

Зубкова Любов Анатоліївна –
ад'юнкт кафедри цивільного
права і процесу Національної
академії внутрішніх справ

ГЕНЕЗА ПРИВАТНОПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Досліджено генезу цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів у вітчизняному законодавстві. Комплексно проаналізовано становлення зазначеного виду страхування в контексті його історичного розвитку.

Ключові слова: страхування відповідальності; нормативно-правове регулювання; страховий поліс; треті особи; договір страхування.

Исследован генезис гражданско-правового регулирования страхования ответственности владельцев наземных транспортных средств в отечественном законодательстве. Комплексно проанализировано становление данного вида страхования в контексте его исторического развития.

Ключевые слова: страхование ответственности; нормативно-правовое регулирование; страховой полис; третьи лица; договор страхования.

This article examines the genesis of civil regulation of liability insurance of owners of land vehicles in the domestic legislation; comprehensively analyzed the formation of this type of insurance in the context of its historical development.

During the research of insurance of civil responsibility of vehicle owners it is important to analyze the process of its emergence and establishments using the complex approach. It gives an opportunity not only to trace the evolution but also to identify the motivation and background which determined the development of the research object, gain a better understanding of its coordination and harmonization processes as a social relations regulator.

The periodization aspect of the development of mandatory insurance of civil responsibility of vehicle owners was investigated by Ukrainian legal science specialists within the scope of contractual relationship of the mentioned insurance type. In our opinion according to the proportion of legal force of statutory acts regulating the relationship of mandatory insurance of civil responsibility of vehicle owners it is possible to distinguish two main stages of standard-setting used, respectively, as a base for periodization of development of mandatory insurance of civil responsibility of vehicle owners:

1. Substatutory standard-setting. The stage of statutory regulation of relationship of mandatory insurance of civil responsibility of vehicle owners on the substatutory act level. This period lasted from the adoption of the Decree of the President of Ukraine № 7/94 signed on January 15, 1994 and Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine № 372 signed on June 7, 1994.

2. Legislative standard-setting. The stage of statutory regulation of relationship of mandatory insurance of civil responsibility of vehicle owners on the law level, which lasts from the enactment of the Law of Ukraine «On mandatory insurance of civil responsibility of vehicle owners» and still in force.

The abovementioned stages reflect the meaning of the statutory acts for regulatory enforcement – the provisions of the Law on mandatory insurance of civil responsibility of vehicle owners have become the provisions of the special law on general rules of civil legislation regulating the insurance relationship in Ukraine.

In the course of further research we consider as expedient the activities aimed at specialization and generalization of the

periodization process of statutory regulation concerning mandatory insurance of civil responsibility of vehicle owners and general issues of civil responsibility insurance for the vehicle owners including the aspect of full membership of Ukraine in the international insurance system «Green card». The author considers it necessary to develop the adequate proposals for alteration in special statutory acts aimed to concur the national legislation.

Keywords: liability insurance; legal regulation; insurance; third parties; insurance agreement.

Досліджуючи питання щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ), необхідно шляхом комплексного підходу розглянути процес його появи та становлення. Це дасть змогу не лише простежити еволюцію, а й виявити причини та передумови розвитку об'єкта дослідження, значно поглибить розуміння процесів узгодження та гармонізації його як регулятора суспільних відносин.

Відповідно до ст. 3 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», зазначений вид страхування здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих унаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників [1]. Така мета відображає суспільне значення цього інституту як такого, що виконує роль своєрідного компенсаторного механізму щодо цивільно-правових відносин із відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. Тобто на законодавчому рівні існує правова конструкція, що дає змогу за визначених законом умов належним чином припинити позадовіріне зобов'язання з відшкодування шкоди шляхом виплати потерпілому страхового відшкодування як вигодонабувачу за ОСЦПВВНТЗ. Через наявність ліміту страховика ОСЦПВВНТЗ не може повною

мірою вирішити питання щодо відшкодування шкоди, проте створює умови, за яких належним чином без додаткових витрат грошових коштів боржник виконує зобов'язання, що покриваються лімітом.

Обов'язкове страхування відповідальності в Україні має свою специфіку та є відносно молодим видом страхування порівняно з особистим і майновим. Комплексний розгляд змін у нормативно-правовому регулюванні ОСЦПВВНТЗ є значущим як для правової доктрини, так і для правозастосування. Водночас сучасний стан вітчизняного ринку страхування відповідальності неможливо досліджувати за його інституційними та функціональними характеристиками без ґрунтовного вивчення історичного розвитку як страхування загалом, так і окремих його елементів.

