії і Словаччині діє обов'язкове необмежене покриття, тобто поліс ОСАВЦ там завжди і повністю покриває заподіяний третім особам збиток [3]. У той час як деяким державам у межах ЄС, наприклад Португалії,

Італії та Греції, було запропоновано підняти достатньо низькі вимоги страхового покриття, щоб виконати мінімальні стандарти ЄС.

Таким чином, Директиви Ради Європи 84/5/ЄЕС і 72/166/ЄЕС сконцентруються на скороченні розбіжностей між північчю та півднем Європи та достатньою мірою уніфікують мінімальні покриття на території всього Європейського ринку [4].

Достатньо високі ліміти відшкодування на заході. В ЄС перед страховиками та перестраховиками постали достатньо актуальні питання, наскільки значимою може бути автокатастрофа та її наслідки. Так, за останні декілька років трапились три серйозні пожежі в тунелях, які були наслідками автомобільних аварій та двох аварій на швидкісних залізних дорогах, які були кваліфіковані як найкрупніші аварії. Європейські страховики прореагували на данні випадки, розглядаючи можливість необмеженого покриття відповідальності.

У 2001 р. втрати в результаті аварії на з/д Selby були оцінені в 46 млн. євро, аварії в тунелі Mont Blanc (1999), Tauern (1999), St. Gotthard (2001) стали свідченням потенційного збитку внаслідок втрати життя, ушкодження здоров'я, шкоди, заповдіяної майну, та переривання ділової активності. У випадках, коли трапляються дорожні події, досить важко визначити межі можливого страхового покриття [4].

Якщо дорожньо-транспортна подія трапилась у тунелі, на залізничному переїзді або таким чином, що було завдано значну шкоду, то подібний випадок буде означати неможливість їх використання протягом декількох місяців. У подібних дорожніх аваріях для людей це можливість опинитися у вогні чи вибуху, що неминуче призведе до значної кількості людських жертв. Тому ЄС вживає заходів для вирішення цих проблем, а тунельні оператори вживають додаткових заходів управління ризиками, наприклад гарантують закриття систем вентиляції, покращують використання шляхів спасіння, а також систему безпеки та контролю для запобігання терористичним актам.

Отже, з'єднав разом усі можливі непрямі та прямі втрати, в остаточному підсумку може здійснитися страхове покриття на суму приблизно 200 млн. євро.

У таких випадках пропонується встановлення ліміту відповідальності за кожен дорожню аварію в розмірі 50 млн. євро. Так, відзначається, що ліміт відповідальності в 50 млн. євро, нещодавно введений у Німеччині, Італії, Португалії, Іспанії, Швейцарії, не буде забезпечувати автовласників відповідним покриттям проти всіх можливих вимог з боку третіх осіб.

У таких катастрофічних випадках, якщо ліміту одного поліса недостатньо, судам пропонується розширювати відповідальності власників інших транспортних засобів, які брали участь у дорожній події. Нещодавно введений у Франції ліміт відповідальності за вчинення шкоди третій особі є з подвійним притягненням до відповідальності сусідів та складає 100 млн. євро з лімітом перестраховиків у розмірі 300 млн. євро. Дані ліміти відповідальності значно перевищують законодавчо встановлені [4].

Слід наголосити, що на відміну від західних держав, де встановлюються мінімальні суми відшкодування, українським законодавством встановлюється

максимальна сума. При пошкодженні майна ця сума складає лише 25 000 грн. (приблизно 3 676 євро). У разі завдання шкоди життю та здоров'ю потерпілої особи – 51 000 грн. (приблизно 7 500 євро) (ст. 9 Закону “Про ОСАЦВ”).

Встановлені мінімальні страхові відшкодування в європейських державах перевищують встановлені максимальні межі відшкодування в Україні. У Російській Федерації існує аналогічне законодавче закріплення. Таким чином, встановлення максимуму страхових відшкодувань здається нелогічним [5]. Подібний рівень страхової відповідальності та страхових виплат є відповідно низьким та досить негативно позначається на захищеності українських громадян при настанні страхових випадків.

Можливо виникнення ускладнень стосовно форми страхових виплат. У законі страхові виплати розраховані у гривнях. Враховуючи нестабільність економічних і фінансових процесів в Україні, значну залежність країни від інтеграційних процесів і той факт, що за останні десять років інфляція гривні щодо “твердих” валют становить більш ніж 160 %, доречність встановлення максимальних розмірів страхових сум в еквіваленті національної валюти України викликає сумнів. Тому здається більш доцільним встановлення відповідних граничних сум відшкодування у співвідношенні до прожиткового мінімуму або мінімальної плати та надання права визначення таких сум Кабінету Міністрів на певний період, наприклад на 1-2 роки [6].

