

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

На правах рукопису

ЗУБКОВА ЛЮБОВ АНАТОЛІЇВНА

УДК 347.763/.764

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ
НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

12.00.03 – цивільне право і цивільний процес;
сімейне право; міжнародне приватне право

Дисертація на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Науковий керівник:

Пилипенко Світлана Анатоліївна

кандидат юридичних наук, доцент

Київ – 2016

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	4
ВСТУП.....	5

РОЗДІЛ 1.ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Стан наукової розробки питання та методологічні засади дослідження цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів.....	15
1.2. Становлення та розвиток законодавства про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.....	29
1.3. Зарубіжний досвід цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів	40
Висновки до розділу 1.	58

РОЗДІЛ 2. ЮРИДИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....

2.1. Поняття, сутність та види договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	61
2.2. Суб'єкти та предмет договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	78
2.3. Зміст договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	92
Висновки до розділу 2:	102

РОЗДІЛ 3. УКЛАДЕННЯ, ВИКОНАННЯ ТА ПРИПИНЕННЯ ДОГОВОРУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ..... 105

3.1. Порядок укладення договору страхування цивільно-правової
відповідальності власників наземних транспортних засобів 105

3.2. Виконання договору страхування цивільно-правової відповідальності
власників наземних транспортних засобів 122

3.3. Припинення договору страхування цивільно-правової відповідальності
власників наземних транспортних засобів 143

Висновки до розділу 3: 152

ВИСНОВКИ 155

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 155

ДОДАТКИ..... Ошибка! Закладка не определена.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВНЗ – вищий навчальний заклад

ДАІ – Державна автомобільна інспекція

ДПС – Державна патрульна служба

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

ЄС – Європейський Союз

МОЗ України – Міністерство охорони здоров'я України

МТСБУ – Моторне (транспортне) страхове бюро України

ОСЦПВВНТЗ – обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

СРСР – Союз Радянських Соціалістичних Республік

ТЗ – транспортний засіб

ЦК України – Цивільний кодекс України

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» – далі Закон

ВСТУП

Актуальність теми. Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на сьогодні є найбільшим і найдинамічнішим сектором ринку страхування, в межах якого громадяни всередині країни та при виїзді за кордон заздалегідь страхують себе від несприятливих наслідків на дорогах шляхом внесення грошових внесків до фонду спеціалізованої організації (страховика), яка при настанні вказаних наслідків виплачує страхувальнику або іншій особі обумовлену суму.

В умовах активних реформ, які проводяться в Україні, а також у зв'язку із активними євроінтеграційними процесами, зокрема перспективою створення спільної зони вільного руху автотransпортних засобів, проблематика реформування інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів стає дедалі актуальнішою. Крім того, важливість ефективного правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів обумовлюється постійним зростанням кількості автотransпортних засобів в Україні, що, у свою чергу, зумовлює зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП).

На сьогодні правове регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні здійснюється Цивільним кодексом України (далі – ЦК України), а також низкою спеціальних законів, зокрема Законом України «Про страхування» і Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Водночас, указані нормативно-правові акти не забезпечують ефективного правового регулювання інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, не відповідають сучасним

тенденціям розвитку суспільних відносин, а також головним векторам євроінтеграційних процесів, в яких бере участь Україна.

На доктринальному рівні проблематика цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів частково була висвітлена в дисертаціях В. М. Никифорака «Договір страхування відповідальності» (2002 р.), К. О. Лібіх «Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та його розвиток в Україні» (2010 р.), О. О. Кульчія «Правове регулювання договірних відносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (2013 р.).

Крім того, деякі аспекти цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів у своїх роботах досліджували: С. С. Бичкова, І. А. Бірюков, Т. В. Боднар, В. І. Борисова, А. Б. Гриняк, О. В. Дзера, А. С. Довгерт, Ю. О. Заїка, Л. Л. Кінащук, В. М. Коссак, Н. С. Кузнєцова, В. В. Луць, Р. А. Майданик, Л. Л. Нескороджена, Н. Б. Пацурія, С. А. Пилипенко, І. В. Спасибо-Фатєєва, Є. О. Харитонов, О. І. Харитонova, Я. М. Шевченко, Н. П. Якібчук, В. Л. Яроцький та ін.

Здобутки зазначених вчених є підґрунтям для подальших наукових досліджень даної проблематики, адже наявні на сьогодні наукові праці не дають вичерпних відповідей щодо шляхів розв'язання усіх проблем інституту цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів. У сучасних умовах потребують подальшої оптимізації майже всі елементи механізму цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підкреслює актуальність та перспективність обраного напрямку наукового пошуку.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано відповідно до Переліку пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2010–2014 рр., затвердженого наказом МВС України від

29 липня 2010 р. № 347, Основних напрямків наукових досліджень Національної академії внутрішніх справ на 2014–2017 рр. (у межах п. 1.2.6 «Актуальні проблеми цивільного права в умовах реформування цивільного законодавства»), передбачено річними планами науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт Національної академії внутрішніх справ на 2012–2015 рр.

Мета і задачі дослідження. *Метою* дисертаційного дослідження є розв’язання теоретичних і практичних проблем цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Для досягнення зазначеної мети поставлено такі *задачі*:

- визначити стан наукової розробки проблеми та методологічні засади дослідження цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- простежити становлення та розвиток законодавства про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні;
- проаналізувати зарубіжний досвід цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- сформулювати поняття, визначити сутність та виокремити види договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- встановити суб’єктів та предмет договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- охарактеризувати зміст договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- визначити порядок укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- виокремити специфіку виконання договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- визначити особливості припинення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- виробити пропозиції щодо удосконалення цивільного законодавства України у контексті правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Предмет дослідження – цивільно-правове регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Методи дослідження. У ході дослідження використовувалась сукупність загальнонаукових та спеціальних методів пізнання правових явищ, зокрема, історико-правовий, порівняльно-правовий, формально-логічний, системно-структурний, формально-юридичний методи. Історико-правовий метод було застосовано для визначення стану наукових досліджень проблеми цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів, а також розвитку цивільного законодавства у контексті окресленої проблематики (*підрозділи 1.1–1.2*). Використання порівняльно-правового методу дозволило дослідити зарубіжний досвід цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів (*підрозділ 1.3*). За допомогою формально-логічного методу було проведено логічний, етимологічний і морфологічний аналіз положень ЦК України, Закону України «Про страхування», Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», а також інших нормативно-правових актів, що регулюють відносини у цій сфері (*підрозділи 1.3, 2.1–2.3*). Системно-структурний метод застосовувався для визначення місця страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в системі інших видів страхування (*підрозділи 1.1–1.3*). Формально-юридичний метод слугував універсальним засобом аргументації наукових висновків і

розроблення науково-обґрунтованих пропозицій щодо оптимізації цивільного законодавства України у контексті окресленої проблеми (підрозділи 2.1–2.3, 3.1–3.3).

Наукова новизна одержаних результатів полягає у тому, що дисертація є одним із перших комплексних досліджень інституту цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

У результаті проведеного дослідження сформульовано та обґрунтовано, а також додатково аргументовано низку наукових положень і висновків, які виносяться на захист, зокрема:

вперше:

- визначено, що при укладенні договору обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів не завжди дотримується вимога щодо відповідності волевиявлення суб’єкта цього договору його внутрішній волі;

- доведено необхідність законодавчої регламентації можливості укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зі скороченим строком дії та договору «вихідного дня»;

- виокремлено форми пропозиції укласти договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (форми оферти), а саме: 1) направлення страхового полісу страхувальнику; 2) розміщення страхового полісу на веб-сайті; 3) усне повідомлення про істотні умови договору;

- обґрунтовано тезу, відповідно до якої положення закону щодо чинності договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у разі відчуження останніх, а також смерті власника (правомірного володільця транспортного засобу) суперечать суті відповідного виду страхування. Адже однією з його характерних ознак є індивідуалізація суб’єктів страхових відносин, яка виражається в індивідуальному обчисленні суми страхових внесків, відповідно до величини

ризика, що обумовлюється застосуванням відповідних коефіцієнтів, зокрема таких, як відсутність страхових випадків, що настали з вини особи, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, строку її водійського стажу тощо;

– визначено, що при удосконаленні цивільного законодавства у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, необхідно: а) дотримуватися балансу між захистом прав та інтересів страхувальників та осіб, цивільно-правова відповідальність яких застрахована, і забезпеченням платоспроможності страховиків; б) враховувати принцип свободи договору, тобто при визначенні умов договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів недопустимо примусово встановлювати обмеження; в) гарантувати захист прав та інтересів осіб, потерпілих внаслідок використання наземного транспортного засобу;

удосконалено:

– поняття правовідносин, які виникають внаслідок страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, які визначені як суспільні відносини, врегульовані нормами цивільного права, суб'єкти яких (страховик, страхувальник, особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, і потерпілий (третя особа)) наділені суб'єктивними цивільними правами та обов'язками, які опосередковують відшкодування потерпілому збитків, завданих внаслідок настання страхової події;

– положення про доцільність класифікації договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів залежно від внутрішньої волі сторін на договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і договори добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Встановлено, що основною відмінністю між цими договорами є імперативний характер першого договору (укладається на підставі прямої вказівки закону незалежно від

внутрішньої волі його сторін), оскільки при укладенні договору добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів волевиявлення його суб'єктів завжди є вільним і відповідає їх внутрішній волі;

– критерії розмежування понять «суброгація» та «регрес»: обґрунтовано, що виплата страхового відшкодування може мати характер як правозмінюючого юридичного факту (суброгація), так і правоприпиняючого чи правовстановлюючого юридичного факту (регрес в порядку, визначеному ст. 1191 ЦК України);

– обґрунтування необхідності закріплення на законодавчому рівні права проведення незалежної експертизи транспортного засобу, при використанні якого та (або) (якому) завдано шкоду при настанні страхового випадку;

дістали подальшого розвитку:

– наукові судження щодо поняття договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, який визначено як домовленість двох сторін (страховика і страхувальника), відповідно до якої одна сторона (страховик) зобов'язується у разі настання внаслідок використання наземного транспортного засобу певної події (страхового випадку) виплатити потерпілому (третій особі, якій завдано шкоду) грошову суму (страхову виплату), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у встановлені договором строки та виконувати інші умови договору;

– положення щодо суб'єктного складу правовідносин, що виникають на підставі договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Доведено, що до суб'єктів указаних правовідносин належать: страховик – юридична особа, яка має право здійснювати страхову діяльність на території України і яка взяла на себе зобов'язання у разі настання внаслідок використання наземного транспортного засобу страхового випадку виплатити потерпілому страхову виплату; страхувальник – фізична чи юридична особа, яка уклала договір

страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і зобов'язалася сплачувати страхові платежі у встановлені цим договором строки та виконувати інші умови договору; особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, – страхувальник або інша особа, визначена у договорі страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, яка на відповідних правових підставах використовує відповідний транспортний засіб; потерпілий – третя особа (фізична або юридична особа), якій завдано шкоди внаслідок використання указанного в договорі наземного транспортного засобу;

- обґрунтування належності договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів до такого виду договорів, як договір на користь третьої особи, оскільки страховик виконує свій обов'язок на користь третьої особи – сплачує страхову виплату потерпілому;

- положення про форму договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Доведено, що доцільно запровадити дві форми зазначеного договору: 1) письмову форму (не на бланках суворої звітності); 2) електронну форму із внесенням необхідної інформації до електронної бази страхових полісів, що відповідатиме міжнародній практиці.