Питання розвитку страхування відповідальності розглянуто в працях В. Ю. Абрамова, М. І. Брагинського, В. В. Вітрянського, К. А. Граве, С. В. Дедикова, В. П. Крюкова, Л. А. Лунца, В. В. Мудрих, В. А. Мусіна, В. М. Никифорака, В. К. Райхера, С. А. Рибнікова, В. І. Серебровського, Е. А. Уткіна, В. В. Шахова, М. Я. Шимінової, І. Е. Шинкаренка та ін. Зазначені питання тією чи іншою мірою розглянуто і в працях учених з теорії цивільного права Н. Г. Александрова, М. М. Агаркова, І. Л. Брауде, В. П. Грібанова, О. С. Йоффе, В. Б. Ісакова, О. О. Красавчикова, І. Б. Новицького, І. А. Покровського, Л. В. Саннікової, Є. А. Суханова, Є. А. Флейшиц, В. М. Хвостова, Л. А. Чеговадзе, Г. Ф. Шершеневича та ін.

Проте більшість наукових праць написано в радянський період, а отже, відображають тогочасні наукові концепції та практичні підходи. Сучасні теоретичні розробки часто мають більш загальний характер, відображають розвиток страхування загалом, оминаючи специфічність розвитку певних його видів. Окремо слід виділити праці українських дослідників В. М. Никифорака та О. О. Кульчія, у яких з'ясовано питання законодавчого регулювання страхування відповідальності

автовласників в Україні, надано правову кваліфікацію договірних відносин ОСЦПВВНТЗ. З огляду на вищезазначене, метою статті є більш чіткий аналіз розвитку нормативного закріплення страхування відповідальності власників транспортних засобів.

Виникненню страхування передувала низка об'єктивних історичних причин і передумов, серед яких можна назвати розвиток виробництва, торговельного обміну, власності та капіталу. Проте в науковій літературі було й залишається невирішеним питання щодо виникнення та існування правового інституту страхування, а отже, і питання його історичного розвитку. В. К. Райхер зазначав, що страхування існувало і у феодальному, і навіть у рабовласницькому суспільстві [2, с. 34]. Проте не можна не зазначити, що підґрунтям для доведення цієї думки, у тому числі відносно існування суспільно-історичних типів страхування, слугувала відмова від «буржуазної метафізичної» методології – розгляд студійованого об'єкта з позицій марксистського діалектичного методу [2, с. 84–85]. Допускаємо, що абсолютне ствердження або повне неприйняття подібних тверджень матиме антагоністичний характер і здатне породжувати суперечки.

У межах формалізованого підходу до проблематики виникнення страхування доречно навести думку М. В. Мниха: «З позиції природних інтересів суспільства та окремих його громадян страхування виникло як засіб збереження матеріального добробуту за настання випадкових, непередбачуваних, але небажаних і таких, яких не можна уникнути, випадків із метою розподілу заподіяних окремим громадянам збитків між багатьма іншими членами суспільства для зменшення витрат потерпілих» [3, с. 12].

Слід зазначити, що менш дискусійним за своєю природою є питання стосовно відображення в писаних правових джерелах норм, що регулювали відносини страхування чи подібні до них за своїм змістом. Так, перші елементи страхування наявні ще в законах вавилонського царя Хамурапі. Вони передбачали,

зокрема, відшкодування общиною шкоди, завданої грабіжниками потерпілому, якщо неможливо спіймати винуватців; звільнення торгівців від зобов'язань перед кредиторами в межах шкоди, завдали розбійники каравану, тощо [4]. Правові системи Стародавньої Греції та Риму також містили положення, що регулювали відносини, подібні до страхування, у тому числі й відповідальності. Так, страхування існувало у вигляді звільнення від зобов'язань, коли створені страхові спілки відшкодовували за своїх членів витрати щодо викупу полонених від морських розбійників; збитки, пов'язані з перевезенням вантажу, зокрема витрати на його рятування [5].

Звід законів Київської Русі «Руська правда» також містив положення, що регулювали відносини та були схожі на страхові. Значний інтерес становлять норми, що стосуються відшкодування шкоди общиною (верв'ю). Так, «якщо уб'ють княжого мужа під час розбою, а вбивцю не шукають, то платити верву 80 грн належить тій верві, у якій голова убитого лежить, а коли простолюдин – то 40 грн» [6]. Ю. Б. Рубіна та В. І. Солдаткіна вважають, що саме елементи страхування відповідальності наявні у відношеннях, коли за умови вступу до общини та здійснення попередніх грошових внесків община зобов'язувалася сплатити грошовий штраф за її члена в разі скоєння ним випадкового вбивства [7].

Загалом положення пам'яток права Стародавнього світу та Київської Русі щодо викупу за полонених чи сплату грошового штрафу, можна вважати саме початком інституту страхування, його природними джерелами. Проте не можна заперечувати й існування окремих суспільно-історичних типів страхування.