Будь-яке зростання лімітів відповідальності, встановлених по полісах автотранспортної відповідальності, призведе до зростання обов'язків страховиків з покриття даних страхових випадків. Цим можна пояснити причини, чому згодом був прийнятий Закон України “Про ОСАЦВ”. Верховна Рада України прийняла Закон, та Президент, скориставшись своїм правом вето, вніс на розгляд Верховної Ради поправки та рекомендації щодо обмеження розміру грошової компенсації морального збитку, пов'язаного із завданням шкоди здоров'ю та життю потерпілого, зазначення безумовної виплати страхового відшкодування у випадку ДТП та зменшення депозиту членів Моторного (транспортного) бюро України [7].

В Україні при відшкодуванні шкоди, завданої третім особам внаслідок дорожньої події, через недосконалість договорів страхування, страховики часто знаходять причини відмовити у здійсненні страхової виплати. У результаті невідшкодовані витрати за завдану шкоду здоров'ю чи майну третьої особи власником авто покладались цілком на нього [7].

У той самий час страхові компанії у США, по результатах проведених опитувань, входять у десятку рейтингу сфер економіки, які якнайкращою мірою враховують інтереси споживачів разом з банками, госпіталями, виробниками комп'ютерної техніки та автомобілебудуванням.

Визначається високий рівень збитковості із страхування цивільної відповідальності автовласників. Страхування цивільної відповідальності на заході виконує, у першу чергу, соціальну функцію та розглядає високий розмір страхового відшкодування у випадках завдання шкоди життю та здоров'ю постраждалої особи [8].

Низький рівень страхової відповідальності та страхових виплат вносить диспропорцію у взаєморозрахунки між українськими й зарубіжними страховиками. Сумарні виплати українських страхових компаній за збитки, завдані українськими громадянами іноземним, є значно меншими, ніж аналогічні компенсації іноземних страховиків потерпілим з вини іноземців, які виплачуються українським громадянам [9].

Дані ліміти виплат підлягають відшкодуванню на основі виконуваного порядку дій, закріпленого в Законах України “Про страхування” та “Про ОСАЦВ”.

Стаття 25 Закону “Про страхування” встановлює, що виплата страхового відшкодування здійснюється страховиком згідно з договором страхування або законодавством на основі заяви страхувальника та страхового акта (аварійного сертифіката), який складає страховик або уповноважена ним особа (аварійний комісар) у формі, яку визначає страховик.

У Законі “Про ОСАЦВ” конкретизується порядок та умови здійснення страхових виплат у договорах страхування цивільної відповідальності.

У ст. 33 визначаються обов’язки учасників дорожньо-транспортної події щодо повідомлення при настанні страхового випадку:

— терміново повідомити про дорожньо-транспортну подію відповідні органи Міністерства внутрішніх справ України. Відповідно на органи Державтоінспекції покладено обов’язок оформлення відповідних документів про дорожньо-транспортну подію, встановлення та фіксації необхідних відомостей щодо обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності учасників цієї події;

— на підрозділи Державтоінспекції МВС України покладено здійснення контролю за наявністю чинних договорів обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів під час їх експлуатації на дорожній мережі України (ст. 21 Закону);

— вжити заходів для невідкладного, але не пізніше трьох робочих днів, повідомлення страховика, з яким було укладено договір обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності, або у випадках, передбачених законодавством МТСБУ, про настання дорожньо-транспортної події;

— учасники повинні проінформувати один одного про себе, своє місце проживання, назву та місцезнаходження страховика та надати відомості про відповідні страхові поліси.

Закон покладає на страховика обов’язок невідкладно після отримання повідомлення про страховий випадок, не пізніше трьох робочих днів (враховуючи день отримання письмового повідомлення про страховий випадок), направити аварійного комісара або експерта на місце настання страхового випадку або до місцезнаходження пошкодженого майна для визначення причин настання страхового випадку та розміру збитків. Діяльність аварійних комісарів регламентується Типовим положенням “Про організацію діяльності аварійних комісарів”, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 5.01.1998 р. № 8.

У свою чергу, на учасників дорожньо-транспортної події згідно зі ст. 33 Закону покладається обов’язок зберегти транспортний засіб чи пошкоджене майно

в такому стані, в якому воно знаходилося після дорожньо-транспортної події, для визначення причин настання страхового випадку та розміру збитків аварійним комісаром або експертом.

Потерпілий має право самостійно обирати аварійного комісара або експерта для визначення розміру шкоди, якщо у визначений строк не з'явиться особа, призначена страховиком. Тоді страховик зобов'язаний відшкодувати потерпілому витрати на проведення експертизи.

Для отримання страхового відшкодування особа, яка має право на страхове відшкодування, має подати страховику (у разі якщо страховик невідомий – МТСБУ) заяву про дорожньо-транспортну подію у встановленій законодавством формі, а також довідки відповідних закладів охорони здоров'я щодо тимчасової втрати працездатності або довідки спеціалізованих установ про встановлення стійкої втрати працездатності (інвалідності) у разі її виникнення та інші документи, які стосуються дорожньої події документи (ст. 35 Закону).

По результатах розгляду наданих документів про дорожньо-транспортну подію страховик приймає рішення про виплату страхового відшкодування або відмову у здійсненні страхового відшкодування.