На підставі проведеного дослідження розроблено низку пропозицій щодо удосконалення цивільного законодавства України. Зокрема, пропонується виключити статтю 13 із змісту Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», а також викласти у новій редакції п. 1 ч. 3 ст. 33 указанного Закону, а саме: «Водії та власники транспортних засобів, причетних до дорожньо-транспортної пригоди, власники пошкодженого майна зобов'язані зберігати пошкоджене майно (у тому числі транспортні засоби) у такому стані, в якому воно знаходилося після дорожньо-транспортної пригоди, до того часу, поки його не огляне призначений

страховиком (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, – Моторне (транспортне) страхове бюро України) представник (працівник, аварійний комісар, спеціаліст або експерт), а також забезпечити йому доступ до пошкодженого майна для проведення його огляду в порядку, визначеному договором страхування».

Практичне значення одержаних результатів полягає у використанні та можливості використання розроблених пропозицій та висновків:

– *у науково-дослідній роботі* – під час проведення наукових досліджень у галузі цивільного права з питань страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (акт впровадження Національної академії внутрішніх справ від 27.10.2015 р.);

– *у законотворчій діяльності* – в процесі удосконалення цивільного законодавства України, що регулює відносини у сфері страхування;

– *у правозатосовній діяльності* – при розгляді цивільних справ, розробленні проектів постанов Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ, а також під час підготовки науково-практичних коментарів до Цивільного кодексу України (акт впровадження ПрАТ «НФСК «Добробут» від 02.11.2015 р.; акт впровадження Апеляційного суду м. Києва);

– *у навчально-методичній роботі* – при викладанні навчальних дисциплін «Цивільне право», «Страхове право»; при підготовці підручників і навчальних посібників, а також навчально-методичних матеріалів з відповідних дисциплін (акт впровадження Національної академії внутрішніх справ від 27.10.2015 р.).

Апробація результатів дисертації. Результати дисертаційного дослідження оприлюднено на 6 науково-практичних і науково-теоретичних конференціях: Міжнародній науково-практичній конференції «Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні» (м. Ужгород, 16–17 лютого 2013 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Розвиток правової системи України в умовах сьогодення» (м. Донецьк, 16–17 лютого 2013 р.); VI Всеукраїнській науково-теоретичній

конференції «Реформи законодавства України в умовах євроінтеграції» (м. Київ, 30 жовтня 2014 р.); Міжнародній студентській науково-практичній конференції «Реформування правової системи України під впливом євроінтеграційних процесів» (м. Херсон, 13–14 березня 2015 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання розвитку та взаємодії публічного та приватного права» (м. Львів, 20–21 березня 2015 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання теорії та практики застосування сучасного вітчизняного та міжнародного права» (м. Київ, 12–13 червня 2015 р.).

Публікації. Основні положення та висновки дисертації викладені в 13 публікаціях, у тому числі в 6 статтях у наукових фахових виданнях України, в 1 статті у фаховому виданні іншої держави, 6 тезах виступів на науково-практичних і науково-теоретичних конференціях.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Стан наукової розробки питання та методологічні засади дослідження цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів

У контексті інтеграції України до Європейського Союзу (далі – ЄС), у тому числі в транспортній сфері, питання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів є досить актуальними особливо з урахуванням збільшення кількості ДТП та необхідності адаптації законодавства України до законодавства ЄС, покращення механізмів захисту осіб постраждалих у наслідок ДТП, а також відшкодування завданої шкоди.

Так, за даними Міністерства охорони здоров'я України (далі – МОЗ України) та статистичними даними Державної автомобільної інспекції (далі – ДАІ) у 2014 році сумарні людські втрати від ДТП склали щонайменше 5 тис. 868 осіб, що на 18,2% більше, ніж у 2013 році (тоді, за даними МОЗ, у ДТП загинули 4964 людини) [66]. Згідно з інформацією Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС України, за 2013 рік у нашій країні відбулося 186 220 ДТП [29]. Враховуючи позитивну динаміку кількості ДТП та поширеності автотранспорту загалом, вирішення проблеми створення дієвих мінімізації негативних наслідків, спричинених ДТП є вельми актуальним та важливим.

З урахуванням наведеного, метою створення системи страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є захист прав потерпілих на відшкодування шкоди, заподіяної їм життю, здоров'ю або

майну при використанні іншими особами транспортних засобів.

У зв'язку з цим перед юридичною наукою взагалі і наукою цивільного права зокрема постає завдання наукової розробки дієвих правових засобів та системи нормативно-правових актів, що регулюють всі зазначені вище відносини у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Хоч і коріння інституту страхування простежують ще з часів стародавнього Китаю та Законів царя Хамурапі [330], однак, перша книга про страхування, а саме «Про страхування і ставки торговця», що відобразила зв'язок між страхуванням, ризиком та азартними іграми, була написана португальським адвокатом Педро де Сантрем (*Pedro de Santarem*), також відомим як *Santerna*, в 1488, в той час, коли португальці, фінансовані генуезькими інвесторами, починали робити багато небезпечних торгових рейсів вниз до західного узбережжя Африки. *Santerna* стверджував, що благі наміри договірних сторін мають бути визнані, хоча страхування і парі може бути прикриттям для лихварства. Оскільки життя повне невизначених подій, та на все по необхідності можна робити ставки. Він вважав, що ціну договору страхування можна визначити зокрема загальною вартістю (сучасна «справедлива вартість»). Юрист має визначити ціну договору (як правило, як і в римському праві, ціна повинна була бути не менше половини товару, що страхувався). Окрім того, при встановленні розміру ціни страхування враховували також і завдані збитки [312].

Саме з праці «Про страхування і ставки торговця» Педро де Сантрума можна говорити про початок доктринальних досліджень у галузі страхування та доктринальне осмислення понять, що пов'язані з договором страхування, які можна вважати основою формування усіх видів страхування у тому числі і страхування цивільно-правової відповідальності власників автотransпортних засобів.

Враховуючи важливість страхування для інтенсивного розвитку суспільних та господарських відносин, а також мінімізації ризиків, пов'язаних з втратою чи пошкодженням вантажів, пожежами тощо,

страхування та деякі його види, зокрема страхування на водному транспорті та страхування від пожеж, було об'єктом дослідження багатьох західних вчених тих країн, де ці види страхування були найбільш поширеними.

Водночас, хоча розвиток страхових відносин на території України деякі дослідники прослідковують з часів Руської Правди, слід зазначити, що концепція страхування, в тому числі страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів, була сформована на основі перейнятого досвіду з правових систем країн заходу. Тому досліджуючи доктринальні джерела та ретроспективу розвитку самого інституту, слід зважати на його формування у інших країнах.

Активне дослідження різних аспектів страхування другої половини XIX – першої половини XX століття займалася низка цивілістів Російської Імперії, зокрема, відомі праці: І. Степанова «Опыт теории страхового договора» (1875) [233], А. Ф. Брандта «О страховом от огня договоре» (1875) [28], О. А. Ноткіна «Страхование имущества по русскому законодательству» (1888) [155], П. А. Нікольського «Основные вопросы страхования» (1895) [152], В. Е. Идельсона «Страховое право» (1914) [82], С. П. Луневського «Страхование от огня» (1912) [124], С. А. Рибнікова «Очерки из истории страхования в России» (1912) [214], А. Г. Гойхбарга «Источники договорного страхового права» (1914) [38], Ф. І. Осецького «Страхование лица» (1900) [162], Д. М. Генкіна «Понятие несчастного случая в области страхования» (1909) [35], С. П. Луневського «Теоретический и практический курс страхования жизни и трудоспособности» (1912) [125], А. Г. Гойхбарга «Единое понятие страхового договора» (1914) [37]. Хоча названі праці не стосуються безпосередньо страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, однак, вони були тим підґрунтям на основі якого були сформовані принципи та сучасна концепція страхування відповідальності.

Особливої уваги заслуговують праці видатного цивіліста цього періоду Ф.Г. Шершеневича, а саме «Курс торгового права» [294] та «Учебник по русскому гражданскому праву» [295], де автор не тільки проаналізував

історію розвитку інституту страхування, джерела страхового права, дослідив ретроспективу розвитку страхового законодавства, а й розглянув усі види страхування, актуальні на той час та основні положення страхового договору, предмет, форму, права та обов'язки сторін тощо. Вказані праці Ф.Г. Шершеневича, на нашу думку, є знаковими для розвитку як українського цивільного права, так і для розвитку інституту страхування зокрема.

Першою найбільш ґрунтовною працею з дослідження проблематики страхування цивільної відповідальності індивідуальних власників транспортних засобів було дисертаційне дослідження В. Є. Агапєєва на тему «Страхування від наслідків дорожньо-транспортних пригод (страхування цивільної відповідальності індивідуальних власників транспортних засобів)» (1981). У вказаному дослідженні вперше комплексно розглянуто проблему забезпечення захисту прав та інтересів громадян, котрі постраждали внаслідок ДТП. Автором здійснено спробу розробити засади захисту прав та інтересів громадян, котрі постраждали в ДТП, визначити поняття ризику та його значення для захисту цивільних прав та інтересів. [2, с. 7].

У підручнику для вищих навчальних закладів за редакцією професора П. Д. Біленчука «Страхове право України» (1999) [235] розкрито сутність страхування, його види та характеристику. Зосереджено увагу на необхідності використання мережі Інтернет у страховій справі, зокрема при укладенні договорів.

У своєму дисертаційному дослідженні М. В. Никифорак на тему «Договір страхування відповідальності» (2002) комплексно дослідив питання, пов'язані із здійсненням страхування відповідальності в ринкових умовах. Автор на підставі аналізу загального поняття страхування, а також визначень договорів майнового та особистого страхування вперше визначив поняття договору страхування відповідальності як угоди між страховиком і страхувальником, за якою страховик бере на себе зобов'язання в разі настання страхового випадку відшкодувати третім особам в межах ліміту відповідальності збитки, ненавмисно завдані страхувальником, а

страхувальник зобов'язується своєчасно вносити страхові платежі та виконувати інші умови договору. Новизна його роботи також полягала у спробі визначити поняття первинної та вторинної мети договору страхування відповідальності. Сформулював визначення поняття вигодонабувача за договором страхування відповідальності як невідомої наперед третьої особи, яка не є стороною договору, проте має право на страхове відшкодування, а також запропонував надати вигодонабувачу (бенефіціарові) право безпосереднього звернення до страховика із заявою про виплату страхового відшкодування. Навизна роботи вбачалася і у виявленні правової природи договору страхування цивільної відповідальності, проаналізовано істотні умови договору страхування відповідальності та досліджено особливості його видів, що отримали розвиток та поширення на страховому ринку України. [150].

Враховуючи складну природу та різноаспектність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на сьогодні його проблематику розглядають не тільки вчені-цивілісти, а й дослідники у сфері адміністративного, кримінального права, криміналістики та економіки. У дисертаційному дослідженні з економічних наук Ю. В. Заїкіна на тему «Страхування відповідальності в Україні» (2003) уточнено економічну сутність страхування відповідальності, розроблено його класифікацію в сучасних ринкових умовах в Україні шляхом виділення класів страхування відповідальності, опрацьовано шляхи прискорення розвитку страхування відповідальності в Україні тощо[76].

Слід також звернути увагу на праці інших дослідників. Так, цікавим є навчальний посібник О. К. Шихова «Страхове право» (2004) [297], в якому автор розглядає сутність страхування та страхових відносин як предмета страхового права, їх суб'єкти, основні поняття і терміни, вживані у страхуванні та страховому праві, класифікацію страхування, норм страхового права і страхових правовідносин. Особливе місце відводиться висвітленню правового регулювання майнового та особистого страхування на стадіях укладення та виконання договорів страхування діючою системою норм

страхового права. Розглядаються сутність і зміст, напрями і методи державного регулювання страхування, вжиті заходи щодо його вдосконалення, а також характерні страхові спори, їх особливості і складності у вирішенні деяких з них.