Сучасного вигляду страхування відповідальності почало набувати в першій половині XIX ст. [8]. Як стверджує В. К. Райхер, його розвитку значно сприяли закони про цивільну відповідальність підприємців за наслідки нещасних випадків на виробництві [2, с. 108].

Водночас виникнення страхування відповідальності автовласників обумовлено конкретно-історичними умовами, зокрема, поширенням автомобільного транспорту та його експлуатацією в умовах дорожнього руху. Загальновідомим є той факт, що перший механізований транспортний засіб із використанням двигуна внутрішнього згоряння з'явився приблизно 120 р. тому. У 1886 р. у Лондоні стався перший нещасний випадок із людськими жертвами, коли автомобіль, рухаючись зі швидкістю 7 км/год, збив пішохода [8]. Цей випадок слугував поштовхом до усвідомлення об'єктивної необхідності відшкодування винними особами шкоди, заподіяної життю, здоров'ю або майну особам, постраждалим у результаті ДТП.

Інтенсивного розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів у капіталістичних країнах Європи набуло в 30-х рр. XX ст. Державами, які першочергово прийняли закони про обов'язкову форму проведення цього виду страхування, були Фінляндія, Норвегія, Данія, Австрія, Великобританія, Швейцарія, Люксембург, Ірландія, Чехословаччина, Німеччина та ін. [9].

Україна, будучи частиною радянської держави, мала всеосязне законодавче регулювання правовідносин. У СРСР юридично робилися спроби щодо запровадження страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на водних, наземних та повітряних шляхах сполучення, але практично до 80-х рр. XX ст., таке страхування не проводилося, хоча багато радянських учених (Л. Мотильов, В. Куликов, Є. Коломін, С. Артем'єв, Д. Половинчак, М. Малєїн) теоретично обґрунтовували необхідність введення ОСЦПВВНТЗ.

Нормативно-правовим актом, що закріпив якісно новий підхід до нормативно-правового регулювання страхових відносин, став декрет Кабінету Міністрів України «Про страхування» від 10 травня 1993 р. № 47–93 [10]. У ньому страхування цивільної відповідальності власників транспортних

засобів (слід зауважити, що лише добровільне) визначено як окремий самостійний вид страхування.

Нормативними актами, що поклали початок регламентації обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласників в Україні, були Указ Президента України «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 15 січня 1994 р. № 7/94 [11] та прийнята на його виконання Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» від 7 червня 1994 р. № 372 [12]. Ці нормативні акти встановлювали механізм дії зазначеного виду страхування на ринку страхових послуг України. Однак Постановою Верховної Ради України «Про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» від 28 грудня 1994 р. [13] було зупинено дію Постанови Кабінету Міністрів України № 372 на невизначений строк.

7 березня 1996 р. було прийнято Закон України «Про страхування» [14], що на законодавчому рівні врегулював ринок страхових послуг. На виконання норм цього закону та з метою забезпечення захисту інтересів потерпілих щодо ОСЦПВВНТЗ було прийнято Постанову Кабінету Міністрів України «Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» від 28 вересня 1996 р. № 1175.

Якісно новим історичним етапом нормативного регулювання обов'язкового страхування відповідальності автовласників в Україні стало прийняття 1 липня 2004 р. Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», що набрав чинності 1 січня 2005 р., – відносили було врегульовано на законодавчому рівні, а регулятивні норми стали спеціальними в правозастосовному значенні щодо положень Цивільного кодексу України та Закону України «Про страхування». Прийняття закону

про ОСЦПВВНТЗ стало результатом не тільки активного законотворчого процесу Верховної Ради України, а й імплементації важливих міжнародних принципів та механізмів до національного законодавства.

Однак за період дії зазначеного Закону стало очевидним, що система цього виду страхування є недосконалою, практичне його застосування виявило певну кількість неузгодженостей та не досить чітко визначених норм, що викликає численні суперечності у відносинах страховиків, страхувальників і потерпілих. Незважаючи на численні зміни, внесені до цього Закону (10 разів), певні дискусійні аспекти існують і нині. Важливими для цивільно-правового регулювання такого виду відносин були реформи, запроваджені законами України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 24 вересня 2008 р., «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» від 17 лютого 2011 р., «Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 5 липня 2012 р. Останні зміни набрали чинності 5 лютого 2013 р.

Питання щодо періодизації становлення ОСЦПВВНТЗ в Україні в юридичній науці розглядалися, хоча й в аспекті договірних відносин цього виду страхування. Так, О. О. Кульчій виділяв п'ять етапів становлення обов'язкового договірного страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні, що відображають прийняття окремих нормативно-правових актів і зосереджені на відображенні історії нормотворчої роботи органів виконавчої та законодавчої влади [15].