Протягом одного місяця з дня отримання страховиком визначених законодавством документів або в порядку, визначеному рішенням суду, страховик здійснює сплату страхового відшкодування згідно зі ст. 37 Закону.

Страховик має право здійснювати виплату страхового відшкодування безпосередньо потерпілим або погодженим з ними підприємствам, установам та організаціям, що надають послуги з ремонту пошкодженого майна, лікування потерпілих та інші послуги, пов'язані з відшкодуванням збитків. Страховик здійснює компенсацію витрат страхувальника або особи, відповідальність якої застрахована, у разі, коли такі витрати здійснюються за згодою страховика. Якщо страхувальник або особа, відповідальність якої застрахована, здійснили такі витрати без попереднього погодження із страховиком, страховик має право відмовити в компенсації таких витрат або зменшити їх розмір з урахуванням вимог законодавства України про порядок відшкодування такої шкоди.

У державах Європейського Союзу діє, по договорах ОСАЦВ, спрощена та більш вдала система прямого відшкодування.

Пряме відшкодування по договорах ОСАЦВ – це система, за якою відшкодування шкоди, завданої потерпілому в дорожньо-транспортній події, здійснює страхова компанія, з якою потерпіла сторона уклала договір ОСАЦВ. У той самий час страховик потерпілої сторони самостійно приймає рішення про визнання випадку страховим, про розмір та порядок виплати страхового відшкодування. Страховик потерпілої сторони здійснює страхове відшкодування від імені особи страховика винної сторони та в подальшому витребує від останнього компенсацію за проведене врегулювання. Страховик винної сторони зобов'язується приймати результати регулювання, проведеного страховиком потерпілого, у разі якщо потерпілою стороною були дотримані єдині для всіх учасників системи стандарти регулювання страхового випадку.

У даний період часу система прямого відшкодування прийнята в багатьох європейських державах. Так, дана система діє у Франції, Бельгії, Греції, Португалії, Іспанії, Чехії та інших країнах. У найбільш розвинутому та вдалому варіанті система діє у Франції з 1968 року [10].

Законодавство України в галузі страхування не є досконалим та суттєво відрізняється в рівні розвитку в порівнянні із законодавством Європейського Союзу, що простежується у встановлених законодавством межах страхового відшкодування при настанні страхового випадку та порядку здійснення страхових виплат. Тому є актуальною тенденція наближення вітчизняного законодавства до законодавства ЄС, а тому і пошуку шляхів подальшого інтегрування України в міжнародну страхову систему з наближенням умов обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів до європейських стандартів та з урахуванням особливостей розвитку національного страхового ринку.

Слід зазначити, що європейська практика страхування цивільної відповідальності свідчить про високу ймовірність збитковості в цілому цього виду страхування в довгостроковій перспективі. Тому найбільш актуальним питанням з точки зору держави, що дає дозвіл на здійснення страхової діяльності, є контроль за діяльністю страхових організацій та забезпечення їх фінансової стійкості.

Незважаючи на збитковість страхування цивільної відповідальності автовласників, зазначається його достатньо велика перспективність. Аналітики прогнозують збільшення приблизно вдвічі обсягу страхового ринку України за рахунок сегмента обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів [11].

Тому достатньо важливим є розгляд норм щодо страхування цивільної відповідальності в Україні в порівнянні з ЄС для подальшого наближення до світових стандартів у цій галузі.

Література

1. Матвеева И.Ю. Концептуальные основы страхования ответственности за причинение вреда // Страхование право. – 2006. – № 2. – С. 2-25.
2. Райхер В.К. Общественно-исторические типы страхования. – М., 1947.
3. Ловись, “авто”, велике та маленьке! // Страхова справа. – 2004. – № 2(14). – С. 72-77.
4. Кисловская А.М. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в ЕС // Страхование право. – 2004. – № 2. – С. 18-29.
5. Сеницына М.Л., Бондаренко Д.А. Соотношение норм главы 59 ГК РФ ФЗ “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств” о размере страховых выплат // Страхование право. – 2003. – № 4. – С. 31-34.
6. Сагайдак Ю. Деякі питання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів // Юрид. журн. – 2004. – № 5 (23). – С. 74-78.
7. Ловись, “авто”, велике та маленьке! // Страхова справа. – 2004. – № 2 (14). – С. 72-77.
8. Кутузова И. Сравнительный анализ законодательства Российской Федерации и ЕС об обязательном страховании гражданской ответственности при эксплуатации транспортных средств // Страхование право. – 2006. – № 2. – С. 57-63.
9. Коваленко С., Хомутиннік В. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності автовласників. Україна, Росія, ЄС // Страхова справа. – 2004. – № 4 (16). – С. 46-50.
10. Кутузова И. Сравнительный анализ законодательства Российской Федерации и ЕС об обязательном страховании гражданской ответственности при эксплуатации транспортных средств // Страхование право. – 2006. – № 2. – С. 57-63.
11. Нескороджена Л.Л. Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні: історичний аспект // Юриспруденція: теорія і практика. – 2006. – № 6. – С. 19-24.