У своєму дослідженні О. М. Лавров на тему «Правове регулювання страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» (2004) звертає увагу, що за чинним законодавством в обов'язковому страхуванні цивільної відповідальності власників транспортних засобів додаткове страхування не передбачено. Однак автор вважає, що сенс додаткового страхування автоцивільної відповідальності – це збільшення страхової суми, в межах якої страховик буде відповідати за зобов'язаннями (ліміт відповідальності) в результаті страхового випадку. Це вкрай необхідно для забезпечення захисту прав потерпілих при повному відшкодуванні матеріальної шкоди, а також відшкодування шкоди життю і здоров'ю. На думку автора, сутність додаткового страхування є подібною до добровільного виду страхування, тобто, особа, яка вирішила страхувати свою автоцивільну відповідальність, має право без примусу з боку держави і у вільному порядку укласти договір додаткового страхування зі страховою компанією. У зв'язку з тим, що Закон України «Про обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності» не містить спеціального положення, присвяченого правовому режиму страхового поліса, автор пропонує даний закон доповнити положенням, де слід закріпити визначення страхового поліса та порядок його отримання. [113].

Інша дослідниця Т. М. Рассолова, у своєму дослідженні на тему «Проблеми становлення механізму правового регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» (2006), ґрунтуючись на аналізі історії радянського законодавства і зарубіжного досвіду, розглядає проблеми становлення механізму правового регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, і зокрема, визначає та характеризує сучасну концепцію правового регулювання обов'язкового страхування цивільної

відповідальності власників ТЗ. З позиції цивільного права, характеризується зміст цієї концепції (законодавство, правовідносини, вихідні страхові поняття та ін.) і робиться висновок, що зазначена концепція вимагає більш глибокого і ґрунтовного осмислення в умовах більш складної ситуації на дорогах, що насамперед стосується проблеми подальшого вдосконалення всього масиву законодавства у галузі розглянутої цивільної відповідальності. Також у роботі виведено авторське визначення механізму правового регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, під яким розуміється система цивільно-правових засобів, яка дозволяє послідовно і юридично гарантовано регулювати правовідносини у цій сфері. [197].

Н. М. Калпикова в роботі «Правові аспекти обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» (2006) розглядає практичні правові аспекти, що пов'язані зі страхуванням цивільної відповідальності власників ТЗ, зокрема, в дисертації зроблено висновок про те, що законодавець не завжди послідовно захищає інтереси потерпілого, коли шляхом включення в Правила обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів допускає встановлення необґрунтованих, «непомітних» застережень, використовуючи які страховик може відмовити у виплаті страхового відшкодування потерпілому тощо.

Окрім того дослідниця робить висновок, що страхова історія власника транспортного засобу не повинна перериватися в разі зміни транспортного засобу, зазначеного в договорі обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Зроблено авторський висновок про те, що страхувальник має право вимагати від страховика виплати йому страхового відшкодування тільки в тому випадку, якщо він самостійно відшкодував заподіяну потерпілому шкоду відповідно до вказівок страховика [97].

Окрім того, цікавими є роботи Н. М. Копилової «Правові аспекти обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» (2006) [97], О. П. Долгополової «Правове регулювання

добровільного страхування цивільної відповідальності» (2008) [63] та Л. М. Мельнікової з теми «Проблеми страхування цивільної відповідальності володільців транспортних засобів» (2006) [139].

Слід також звернути увагу на дослідження В.В. Россохіна на тему «Проблеми правового регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності» (2006), так ним було ґрунтовно розроблено теоретичну основу правового регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності і створено систему правових засобів її реалізації. Вперше розроблено на основі створеної теорії систему правових засобів, що забезпечують досягнення цілей правового регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності, а також необхідний баланс інтересів учасників цих відносин [198].

Слід також звернути увагу на підручник Л.Л. Кінащук «Страхове право» [93] (2007) в якому особливу увагу приділено інтеграції українського страхового ринку у Європейський простір та, відповідно, адаптації українського страхового законодавства до норм ЄС. Також автором проведено історико-правовий аналіз страхування та порівняльний аналіз українського законодавства з законодавством інших країн.

Цікавою є робота російського дослідника О. Д. Світличного «Органи внутрішніх справ як суб'єкти регресних відносин у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» (2008). Ця робота була першим комплексним дослідженням теоретичних і практичних питань регресних відносин у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності органів внутрішніх справ як власників транспортних засобів. Автором було зроблено висновки про необхідність виключення застосування суброгації за договорами обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Вперше досліджено проблеми пред'явлення регресних вимог до органів внутрішніх справ, якщо шкода була заподіяна співробітником міліції при використанні транспортних засобів організацій і громадян з відстороненням водіїв від керування цими транспортними засобами.

На основі аналізу правової природи регресу визначено особливості прояву права регресу в обов'язковому страхуванні цивільної відповідальності власників транспортних засобів [218].

У роботі К. Д. Ішо «Правові проблеми застосування обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у Російській Федерації» (2008) автором розглянуто правову природу договору обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності. При цьому доведено, що реальний характер договору обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, на відміну від інших договорів, не впливає на його характеристику як двостороннього договору, оскільки як на стороні страховика, так і страхувальника присутні певні права та обов'язки. У цьому контексті в дисертації робиться висновок про невірність твердження про односторонній характер будь-якого реального договору, так як ці дві характеристики не завжди пов'язані між собою. Автор робить спробу обґрунтувати, що предметом будь-якого цивільно-правового договору, як угоди, виступають матеріальні (нематеріальні) об'єкти реального світу і дії суб'єктів. [87].

У дисертації О. А. Посок «Правове регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності володільців транспортних засобів» (2008) досліджено різні аспекти обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, зокрема: було запропоновано періодизацію історичного розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у цивільному законодавстві Росії; уточнено зміст понять – договір цивільної відповідальності володільців транспортних засобів (оплатний, реальний, строковий, двосторонній, публічний), «предмет та об'єкт», «треті особи» в обов'язковому страхуванні, «страховий інтерес», «страховий ризик», «страховий випадок», «страхова сума», «страхова виплата», «страхова премія», «страховий тариф та коефіцієнт». На основі аналізу страхового законодавства та практики його застосування і доктринальних джерел автор також обґрунтувала необхідність розробки та застосування єдиної методики

проведення незалежної експертизи (оцінки) транспортного засобу з метою об'єктивної оцінки завданої шкоди. [178, с. 8-9].

У навчальному посібнику О. Ю. Грачевої та О. В. Болтінової «Правові засади страхування» (2011) [50], досить ґрунтовно розкрито такі питання, як основні поняття страхового права, організація страхової справи в Російській Федерації. Розглянуто всі основні види страхування (зокрема, обов'язкове і добровільне, особисте та майнове, страхування відповідальності та спеціальні види). Посібник відображає останні зміни, що відбулися в правовому регулюванні страхування.

Водночас, українськими науковцями проблема правового регулювання страхування цивільної відповідальності власників автотransпортних засобів недостатньо досліджена хоча, існують певні напрацювання, зокрема, цікавим є дисертаційне дослідження К. О. Лібих на тему «Страхування цивільної відповідальності власників автотransпортних засобів та його розвиток в Україні» (2010), новизна її дисертаційного дослідження полягає в поглибленні теоретичних засад страхування цивільної відповідальності власників автотransпортних засобів та обґрунтуванні пропозицій щодо активізації його розвитку в Україні і підвищення його соціально-економічного значення. Автором розглянуто та визначено поняття предмет договору страхування цивільної відповідальності власників автотransпортних засобів, під яким запропоновано розуміти майнові інтереси фізичних і юридичних осіб-власників автотransпортних засобів, пов'язані з відшкодуванням шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди [117].

У стислому вигляді викладено положення щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів у навчальному посібнику Ю. О. Заїки та С. А. Пилипенко «Страхове право України» (2012), які приділяють цьому виду страхування особливий інтерес, оскільки страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів здійснюється з метою відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілого в наслідок ДТП та

захисту майнових інтересів страхувальника. В посібнику розглянуто передумови становлення цього виду страхування, суб'єктний склад, об'єкти, здійснено загальний огляд міжнародного договору «Зелена картка» [72, с. 204-214].

Серед останніх досліджень необхідно відмітити роботу О. О. Кульчія, який у своєму дослідженні «Правове регулювання договірних відносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (2013) розглянув ряд важливих питань, зокрема: 1) на основі ретроспективного аналізу становлення і розвитку правового регулювання ОСЦПВВНТЗ в Україні запропоновано та обґрунтовано періодизацію цього процесу, що включає три етапи: I-й – від 15 січня 1994 року, II-й – від 2005 року, III-й – з січня 2011 року і по теперішній час. 2) розроблено концепції трьох видів об'єктів договірних відносин ОСЦПВВНТЗ: дії страховиків і страхувальників щодо виконання їх взаємних зобов'язань, спрямованих на захист законних майнових інтересів страхувальника або іншої особи, на користь якої укладено договір страхування, та на виконання зобов'язань перед страховиком щодо внесення страхової премії й інформування його про ризики відповідно; майновий об'єкт – грошова сума, що виступає, з одного боку, як страхове відшкодування, а з другого – як страхова премія; 3) визначено й аргументовано напрями підвищення ефективності правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ, як-то шляхом посилення ролі засобів заохочення у їх регулюванні, розширенні договірної свободи у визначенні умов договору ОСЦПВВНТЗ, зближення страхування відповідальності та майнового страхування. 4) доведено необхідність подальшого вдосконалення коригуючих коефіцієнтів до базового страхового платежу; 5) рекомендовано обмежити відповідальність особи, відповідальної за шкоду, заподіяну внаслідок ДТП під час використання забезпеченого ТЗ, у сфері, що передбачає більше значення коригуючого коефіцієнта, ніж визначено договором страхування [109, с. 3-5].

Інші дисертаційні дослідження з проблем страхування були присвячені інституту страхування щодо інших об'єктів його цивільно-правової охорони (майна, ядерної шкоди, результатів інтелектуальної діяльності тощо). Серед них дисертаційні роботи: Тарабії Хассан «Правове регулювання страхування у зовнішньоекономічних зв'язках» (1998 р.) [241], Пилипенко С. А. «Правове забезпечення обов'язкового особистого страхування працівників органів внутрішніх справ» (2002 р.) [167], Блащук Т. В. «Цивільно-правове регулювання особистого страхування» (2003 р.) [17], Семеняки В. В. «Цивільно-правове регулювання страхування в сфері космічної діяльності» (2003 р.) [221], Гринюк О. В. «Цивільно-правові аспекти майнового страхування в Україні» (2004 р.) [52], Красільнікової О. С. «Правовідносини страхування відповідальності судновласника перед третіми особами» (2005 р.) [102], Сабодаша Р. Б. «Страхування кредитних ризиків: цивільно-правові аспекти» (2007 р.) [215], Спаської М. О. «Договір морського страхування» (2007 р.) [232], Літвінової О. В. «Договори страхування, що пов'язані із залізничним перевезенням вантажів» (2008 р.) [122], Ельбрехта В. В. «Договір страхування майна фізичних осіб» (2009 р.) [68], Жили А. С. «Страхування як спосіб забезпечення виконання зобов'язань у цивільному законодавстві України» (2009 р.) [69], Токаревої В. О. «Правовідносини страхування творів мистецтва, предметів колекціонування та антикваріату у цивільному праві України» (2011 р.) [244], Файєр О. А. «Страхування професійної відповідальності: цивільно-правовий аспект» (2011 р.) [247], Кулини Ю. А. «Договір страхування каско автотранспортних засобів у цивільному праві України» (2013 р.) [108], Семененко-Мартинюк М. В. «Права та обов'язки фізичних і юридичних осіб за договором добровільного майнового страхування» (2013 р.) [219], Матвєєнко Т. Є. «Страхування як спосіб забезпечення відшкодування ядерної шкоди» (2015 р.) [134], Соботника Р. В. «Договір страхування цивільної відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки» (2015 р.) [228].