На нашу думку, з огляду на співвідношення юридичної сили нормативно-правових актів, що регулювали відносини

ОСЦПВВНТЗ, можна виділити два головні етапи нормотворення, які відповідно можна покласти в основу періодизації розвитку ОСЦПВВНТЗ:

1. Підзаконне нормотворення. Етап нормативно-правового регулювання відносин ОСЦПВВНТЗ на рівні підзаконних актів. Цей період тривав від прийняття Указу Президента України від 15 січня 1994 р. № 7/94 та Постанови Кабінету Міністрів України від 7 червня 1994 р. № 372 до прийняття й набуття чинності Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

2. Законодавче нормотворення. Етап нормативно-правового регулювання відносин ОСЦПВВНТЗ на рівні закону, що починається з часу набуття чинності Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» і триває донині.

Зазначені етапи відображають значення нормативних актів для правозастосовної практики – положення Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» стали положеннями спеціального закону щодо загальних норм цивільного законодавства, що регулюють відносини страхування в Україні.

Підґрунтям інституту страхування, його природні джерела містяться ще в пам'ятках писаного права Стародавнього світу, проте не можна заперечувати й існування окремих суспільно-історичних типів страхування в чистому вигляді, що якісно змінювалися на певному історичному етапі. Впровадження ОСЦПВВНТЗ є гармонічним продовженням розвитку страхування, вимогою свого часу, зумовленого винаходом, інтенсивним виробництвом та експлуатацією автомобільного транспорту. Тривалий процес становлення в Україні ОСЦПВВНТЗ можна умовно поділити на два головні етапи, які відображають юридичну силу норм, що регулювали та

регулюють цей вид страхування, – від підзаконного нормотворення до врегулювання відносин положеннями спеціального щодо норм Цивільного кодексу України та Закону України «Про страхування» Закону України «Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Процес нормативно-правового регулювання на сьогодні можна вважати незавершеним, таким, що потребує якісних змін.

Під час подальшої роботи доцільними будуть дослідження, спрямовані на конкретизацію та узагальнення періодизації нормативно-правового регулювання інституту ОСЦПВНТЗ та страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів загалом, у тому числі в контексті офіційного включення України до складу членів Міжнародної системи страхування «Зелена картка». Доцільним, на нашу думку, також є розроблення обґрунтованих пропозицій щодо внесення змін до спеціальних нормативно-правових актів, спрямованих на узгодження національного законодавства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 1 лип. 2004 р. № 1961-I // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.
2. Райхер В. К. Общественно-исторические типы страхования / В. К. Райхер. – М. ; Л. : Изд-во Акад. наук СССР в Ленинграде, 1947. – 283 с.
3. Мних М. В. Страхування в Україні: сучасна теорія і практика : [моногр.] / М. В. Мних. – К. : Знання України, 2006. – 284 с.
4. Сборник Законов царя Хаммурапи // Источники права. – Вып. 1 – Тольятти : ИИП «Акцент», 1996. – 56 с.
5. Сива Т. В. Історія страхування : [підруч.] / Т. В. Сива, С. І. Кубів ; ред. С. К. Реверчук. – К. : Знання, 2005. – 214 с.

6. Яременко В. Правда Руська / В. Яременко // Тисяча років української суспільно-політичної думки. – у 9 т. – К., 2001. – Т. 1. – С. 173–185.

7. Страховий портфель: Книга підприємця. Книга страховика. Книга страхового менеджера / под ред. Ю. Б. Рубина, В. И. Солдаткина. – М. : СОМИНТЕК, 1994. – 628 с.

8. Денисова И. П. Страхование : [учеб. пособие] / И. П. Денисова. – М. : ИКЦ «МарТ», 2003. – 288 с.

9. Страхование от А до Я: книга для страхователя / под ред. Л. И. Корчевской, К. Е. Турбиной. – М. : ИНФРА-М, 1996. – 470 с.

10. Про страхування : декрет Кабінету Міністрів України від 10 трав. 1993 р. № 47–93 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 29. – Ст. 320.

11. Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів : Указ Президента України від 15 січ. 1994 р. № 7/94 // Урядовий кур'єр. – 1994. – № 11–12.

12. Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 7 черв. 1994 р. № 372 // Зібрання постанов Уряду України. – 1994. – № 10 – Ст. 238.

13. Про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів : Постанова Верховної Ради України від 28 груд. 1994 р. № 333/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 1. – Ст. 7.

14. Про страхування : Закон України від 7 берез. 1996 р. № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.

15. Кульчий О. О. Становлення обов'язкового договірного страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні / О. О. Кульчий // Часопис Київського університету права. – 2011. – № 3. – С. 133–173.