Також були захищені дисертаційні дослідження з економічних дисциплін В. Ю. Борисовим «Моделювання суспільного достатку при

обов'язковому страхуванні цивільної відповідальності автовласників (2004) [22]. Л. Д. Баклановою на тему: «Обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності в умовах його розвитку в Росії» (2006) [10], П. І. Воробйовим на тему: «Економічне обґрунтування системи тарифів за обов'язковим страхуванням автоцивільної відповідальності» (2009) [33], Т. Н. Таїповим на тему: «Формування та розвиток системи обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у Російській Федерації» (2012) [239], О. В. Одесіон «Розвиток міжнародної системи страхування автоцивільної відповідальності «Зелена картка» (2013) [158]. У галузі кримінального право було захищено дисертаційне дослідження В. В. Єлєєєва на тему «Попередження злочинів, що посягають на власність страхових організацій при обов'язковому страхуванні цивільної відповідальності власників транспортних засобів» (2006) [67], у галузі криміналістики – цікавою є робота Л. О. Сухомлинової на тему «Техніко-криміналістичні та організаційні основи впливу на розслідування шахрайства у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотransпортних засобів» (2008) [238].

Водночас, будь-яке наукове дослідження має ґрунтуватись на відповідній методологічній системі, детермінованій його об'єктом та метою. Тому, при здійсненні дослідження правового регулювання страхування відповідальності власників транспортних засобів необхідно визначити методологію нашого дослідження та стан доктринального аналізу проблематики вказаного правового явища як в Україні, так поза її межами.

На сьогодні виокремлюють динамічний та статичний аспект аналізу у методології наукового дослідження. Динамічний аспект пов'язаний з аналізом проблеми генези, походження та розвитку наукового знання, що дає можливість говорити про методологію наукового дослідження, зорієнтовану на пошук нового знання. Статичний аспект методології зорієнтований на вивчення та аналіз результатів отриманого знання, його форм та структур. У даному випадку мають на увазі методологію існуючого знання, як результат попереднього дослідження [212, с. 7-8].

У ході нашого дослідження у якості динамічного аспекту методології використовувалась сукупність теоретико-методологічних засобів і прийомів пізнання, обумовлених предметом та цілями нашого дослідження, зокрема, історичний, формально-логічний, порівняльно-правовий, синтетичний методи, метод юридичного моделювання тощо. Викладення матеріалу здійснюється на основі синтетично-структурного підходу.

Історико-правовий метод було застосовано при дослідженні генези становлення правового інституту страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів та його правового закріплення. Використовувався також порівняльно-правовий метод, що дозволив дослідити спільні та відмінні риси правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні та інших країнах, різноманітних концепцій та особливостей розуміння цього правового інституту.

Використання діалектичного методу полягало, зокрема, у широкому використанні окремих парних категорій діалектики (форма і зміст, явище, структура та елемент, причина й наслідок тощо). Застосування формально-логічного методу дозволило провести логічний, етимологічний і морфологічний аналіз нормативних актів з питань страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів та у сукупності з методом моделювання дозволили дослідити суперечності, які виникають у цій сфері, і сформулювати конкретні пропозиції вдосконалення норм чинного законодавства.

У дослідженні використовувався також системно-структурний метод, застосування якого дозволило розглядати правове регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів як цілісну систему, що покликана максимально зменшити ризики та негативні наслідки, що виникають у наслідок ДТП.

Статична методологія дослідження правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів охоплює особою не тільки доктринальні джерела щодо вказаного виду страхування, а й праці,

що створили теоретичну базу для формування та функціонування цього виду.

Загалом усі дослідження, які можна використовувати у якості теоретико-доктринальної бази для нашого дослідження правового регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, можна згрупувати у дві групи, перший – дослідження, що прямо стосуються нашого предмету дослідження – дослідження правового регулювання обов'язкової відповідальності власників автотранспортних засобів та його історії, а також інші дослідження у галузі цивільного права та інших галузей, що містять інформацію, яка визначає правове регулювання страхування відповідальності, його принципи, історію розвитку, а також особливості правозастосування норм щодо страхування.

Разом з тим, з урахуванням необхідності гармонізації українського законодавства з законодавчим регулюванням ЄС у тому числі у сфері страхових відносин, дослідження у цій галузі є не просто актуальними, а необхідними.

1.2. Становлення та розвиток законодавства про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні

Як слушно зазначено в історичному огляді страхової компанії *ESURANCE*, більшість історичних джерел зазначають, що цивілізація не починалася з автомобілем. Так само як страхування з'явилося не відразу. Задовго раніше ніж з'явилися перші технологічні здобутки, які призвели до винайдення автомобіля, головні принципи страхування почали повільно розвиватися з локальних явищ у глобальний феномен [329]. Тому дослідження ретроспективи становлення і розвитку інституту страхування в цілому та страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів зокрема, їхнього доктринального і філософського осмислення є необхідним для розуміння природи цього правового явища та мети його нормативного закріплення й врегулювання.

Влучною є думка М. В. Мниха, який зазначив, що 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, щоб зменшити витрати потерпілих [141, с. 15].

Хоча історія виникнення, так само як і історія наукового дослідження страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів виникла достатньо недавно, історія страхування та формування його засадничих, основоположних положень сягає тисячоліть. Як зазначають дослідження, перші ознаки народження концепції страхування були вже помітними в 3000 роках до нашої ери, коли торговці стародавнього Китаю, втомившись від втрати цінних товарів у корабельних аваріях, віднайшли спосіб мінімізації ризиків. Так, цінні грузи групи торговців були розділені рівномірними частинами між кількома кораблями, тому, при втраті одного корабля у корабельній аварії чи захопленні піратами, товар в цілому доходив до отримувача та торговець ніс мінімальні збитки [311, с. 3].

У IV-III тисячолітті до нашої ери в Шумері з метою зменшення збитків від втрати вантажів, виробили систему договорів та контрактів, відповідно до яких сторона, що надала капітал для торговця, погоджувалась не стягувати позику, якщо торговець втратив свій вантаж у наслідок крадіжки чи пограбування за цю послугу торговець-позичальник сплачував більш високий позиковий відсоток, котрий складався зі звичайної та додаткової страхової премії. Таким чином, торговець зменшував свої збитки при втраті товару. Разом з тим, кредитор, збираючи додаткові страхові внески від багатьох торговців, не мав збитків від втрат небагатьох.

Шумерська практика мінімізації збитків знайшли свій розвиток у правових системах фрікійців, греків, індусів тощо. На особливу увагу заслуговує розвиток цих договорів на острові Родос, де був створений «Всесторонній кодекс морських законів», котрий включав у себе Положення «викидання вантажу за борт» або «загального середнього числа». Суть

вказаного положення зводилась до того, що якщо виникала ситуація необхідності скинути вантаж за борт з метою полегшити судно, відшкодування вартості товару здійснювалось за рахунок загального фонду, створеного з відрахувань торговців, які здійснювали перевезення своїх вантажів кораблями. Саме тоді зародився принцип «розділення втрат», тобто компенсації шкоди завданої одній особі, фондом, створеним багатьма особами [320]. Пізніше цей принцип знайшов відображення в законах Солона, ранньому римському цивільному кодексі та законах Візантії [311, с. 4].

Певні елементи страхування зустрічаються також і у законах вавилонського царя Хамурапі, що передбачали, зокрема, відшкодування шкоди торговців каравану, якщо одного товар одного з членів каравану було знищено чи пограбовано, якщо не виявиться за можливе спіймати винуватців; звільнення торгівців від зобов'язань перед кредиторами в межах шкоди, що спричинена розбійниками каравану тощо [311, с. 4].

Ахеменідський уряд у стародавньому Ірані встановив закон за яким було офіційно започатковано страхування у нотаріальних конторах того часу. Так, страхова традиція починалась щорічно в день Норуз (початок іранського Нового року), коли керівники різних етнічних груп, а також інших бажаючих, вручали подарунки цареві, найбільш важливі подарунки представлялись під час спеціальної церемонії, водночас, подарунки які коштували більше 10000 деррік (золота монета царства Ахеменідів, вагою 8.35-8.42 г.) реєструвались у спеціальному офісі (нотаріальній конторі). Інші дарунки оцінювались свідками у суді та реєструвались окремо. Метою реєстрації було те, що якщо дарувальник потрапляв у біду (пожежа, пограбування тощо), цар або суд надавали такій людині допомогу. Історик і письменник *Jahez* пише в одній зі своїх книг з історії давнього Ірану: «... і коли власник даний момент знаходиться в біді чи хоче побудувати будівлю, встановити до свята, вже його діти у шлюбі, і т.д. один відповідає за це в суді буде перевірити реєстрацію. Якщо зареєстровано сума перевищила 10000 Деррік, він або вона буде отримувати суму в два рази більше». Навіть якщо

людина не пропонувала кошти у якості подарунку або суми його подарунків були незначними, ці дарунки реєструвалися і разі виникнення проблем, про них повідомляли монарху [322].

Правові системи Стародавньої Греції та Риму також містили положення, що регулювали відносини подібні до страхування, в тому числі і відповідальності. Так, страхування існувало у вигляді звільнення від зобов'язань, коли створені страхові спілки відшкодовували за своїх членів витрати по викупу полонених у морських розбійників; збитки, пов'язані з перевезенням вантажу, включаючи витрати на його рятування [224].

Водночас у Стародавньому Римі найбільш поширеним було взаємне страхування в різноманітних професійних союзах та колегіях уставного типу. Відповідно до правил, при вступі в таку організацію необхідно було робити вступний, а потім щомісячні внески. У випадку смерті члену колегії, з фонду виплачувались кошти на гідне поховання її члена. Водночас, статут Ланувійської Колегії містив підстави втрати права на отримання страхової суми, до них відносились: самогубство та прострочка на момент смерті щомісячних внесків більше ніж 6 або 10 місяців.

З розпадом Римської імперії у V-му столітті нашої ери призвели до повторної навали варварів на Європу з півночі та наступи маврів і піратів з Північної Африки, тому між доволі чіткою правовою традицією стародавнього Риму та країнами Європи не було чіткої правової спадкоємності, а римське право стало класичним, університетським правом. Гумберт О. Неллі, історик і професор кафедри страхування Університету штату Джорджія в Атланті зазначала, що зростання християнства з його відразою до лихварства, торгівлі і банківської справи призвела до певної порожнечі у цій сфері у період між падінням Риму і підйомом італійських міст-держав у 12-му столітті нашої ери, однак, ця порожнеча була частково заповнена єврейськими мандрівними торговцями і лихварями та єврейськими купцями, які активно займалися комерцією від Візантії до Північної Африки. Хоча страхуванням торгових операцій активно займались скандинавські та німецькі гільдії, які почали займати місце римських торгівельних та

вантажоперевізних колегій, однак, найбільшого розвитку гільдійно-цехове страхування періоду Середньовіччя набуло в італійських містах-держав в XII-му, XIII-му століттях. Цьому сприяли як капіталістична торгівля, відкриття Шовкового шляху, так і численні хрестові походи та фінансування поїздок паломників до Святої Землі [310].

Кодекс Юстиніана (*Corpus Juris Civilis Iustinianus*) 529-го року увібрав у себе положення Родоських нормативних актів зокрема щодо згаданого положення про викидання товарів [310, с. 1].

Період Середньовіччя у становленні інституту страхування відзначився як збільшенням кількості та конкретизацією страхових випадків, так і виникненням окремого договору страхування. Оскільки до цього страхування було пов'язано з договорами позики, перевезення тощо. Перший відомий договір страхування було укладено в італійському місті-державі Генуя 1347 року. Загалом саме у місті Генуя страхування було найбільш складним та розвиненим [317].

З періоду Середньовіччя, значних змін в становленні інституту страхування не відбувалося і наступним більш міцним поштовхом до розвитку страхування стала Велика Лондонська пожежа (*Great Fire of London*), яка почалася вранці 2 вересня 1666 року з будинку бакалійника, однією з перших будівель, що згоріли, була насосна станція з Темзи, що постачала воду у місто, тому, продовжуючись 5 днів, пожежа знищила більше ніж 13 000 будинків, переважно житлових, церков та деяких комерційних об'єктів. Водночас зупинити пожежу вдалося шляхом повалення межуючих з пожежею будинків. У результаті величезних збитків та частих пожеж стало необхідним знайти шлях зі зменшення ризику згорання майна у наслідок пожежі та способу відшкодування збитків, саме таким способом стало страхування. У 1667 році Крістофер Врен, відомий британський архітектор, котрий займався відновленням Лондону, відзначив на новій мапі міста приміщення для страхової компанії, пізніше, у 1681 році першу страхову компанію «Компанія зі страхування будинків» започаткував економіст Ніколас Барбон [318].

Інакшим чином відбувався розвиток страхування на території сучасної України. Так, правова система Київської Русі розвивалась дещо іншим чином, так, Руська Правда також містила положення, що регулювали відносини подібні до страхових. Значний інтерес викликають норми, що стосуються, наприклад відшкодування шкоди общиною (верв'ю). Так, «якщо хтось вб'є княжого мужа, здійснивши на нього напад, і вбивцю не буде знайдено, то платить за нього та округа, де буде знайдено вбитого» [308]. Розмір виплат залежав від соціального статусу потерпілого.

Ю.Б. Рубіна і 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 у разі скоєння ним випадкового вбивства [236].

До кінця XVIII століття на території Російської імперії, в яку входила Україна, не було своєї вітчизняної страхової організації. Страхові послуги надавали іноземні компанії. Платежі вносилися золотом і йшли за кордон. У 1781 р. Катерина II видала «Статут купецького водоходства», що представляв собою постанову про морське страхування. Страхування від вогню почалося в Росії також за часів Катерини II. А в 1786 р. в Росії була встановлена державна страхова монополія. Для цього в Петербурзі було засновано Державний позиковий банк, причому новому банку дозволялося приймати в заставу лише ті будинки і нерухомість, які у нього ж і будуть застраховані. Функції державної страхової компанії стала виконувати страхова експедиція при цьому банку. Страхова сума становила не більше 75%; тариф премій (страховий внесок) – 1,5% від страхової суми.

З 1797 по 1805 рр. при Державному Асигнаційного банку для страхування товарів були створені і діяли Страхові контори. Ці державні установи розвивалися досить повільно, обсяги страхування були невеликі. Страхова експедиція за 8 років своєї діяльності застрахувала будівель всього на суму 1 млн. 660 тис. рублів. Страхові контори при Державному Асигнаційного банку за перші два роки своєї роботи застрахували товару на суму всього 1 тис. 214 руб [114].

Наступне сторіччя в історії правового регулювання інституту страхування цивільної відповідальності власників ТЗ було ознаменовано появою приватних страхових компаній, які створювалися, здебільшого, у формі акціонерних товариств без монопольних привілеїв, а також кооперативних страхових установ – товариств взаємного страхування.

Слід звернути увагу на те, що крім міських товариств взаємного страхування існували і корпоративні товариства взаємного страхування промисловців і землевласників. Зокрема, перше таке товариство було створено в 1872 р в Київській губернії: ним було Товариство взаємного страхування від вогню бурякоцукрових і рафінадних заводів [114].

Після Жовтневої революції 1917 р. організація страхової справи будувалася на основі трьох декретів: 1) Декрету РНК РРФСР від 23 березня 1918 р., яким був встановлений державний контроль над усіма видами страхування, крім соціального; 2) Декрету РНК РРФСР від 13 квітня 1918 р. «Про організацію державних заходів боротьби з вогнем»; 3) Декрету РНК РРФСР від 28 листопада 1918 р. «Про організацію страхової справи в Російській Республіці», в якому страхова справа у всіх її видах була оголошена державною монополією [114].

Після падіння Російської імперії та створення СРСР, націоналізації майже усіх сфер господарювання, відпала суспільна необхідність в розгалуженій системі страхування. Разом з тим, бурхливий розвиток та поширення автотранспортних засобів не міг не відобразитись на правовій системі СРСР. Тому вперше було здійснено спробу ввести інститут страхування цивільної відповідальності власників ТЗ в законодавство СРСР у 1929 році, втім він поширювався виключно на власників ТЗ – юридичних осіб та через два роки, у зв'язку з відсутністю необхідності та економічних передумов, цей вид страхування було скасовано [2, с. 6].

Оскільки Україна, будучи складовою частиною радянської держави, мала всесоюзне законодавче регулювання правовідносин вона також не здійснювала законодавчого регулювання інституту страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. Хоча в СРСР

юридично робилися спроби запровадити 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.

У 1980-х роках страхування цивільної відповідальності власників ТЗ поширювалось тільки на іноземців, котрі проживали в СРСР, та радянських громадян, котрі на своїх автомобілях здійснювали подорожі за кордон, та здійснювалось Інгострахом [2, с. 6].

Нормативно-правовим актом, який започаткував новий, якісно інший етап розвитку ОСЦПВНТЗ був декрет Кабінету Міністрів України № 47-93 від 10 травня 1993 року «Про страхування» [193]. У ньому, вперше страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (потрібно зазначити, що лише добровільне) зазначається, як окремий самостійний вид страхування. Указ Президента України № 7/94 від 15 січня 1994 року «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів» та Постанова Кабінету Міністрів України № 372 від 7 червня 1994 року про затвердження «Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» встановлюють механізм дії даного виду страхування на ринку страхових послуг України.

Постанова Кабінету Міністрів України від 7 червня 1994 року № 372 передбачала створення моторне (транспортне) страхове бюро України (далі – МТСБУ) – об'єднання страховиків. Об'єктом страхування визначалась цивільна відповідальність власників ТЗ за шкоду, заподіяну потерпілим внаслідок ДТП.

Вказана постанова передбачала зобов'язання укладати договір обов'язкового страхування відповідальності всіма особами з моменту придбання ТЗ (п.7). Договір носив публічний характер, оскільки страхувальник мав право вибору страховика, а страховик не мав права відмовити в укладенні договору жодному страхувальнику (п.8). Під час

здійснення експлуатації ТЗ його власник зобов'язувався мати страховий поліс та пред'являти його на вимогу службових осіб (п.19).

Однак, не дивлячись на суспільну значущість та необхідність інституту страхування відповідальності власників ТЗ, Постанова Верховної Ради України від 28 грудня 1994 року № 333/94-ВР «Про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів», передбачивши зупинення дії постанови Кабінету Міністрів України № 372 на невизначений строк, у певній мірі нівелювала попередні законодавчі надбання.

Новим історично-нормотворчим витком стало прийняття 7 березня 1996 року Закон України «Про страхування» [193]. На меті, даного законодавчого акту було врегулювання ринку страхових послуг. Побудова ринкової моделі економіки, відновлення приватних засад у господарюванні і формування приватного підприємництва зумовили гостру необхідність законодавчої уваги до інституту страхування: від руйнівної дії нещасних випадків, матеріальних збитків при використанні джерел підвищеної небезпеки до несприятливих змін ринкової кон'юнктури тощо.

Вказаний закон встановлював дві форми страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ, а саме страхування добровільне та обов'язкове.

Добровільне страхування – це страхування, яке здійснюється на основі договору між страхувальником і страховиком. Загальні умови і порядок здійснення добровільного страхування визначаються правилами страхування, що встановлюються страховиком самостійно відповідно до вимог цього Закону. Конкретні умови страхування визначаються при укладенні договору страхування відповідно до законодавства. Добровільне страхування у конкретного страховика не може бути обов'язковою передумовою при реалізації інших правовідносин.

На виконання норм Закону України «Про страхування» та з метою забезпечення захисту інтересів потерпілих, у частині ОСЦПВВНТЗ була прийнята постанова Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1996 року

№ 1175 «Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» [191].

З моменту введення обов'язкової форми страхування почали прийматися спеціальні нормативно-правові акти по кожному з видів обов'язкового страхування (медичного страхування, страхування спортсменів вищої категорії, страхування життя і здоров'я спеціалістів ветеринарної медицини, особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, авіаційне страхування цивільної авіації, страхування засобів водного транспорту та ін.) 1 липня 2004 року був прийнятий Закон, він набрав чинності 1 січня 2005 року. Даний законодавчий акт спрямований на забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих при експлуатації наземних транспортних засобів на території України. Незважаючи на велику кількість дискусій, викликаних цим законом, він став беззаперечним кроком вперед.

Зазначеним Законом відповідно до ст. 1 визначено основні поняття: страхувальники; страховики; потерпілі; особи, відповідальність яких застрахована; наземні транспортні засоби; власники транспортних засобів; забезпечений транспортний засіб; страховий поліс; бонус-малус; Уповноважений орган; страховий сертифікат «Зелена картка»; дорожньо-транспортна пригода.

Також Законом визначені основні положення що регулюють: укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності; порядок здійснення страхового відшкодування на території України; діяльність моторного (транспортного) страхового бюро України та ін.

Відповідно до статті 3 Закону, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників.

Прийняття Закону стало результатом, не тільки активного законотворчого процесу Верховної Ради України, а й імплементацією важливих міжнародних принципів та механізмів до національного законодавства.

Однак, за період дії 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 та потерпілих, і в підсумку шкодить споживачу. Незважаючи на численні зміни до Закону (більше 10 разів), певні дискусійні аспекти існують сьогодні. Важливими були зміни 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 року та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» від 17 лютого 2011 року. Останні зміни набрали чинності від 5 лютого 2013 року.

Наступним етапом розвитку інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ стало запровадження міжнародної системи страхування, так, на засіданні 38 Генеральної Асамблеї Ради Бюро, що відбулося у Люксембурзі 27 травня 2004 року, було прийнято рішення про набуття Україною з 1 січня 2005 року статусу «повного члена» в міжнародній системі автомобільного страхування «Зелена картка» за умови виконання Бюро України вимог, виставлених Радою Бюро Міжнародної системи, що були зняті з МТСБУ з 1 січня 2009 року.

Міжнародна система автомобільного страхування «Зелена картка» заснована у травні 1949 року відповідно до положень Женевської рекомендації № 35, прийнятої Підкомітетом по дорожньому транспорту Економічної комісії Організації Об'єднаних Націй для Європи. Основним завданням системи було і є створення механізму захисту інтересів власників транзитних автомобілів та потерпілих від цих автомобілів у країнах відвідування. Система «Зелена картка», яка почала діяти з січня 1953 року,

стала ефективним механізмом гарантій відшкодування шкоди, спричиненої транспортними засобами, зареєстрованими закордоном. «Зелена картка» (отримала назву завдяки кольору полюсу) стала дитям дієвого партнерства національних ринків авто страхування та урядів відповідних країн [303].

Простеження еволюції становлення та розвитку законодавства про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні призводить нас до логічного висновку про доцільність виокремлення наступних етапів правового регулювання досліджуваного нами інституту:

а) становлення та розвиток інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у законодавстві УРСР (1922–1991 рр.);

б) правове регулювання інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів спеціальними законами та підзаконними нормативно-правовими актами України (1991–2004 рр.);

в) уніфікація правового регулювання інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів з актами міжнародного законодавства у сфері страхування (2004 р. – до теперішнього часу).

1.3. Зарубіжний досвід цивільно-правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів

При дослідженні інституту ОСЦПВВНТЗ важливим є аналіз іноземного досвіду нормативно-правового регулювання цього інституту, оскільки це дасть можливість як більш широко розглянути цю проблематику, так і обрати найбільш оптимальну форму нормативно-правового регулювання цих відносин в Україні та визначити подальші перспективи розвитку. Тому, на наш погляд, цікавими є уявлення і погляди про сутність страхування цивільної відповідальності в наукових роботах зарубіжних вчених і фахівців.

Сучасного вигляду страхування відповідальності почало набувати в першій половині XIX ст. Першою країною, яка запровадила страхування відповідальності, вважається Франція – у 1825 р., у тому числі воно стосувалося страхування власників коней і машин [85]. Поштовхом саме до інтенсивного розвитку страхування відповідальності як самостійної галузі страхування слугував стрімкий розвиток промисловості у XVIII – XIX ст. Поступово страхування стало у обслуговувати значно в більшій мірі відтворювальні процеси в економіці та соціальну сферу окремих держав та регіонів. У 60-х роках XIX століття ознаки страхування відповідальності містило страхування від вогню, коли до переліку ризиків договору страхування на випадок пожежі входила відповідальність власника будинку [124].

Як стверджує В. К. Райхер , його розвитку значно сприяли закони про цивільну відповідальність підприємців за наслідки нещасних випадків на виробництві. Вони були видані у зв'язку з швидким зростанням аварій, пов'язаних із застосуванням машинної техніки, і з'явилися свого роду вимушеної поступкою робочим масам, незадоволеним ростом травматизму [195, с. 108].

Перший договір страхування автомобіля було укладено 1896 року у Великій Британії з учасниками перших перегонів автомобілів-ветеранів з Лондона до Брайтона. Разом з тим, вже до 1900 року кілька страхових компаній почали оформлювати поліси страхування ризиків, пов'язаних з експлуатацією автотранспортних засобів, пізніше у 1906 році виникло страхування комерційного транспорту, а у 1910 році – мотоциклів 313, с. 8-9].

Широке застосування автомобільного транспорту почалось після Першої світової війни, однак спочатку для використання автомобіля не вимагалось страхування, тому при ДТП завдана шкода відшкодовувалась у загальному порядку, водночас, постраждалі особи не завжди отримували належної компенсації. Разом з тим, зростання кількості ДТП призвело до

необхідності створення механізмів мінімізації негативних наслідків ДТП та відповідальності власників автотранспортних засобів.

Великого розвитку страхування відповідальності набуло в США. Штати Массачусетс і Коннектикут одними з перших запровадили системи фінансової відповідальності та обов'язкового страхування. У 1925 році штат Коннектикут прийняв закон, яким встановив фінансову відповідальність власників ТЗ, які потрапили у ДТП та завдали збитків більше ніж 100 доларів, так передбачалась «фінансова відповідальність, щоб задовольнити будь-який позов про відшкодування збитку, з причини травми, або смерті, будь-якої людини, принаймні, 10000 доларів». Ця рання фінансова відповідальність встановлювалась з метою доведення фінансової спроможності власників ТЗ відповідати за наслідки першої аварії. У тому ж році штат Массачусетс запровадив відмінний від фінансової відповідальності нормативний акт, а саме вимогу щодо обов'язкового страхування відповідальності власників ТЗ, таке страхування вимагалось до реєстрації ТЗ.

Штат Массачусетс був єдиним штатом, який запровадив таку систему страхування до 1956 року, коли законодавчі збори у Нью-Йорку прийняли законодавчий акт щодо обов'язкового страхування. Наступний штат, що наслідував досвід обов'язкового страхування була Північна Кароліна (1957), більшість інших штатів запровадили обов'язкове страхування відповідальності власників ТЗ через реєстрацію ТЗ у 60-х – 70-х роках минулого століття [325].

Серед інших держав, які першими прийняли нормативні акти про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів перед третіми особами, були Фінляндія, Норвегія, Данія (1927 р.), Австрія (1929 р.), Великобританія (1930 р.), Швейцарія та Люксембург (1932 р.), Ірландія (1934 р.), Чехословаччина (1935 р.) та інші [178, с. 34]. Вже у той час, ситуація яка склалася на дорогах об'єктивно давала зрозуміти про важливість та доцільність державного регулювання в даній сфері. Закони цих країн передбачали обов'язкову форму проведення даного виду страхування.

У 1930 році було прийнято законопроект «Акт про дорожній рух» (The Road Traffic Act), який вводив обов'язковий вид страхування у Великій Британії з метою відшкодування можливої шкоди, завданої постраждалим у ДТП особам, при використанні автомобілів на дорогах загального користування. Тоді як при використанні автомобіля на приватних дорогах такий вид страхування не був обов'язковим [331]. У 1939 році аналогічний нормативний акт було прийнято у Німеччині.

Водночас у Ірландії було прийнято по аналогії в Великою Британією закон «Акт про дорожній рух» (1933), який поряд з обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності власників ТЗ, при використанні ТЗ на дорогах загального користування, застосовував також інакший спосіб захисту інтересів постраждалих від ДТП осіб, а саме депозитування певної суми коштів на рахунку. Розмір зазначеної суми встановлював Верховний Суд за узагальненням розгляду справ про ДТП, окрім того, Верховний Суд надавав згоду на таке депозитування. Цікаво, що вказане положення про можливість депозитування суми, було перенесено у «Акт про дорожній рух» 1961 року, який діє й досі. Разом з тим, з 1968 року дозвіл на депозитування та розмір необхідної для депозиту суми визначає міністр транспорту[326].

На думку Жюліо де ля Морандьєра, метою страхування цивільної відповідальності для страхувальника є його забезпечення «від наслідків збитку, який може виникнути для його майна від наслідків його винних дій, інших фактів, що тягнуть його відповідальність перед третіми особами» [70, с. 339].

Інший французький вчений, Р. Саватьє, відзначає, що «в сучасних умовах цивільна відповідальність настільки розширилася і стала настільки серйозною, що становить небезпечний ризик, який у кожному окремому випадку не може бути окремо оцінений. Цей ризик страхувальника приймає на себе страховик за оплачувані йому страхові внески. Страховик несе відповідальність незалежно від юридичної відповідальності страхувальника» [216, с. 326].

Американські вчені розглядають страхування відповідальності як засіб захисту майнових інтересів страхувальників. Так, Р. Мер і Е. Каммак пишуть: «Безліч різних договорів укладаються компаніями, що спеціалізуються на страхуванні від нещасних випадків, з метою захисту держателів полісів від збитків, що виникають внаслідок задоволення позовних вимог про відшкодування шкоди, заподіяної ними з необережності». На їх думку, подібні договори не є договорами на користь третіх осіб, так як їх мета – відшкодувати втрати страхувальника, і тільки деякі особливості їм додають право зазначати те, що втрати ці виникають через необхідність страхувальника відшкодувати заподіяну шкоду третім особам [321, с. 294].

Аналогічної точки зору дотримується і Е. Паттерсон, який визначає страховий ризик при страхуванні цивільної відповідальності як «відповідальність відшкодувати третій особі збитки, що накладається судовим рішенням або договором» [323, с. 117].

Найбільш яскраво розуміння мети страхування відповідальності як охорони інтересів страхувальника виражено колумбійським вченим Е. Саніналданою, котрий зазначив, що «страхування відповідальності надає захист попри вимоги про відшкодування збитків і втрат, а отже, служить гарантією проти втрати власності страхувальником » [328, с. 54].

Англійський вчений Е.Р.Х. Айвамі в своїй роботі, посилається на легальне визначення страхування відповідальності, наявне в законі про страхові компанії 1974 року та відзначає, що «ведення справи страхування відповідальності означає укладення договорів страхування проти ризиків застрахованих осіб та взяти на себе відповідальність перед третіми особами» [319, с. 558].

Зарубіжні вчені схильні розглядати страхування відповідальності як засіб захисту матеріальних інтересів особам, які виступають тими, хто страхує можливість завдання потенційних збитків завдавачів-страхувальників збитку третім особам.

За своєю організаційно-правовою формою страхування на Заході ділиться на два основних види: приватне і публічне. При цьому, як

відзначають фахівці, не можна ототожнювати страхування публічне з обов'язковим страхуванням, а страхування приватне з добровільним страхуванням. Так, наприклад, страхування в німецьких громадських страхових установах в деяких випадках здійснювалось в обов'язковому порядку, в інших – на засадах добровільності [4, с.51, 63-66,141;].

Страхування відповідальності в західних державах з'явилося «з встановленням в законодавстві інституту загальної цивільної відповідальності підприємців» [57, с. 47].

У Німеччині страхування цивільної відповідальності виникло безпосередньо після прийняття закону про цивільну відповідальність підприємців у 1871 р.

У Великобританії інститут страхування існував за французьким зразком – 1825 р., проте отримав інтенсивний розвиток як самостійний вид страхування у 1880 р. у зв'язку з прийняттям зазначеного закону.

Крім того, законодавчі акти, що регламентують цивільну відповідальність підприємців зумовили виникнення нового виду страхування на підприємствах, – колективного страхування робітників від нещасних випадків. У зв'язку з активним науково-технічним прогресом в системі капіталістичного страхування почала зростати кількість інших страхових випадків. Значно зросла кількість промислових ризиків та рівень їх загрози. Зокрема пішли зміни у розвитку продуктивних сил значно збільшили кількість і ступінь ризиків. Розширення використання енергії атомів, пожегавлення транспортного сполучення, використання полімерів – всі ці обставини призвели до того, що ризик майнових втрат став невід'ємною частиною життя кожного.

Іншими словами, науково-технічний прогрес призвів до виникнення багатьох нових видів страхування. Причому в основі їх лежала як небезпека, породжувана технікою для третіх осіб, так і небезпека, якій піддаються самі об'єкти цієї техніки. Перший вид небезпеки викликав страхування цивільної відповідальності, автомобільне та авіаційне страхування пасажирів, вантажів; другий – страхування автомобільної та іншої техніки. При цьому деякі види

страхування стали проводитися в обов'язковій формі, зокрема страхування цивільної відповідальності [169, с. 77].

В англійській та американській літературі, а також у практиці страхових компаній, всі види страхування відповідальності були включені в особливий клас страхування – страхування від нещасних випадків (у США цей клас позначався терміном «casualtyinsurance», а в Англії – терміном «accidentinsurance»). У свою чергу, страхування відповідальності, яке може бути позначено терміном «страхування третіх осіб», в зарубіжних правопорядках ділилося на наступні групи: 1) страхування відповідальності підприємців; 2) страхування відповідальності автовласників. Воно, як правило, було складовою частиною так званого «автомобільного страхування»: «automobileinsurance» в США, «motor-vehicleinsurance» в Англії [246, с. 58].

В англо-американській правовій системі в інституті страхування цивільної відповідальності прийнято розрізняти такі види: страхування прямої відповідальності та страхування евентуальної відповідальності. Варто зауважити, що страхування відповідальності власників транспортних засобів є найбільш відомим видом страхування цивільної відповідальності.

Причиною цього стало бажання законодавчої влади цих держав забезпечити потерпілих в ДТП гарантією відшкодування заподіяної їм шкоди. Іншою причиною було те, що обов'язкова форма проведення страхових операцій зумовлювала повне охоплення страхуванням наявного в тій чи іншій країні парку автотранспортних засобів, що забезпечує домінуюче місце даного виду страхування в обсязі страхових премій.

Судячи з вищезазначеного, можна констатувати, що результати проведеного нами дослідження дають можливість стверджувати, що в переважній більшості європейських країн обов'язкове страхування цивільної відповідальності є добровільним та обов'язковим.

Проте, досить тривалий час було невирішеним питання забезпечення виплати компенсації постраждалим від події винним у якій був іноземець. Оскільки ця особа до пред'явлення до неї претензій залишала країну, не

відшкодувавши попередньо збитки потерпілим. Таким чином, постраждалі можуть сподіватися лише на судовий захист, що заснований на Європейській конвенції про видачу правопорушників між визначеними державами. Згодом в країнах Західної Європи було розроблено нову ідею введення системи, яка стала вигідною як для автовласників, так і для можливих жертв ДТП. Ця система повинна була позбавити іноземних автовласників, що переміщаються по території Європи, від необхідності виконання численних додаткових вимог щодо обов'язкового страхування відповідальності, передбачених законодавством тієї чи іншої держави. Водночас система гарантування повинна була забезпечити захист інтересів потерпілих, коли шкода при ДТП заподіяно іноземним громадянином.

У 1948 р. на Міжнародній зустрічі представників робочої групи з проблем законодавства було схвалено пропозицію про використання досвіду зі страхування цивільної відповідальності, чинного в Скандинавії протягом кількох років. Так було покладено початок розробці та введенню в ряді держав системи, що отримала назву «Зелена карта». Ця система була введена в дію 1 січня 1953 року. У загальному вигляді «Зелена карта» – це, з одного боку, назва системи міжнародних договорів, а з іншого – страховий сертифікат про обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності. Сертифікат «Зеленої карти» служить підтвердженням наявності страхування на території всіх країн, що беруть участь в угоді. Володіючи «Зеленою картою», власник автомобіля може в'їжджати в будь-яку країну, що бере участь у системі, не набуваючи на кордоні додатковий страховий поліс [303, с. 29-31].

Отже, за основу в цьому випадку взято ефективний механізм врегулювання процесу відшкодування збитків за умови, коли ДТП скоюється з вини автовласника – громадянина іноземної держави. У випадку виникнення зазначеної ситуації потерпілого повідомляють на тій же підставі, що і постраждалих з вини громадян – мешканців цієї ж країни.

Сьогодні ця система об'єднує 44 країни: всі європейські держави, крім Росії, а також ряд держав середземноморського басейну, північної Африки та

Азії. Усі колишні республіки СРСР, розташовані вздовж західного кордону Росії, також є членами цієї системи [36, с. 16-22].

Отже, міжнародний союз «Зелена карта» складається з таких органів: Рада Бюро – орган управління системи, що представляє собою асоціацію Національних Бюро держав-учасників системи «Зелена карта». Генеральна Асамблея – вищий орган Ради Бюро, що складається з представників усіх національних страховиків держав-учасників системи «Зелена карта». Очолює Генеральну Асамблею Генеральний секретар. Крім Генеральної Асамблеї та Радою Бюро діє Керуючий комітет, який здійснює функції виконавчого органу Ради Бюро.

У державі, бажаючому вступити в систему «Зелена карта», має бути створено Національне Бюро, членами якого стають всі страховики, що займаються обов'язковим страхуванням автоцивільної відповідальності [92, с. 18-29], а також національний гарантійний фонд, який здійснює відшкодування збитків. Кожне Національне Бюро стає стороною двостороннього міжнародного договору, який визначає дію системи «Зелена карта» і укладається з Національними бюро інших країн.

Також у держави, що претендує на вступ до системи «Зелена карта», повинен вступити і діяти Закон «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, мотоциклів та інших самохідних машин». Остаточне рішення про зарахування країни-претендента в міжнародну систему «Зелена карта» приймає Генеральна Асамблея за умови, що більшість всіх членів-учасників Ради Бюро погодяться підписати Універсальний договір з органом, який уповноважений виконувати функції Бюро автостраховиків від особи країни-претендента.

Правовідносини, що виникають в результаті завдання власниками автомобілів матеріальних та моральних збитків в зарубіжних країнах, врегульовані Першою, Другою і Третьою Директивами Ради ЄС (1972, 1983 і 1990 р.р.), які носять назви відповідно з обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності.

В межах питань, що будуть розглядатися, є необхідність акцентувати увагу на положеннях кожної з Директив.

Перша Директива 72/166/ ЄС від 24 квітня 1972 містить визначення основних понять. Виходячи з положень зазначеного документа, транспортним засобом називають будь-який автотранспортний засіб, призначений для пересування по суші, що приводиться в дію механічною силою, але не використовує для переміщення рейки, а також будь-який причіп, незалежно від того, приєднаний він чи ні.

Постраждалою особою визнається будь-яка особа, яка має право на отримання компенсації в рахунок відшкодування будь-якої шкоди, заподіяної у зв'язку з використанням автотранспортного засобу, її життю, здоров'ю або майну.

Під Національним Бюро страховиків розуміють професійну організацію, що об'єднує страховиків, яким належить на території даної держави право здійснювати страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Крім цього, в ній йдеться про «Зелену картку» як про міжнародний сертифікат страхування.

Також Директивою встановлено порядок створення єдиного страхового поля відносно обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності в Європі.

З метою створення зазначеного страхового поля варто зробити декілька методичних кроків, по-перше, укласти угоду між національними бюро страховиків про порядок взаємодії, по-друге, зобов'язати країни-учасниці ввести систему обов'язкового страхування відповідальності автовласників.

Проте, в ході реалізації положень Директив, країни-учасниці зіткнулися з низкою проблем, що суперечить нормам національного законодавства, що стосується обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників. В кожному випадку визначають різні умови, обсяг і межі страхового покриття.

Оскільки ті завдання, які не мають логічного відображення в Першій Директиві, отримали відображення у Другій Директиві 84/5 / ЕЕС від 30

грудня 1983 року, в якій закріплено порядок відшкодування шкоди, заподіяної майну потерпілих осіб, встановила мінімальне страхове покриття за зобов'язаннями з заподіяння шкоди життю, здоров'ю та майну потерпілих осіб.

Тому обов'язковою сумою, що повинна покриватися страховкою у разі заподіяння шкоди життю або здоров'ю, повинна бути не менше 350 000 ECU у розрахунку на одного потерпілого. У випадку завдання шкоди кільком потерпілим суму варто збільшити, що обумовлено кількістю потерпілих у аварії. У випадку заподіяння шкоди майну сума становить 100 000 ECU з розрахунком на вимоги щодо збитків, завданих певною подією, незалежно від числа постраждалих. Єдиним загальним правилом для країн-учасниць є встановлений єдиний ліміт – 600 000 ECU по кожному ДТП.

Так, кожна держава – член ЄС повинна заснувати або делегувати визначеному органу право здійснювати виплати постраждалим у випадках, коли винна особа, яка завдала збитку, залишилася невідомою, або громадянська відповідальність автовласника не була належним чином застрахована. В такому випадку потерпілий наділявся правом безпосередньо звертатися до такого органу. Поряд з цим в Директиві був обмежений перелік обставин, які визволяли б страховика від обов'язку здійснити виплати компенсації шкоди, заподіяної третім особам. Виходячи з положень Другої Директиви, страховик може відмовитися від виплати компенсації потерпілій особі в двох випадках:

1) за умови, що постраждала особа, може отримати відшкодування збитку через певний орган страхового забезпечення;

2) у випадку, коли причиною ДТП став автотранспортний засіб, вкрадений або захоплений з використанням насильства, а пасажир або власник знав про цей факт.

Досить ефективним засобом для страхування стала можливість закріплена у Директиві, яка слугує гарантією запорукою виплати компенсації потерпілим внаслідок ДТП навіть в тому випадку, коли шкода заподіювалася автотранспортним засобом, який було вкрадено або захоплено

силою. За цією умовою виплати та компенсації здійснюються не установою. Що проводить страхування, а відповідною організацією, якій делеговані повноваження стосовно виплати матеріальних збитків або спеціально створеним органом з покриття витрати – гарантійним фондом.

Єдиним недоліком, що уповільнював хід виплат потерпілим внаслідок ДТП, була умова, зазначена у положеннях Другої Директиви, встановлювалося, що гарантійні фонди часто в якості обов'язкової умови декларували необхідність доведення того, що особа, яка завдала шкоди, в змозі сплатити або відмовляється відшкодувати завдані збитки. Саме у зв'язку з виникненням таких протиріч між гарантійним фондом та страховиками відбувалося уповільнення компенсаційних виплат.

Відповідно до Третьої Директиви 90/232 / ЕЕС від 14 травня 1990 року у разі появи спірних питань між гарантійним фондом і страховиком з вищевказаного питання, перший і другий повинні в першу чергу провести виплату потерпілому внаслідок ДТП. Крім того, одним із обов'язкових правил є право сторін, які мають відношення до ДТП, в максимально короткий термін бути повідомленими про орган, організацію чи особу, які будуть здійснювати виплати.

Також Третьою Директивою до переліку потерпілих були включено пасажирів, а також введено єдиний поліс та уніфікований тариф, що застосовують на території всіх держав-учасниць.

Разом з тим слід зазначити, що питання уніфікації національних законодавств зі страхової справи, тобто створення єдиного страхового ринку на території країн-членів ЄС, залишаються постійно актуальними, в тому числі і в галузі страхування автоцивільної відповідальності, оскільки розвиток міжнародного ділового співробітництва, зростання автомобільних перевезень та взаємного автомобільного туризму вимагає комплексного вирішення проблем страхового захисту громадян, як в межах своєї країни, так і за її межами [293, с. 265].

Відповідно до положення Директиви 2009/103/ЄС від 16 вересня 2009 року щодо страхування цивільної відповідальності по відношенню до

використання автотранспортних засобів та забезпечення виконання зобов'язань щодо страхування такої відповідальності, з метою імплементації законодавства ЄС і посилення захисту прав споживачів у сфері ОСЦПВВНТЗ необхідно опрацювати та внести зміни до Закону, якими будуть враховані ці зміни і стануть комплексним удосконаленням діяльності в сфері ОСЦПВВНТЗ, зокрема, щодо:

- 1) уточнення термінології та понять, що визначені законодавством;
- 2) страхового покриття для власників автотранспортних засобів, які перебувають на території держав-членів ЄС;
- 3) забезпечення компенсації шкоди майну потерпілих в наслідок дорожньо-транспортної пригоди, заподіяної невстановленим транспортним засобом або автотранспортним засобом, щодо якого страхове зобов'язання не було виконане;
- 4) обов'язку МТСБУ надавати обґрунтовану відповідь за запитом постраждалої особи щодо виплати компенсації;
- 5) забезпечення порядку невідкладної компенсації постраждалим особам у випадках виникнення суперечки між МТСБУ та страховиком щодо таких виплат;
- 6) забезпечення права страхувальника на отримання виписки щодо вимог третьої сторони за його договорами страхування тощо [206].

Необхідно відзначити, що Директиви Ради ЄС регулюють в цілому лише загальні ключові питання обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, необхідні для гармонізації законодавства країн-учасниць ЄС, тому вся деталізація цього виду страхування здійснюється на національному рівні держав ЄС.

В даному аспекті видається доцільним розглянути правове регулювання відносин обов'язкового страхування відповідальності автовласників на прикладі діючого правопорядку в Англії. У цій державі існує три види договорів страхування відповідальності автовласників:

1) договір страхування «законної» відповідальності відповідно до положень Акту про автодорожній рух 1972 року, який передбачає положення, коли страховик приймає на себе зобов'язання по відшкодуванню тільки шкоди, заподіяної життю та здоров'ю потерпілого після настання страхового випадку.

2) договір страхування «повної відповідальності», передбачає положення про відшкодування шкоди, заподіяної як здоров'ю, так і майну потерпілого.

3) всеосяжне автомобільне страхування, за яким передбачається три види покриття: а) страхування на випадок пропажі або аварії застрахованого автомобіля; б) страхування «повної» відповідальності перед третіми особами; в) страхування з метою покриття витрат на лікування, як страхувальника, так і пасажирів; г) страхування з метою відшкодування вартості втрачених речей [315, с. 919].

Базові в англійському законодавстві норми про страхування відповідальності власників автомобілів протягом тривалого часу складали прийняті в 1930 році такі нормативно-правові акти: Акт про автодорожній рух і Акт про третіх осіб (права проти страховика). У 1972 році були внесені істотні зміни і доповнення в Акт про автодорожній рух. Основні положення, щодо страхування відповідальності автовласників, викладені в частині IV названого вище акту.

В ст. 143 Акту про автодорожній рух зазначено, що «власники автомобілів повинні бути застраховані від ризику заподіяння шкоди третім особам». Якщо у особи, яка використовує автомобіль немає дійсного полісу страхування його відповідальності перед третіми особами, то використання автомобіля чи дозвіл використовувати автомобіль на дорозі вважається протизаконним, та особа визнається винною в порушенні зазначеної норми. [6].

Слід акцентувати увагу на проблемі визначення переліку осіб, які відповідно до закону можуть відноситися до категорії «третіх осіб», чії інтереси забезпечує страхування відповідальності автовласників. До цієї

категорії осіб відповідно до положень ст. 143 Акту належать пішоходи, власники інших автомобілів, а також пасажери, що знаходилися в момент аварії в автомобілі страхувальника.

Важливим моментом, зазначеним в положенні ст. 147 Акту про автодорожній рух 1972 року визначено період вступу в дію договору страхування. Зокрема, страховий поліс є недійсним до того періоду, поки не буде виконано ряд вимог, серед яких:

- 1) допоки страховик не передав страхувальнику сертифікат, належної форми;
- 2) за умови, що сертифікат містить всі істотні умови договору та має відповідне правильне процесуальне оформлення.

Стаття 149 Акту має положення, в яких закріплено порядок виплати страхового відшкодування після настання страхового випадку, але не страхувальнику, а потерпілому і його правонаступникам.

У статтях 151-155 зазначеного Акту закріплено безліч технічних норм, зокрема :

стосовно доказової сили юридичних документів, які супроводжують висновок і виконання договору;

стосовно певних фіксованих платежів, які повинен здійснювати винний у завданні шкоди після настання страхового випадку та ін.

Судячи з вищезазначеного, можна висловити точку зору, що Акт про автодорожній рух 1972 року регламентує така засадничі принципи:

закріплює обов'язкове страхування відповідальності власників автомобілів за заподіяння шкоди здоров'ю третіх осіб;

визначає систему заходів для «спонукання» до укладення відповідного договору;

вказує коло осіб, зобов'язаних страхувати свою відповідальність, а також коло третіх осіб;

визначає момент початку дії договору;

встановлює порядок виплати страхового відшкодування після настання страхового випадку;

закріплює коло прав потерпілого по відношенню до страховика тощо.

Відповідно до норм чинного законодавства Великобританії постраждала сторона має право не подавати претензію щодо страхового відшкодування до страхової компанії, таким чином, застрахована відповідальність сторони – особи, яка завдала шкоди, на протипагу цьому особа, якій завдано шкоду, може подати позов безпосередньо проти винного у завданні шкоди.

Увага варто також звернути на те, що англійське законодавство не закріплює абсолютного мінімального ліміту у зв'язку з заподіянням тілесних ушкоджень. Загальне право Великобританії відрізняється від правових систем держав континентальної Європи, перш за все тим, що воно не систематизоване й ґрунтується на судових прецедентах. Особливістю є те, що в результаті історичного розвитку в окремих графствах сформувався різний досвід, який, на відміну від більшості правових систем країн континентальної Європи, не містить поняття об'єктивної відповідальності, яка не залежить від наявності вини в заподіянні тілесних ушкоджень в результаті управління автотранспортним засобом. На протипагу цьому, зазвичай, регламентують принцип відповідальності, що ґрунтується на понятті провини.

Таким чином, цивільну відповідальність покладають на тих осіб, які не виконують передбачений законом обов'язок дотримуватися обережності. Зазвичай заявник повинен довести, зокрема наявність порушення обов'язку дотримуватися обережності, рішення суду, як правило, мають тенденцію, з одного боку, до розширення поняття обов'язку дотримуватися обережності – досить часто це правило трактується на користь пішоходів, а з іншого боку, використовують поняття доказу, достатнього при відсутності спростування та перекладення тягара доказування провини на особу, яка завдала шкоду, а це, в свою чергу, відповідає нормам чинного законодавства держав континентальної Європи.

Прецедентне право Великобританії не закріплює відмінностей між дефініціями матеріального і морального збитку. Не зважаючи на норми

чинного законодавства, у випадку визначення матеріального і морального збитку, що був завданий в результаті нанесення шкоди життю і здоров'ю людини, існує зобов'язання відповідного органу сплатити страхову компенсацію.

Користуючись положеннями Закону про дорожній рух Великобританії член сім'ї чи близький родич загиблого в ДТП може подати позов про відшкодування моральної шкоди у розмірі до GBP 7500 (EUR 11369).

Термін позовної давності у законодавстві Англії у разі, якщо підставою для претензії послужили протиправні дії, складає 3 роки. Цікавим є той факт, що почато відліку для визначення позовної давності розпочинається з моменту не повідомлення суду позивачем про заподіяння йому тілесних ушкоджень, а з моменту вчинення ДТП. Проте, якщо потерпілою особою є неповнолітній, термін позовної давності розпочинається з моменту настання його повноліття (18 років).

Варто звернути увагу на загальнообов'язкове страхування автоцивільної відповідальності в Ірландії, де закріплено найвищий рівень тарифів у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспорту у Європі.

Більшість наймасштабніших за оборотом коштів страхові компанії входять до Ірландського союзу страховиків (IrishInsuranceFederation–IIF), на який припадає 98% страхового ринку. Так щороку бюджет Ірландського союзу страховиків має обсяг грошового обороту в розмірі 6 млн. євро.

В 1961 році було введено загальнообов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Ірландії. Ключовим нормативно-правовим актом, що регламентує обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності, є Закон про дорожній рух (RoadTrafficAct), який закріплює страхові суми, права та обов'язки страхувальників, страховиків та потерпілих від ДТП. Також додатковим документом, що регулює обов'язкове страхування є «RoadTraffic (CompulsoryInsurance) Regulations».

Варто зауважити, що обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності є єдиним видом загальнообов'язкового страхування в Ірландії. Згідно із положенням норм Закону про дорожній рух в межах обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автомобілів в Ірландії здійснюється страхування двох типів ризику:

- завдання шкоди життю і здоров'ю третіх осіб (в тому числі пасажиром транспортного засобу), у цьому випадку страхова сума необмежена;

- завдання шкоди майну третіх осіб. У цьому випадку страхова сума становить 250 тис. євро на всіх потерпілих та на кожний страховий випадок.

Ірландія, як член Європейського Союзу, має певне правило, відповідно до якого страхові тарифи за обов'язковим страхуванням автоцивільної відповідальності встановлюються страховиками самостійно і залежать від наступних чинників:

- 1) групи транспортного засобу;
- 2) віку, стажу та статі водія;
- 3) типу ліцензії допущених до управління;
- 4) наявності або відсутності страхових випадків;
- 5) місця реєстрації транспортного засобу.

За умови, якщо особа винна у вчиненні ДТП зникла з місця події або у тому випадку, коли не була застрахована, постраждалий може розраховувати на компенсаційні виплати, які покривають не тільки шкоду, заподіяну життю чи здоров'ю, а й шкоду, завдану майну третіх осіб. Компенсаційні витрати потерпілим здійснює Ірландське моторне бюро (Motor Insurers Bureau of Ireland – MIBI).

Як у будь-якому іншому випадку, за умови банкрутства страхової компанії компенсаційні виплати не проводяться. Зазвичай, це стало умовою в Ірландії так званою усталеною практикою, при якій неплатоспроможна компанія, поглинається іншою страховою компанією, що бере на себе всі її зобов'язання (в т.ч. і перед потерпілими). Сума такої страхової виплати за відшкодування матеріальної шкоди, заподіяної життю або здоров'ю, в

Ірландії вдвічі більша, ніж в Англії, а розмір шкоди, завданому майну третіх осіб відрізняється становить половину завданої шкоди.

Отже, на сьогодні страхування автоцивільної відповідальності здійснюється практично у всіх країнах світу. За сумарною кількістю коштів, які надходять в загальний страховий фонд з усіх видів страхування відповідальності засобів (страхових премій), він, безумовно, займає перше місце (в межах 60-70% всього фонду). Саме цим обумовлено домінуюче місце страхування цивільної відповідальності власників автомобілів серед інших видів страхування цивільної відповідальності.

Висновки до розділу 1.

1. Дослідження має ґрунтуватись на динамічному та статичному методологічному аспектах, при цьому динамічний аспект пов'язаний з аналізом проблеми генезису, походження та розвитку наукового знання, що дає можливість говорити про методологію наукового дослідження, зорієнтовану на пошук нового знання, тоді як статичний аспект методології зорієнтований на вивчення та аналіз результатів отриманого знання, його форм та структур. У даному випадку говорять про методологію існуючого знання, як результат попереднього дослідження.

2. На сьогодні відсутні комплексні дослідження історії цивільно-правового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів, що не дає можливості комплексно простежити історію формування інституту страхування та його спеціальних видів, разом з тим, доволі мало досліджень правового регулювання страхування та його видів, особливо з урахуванням динаміки змін у законодавстві та потреб суспільного розвитку.

3. Початок формування засад страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів можна простежити з 3000 тисячоліття до нашої ери, коли можна спостерігати ознаки появи перших форм страхування.

4. Страхування цивільної відповідальності власників ТЗ у сучасному вигляді з'явилася вперше в країнах Західної Європи у 30-х роках ХХ

сторіччя. В цей же період сформувалась сучасна система та уявлення про форми та мету страхування цивільної відповідальності власників ТЗ і необхідність запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників ТЗ. Хоча перші ознаки автострахування були помітними наприкінці ХІХ-го століття.

5. Причинами запровадження страхування цивільної відповідальності власників ТЗ є: - ТЗ як джерело підвищеної небезпеки; - шкідливі наслідки використання ТЗ можуть бути завеликими для відшкодування з боку власника ТЗ, що може унеможливити подолання негативних наслідків ДТП, зокрема, відшкодування шкоди потерпілим тощо.

6. Необхідність впровадження ОСЦПВВНТЗ в Україні обумовлена постійними збільшеннями кількості автотransпортних засобів, інтенсифікацією та незадовільним станом безпеки дорожнього руху, дорожніх шляхів, високим показником аварійності, травматизму і смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

7. Етапами еволюції становлення та розвитку законодавства про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні є:

а) становлення та розвиток інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у законодавстві УРСР (1922–1991 рр.);

б) правове регулювання інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів спеціальними законами та підзаконними нормативно-правовими актами України (1991–2004 рр.);

в) уніфікація правового регулювання інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів з актами міжнародного законодавства у сфері страхування (2004 р. – до теперішнього часу).

8. У довготривалому процесі становлення в Україні ОСЦПВВНТЗ на сьогодні можна вважати незавершеним, таким, що потребує якісних змін. У

цілому ж прийняття Закону у контексті офіційного включення України у склад повних членів Міжнародної системи страхування «Зелена картка» стало важливим етапом регулювання відносин ОСЦПВВНТЗ.

9. Проведений аналіз показав, що в європейських країнах існує добре налагоджена система забезпечення постраждалого в ДТП. Однак помітна різниця між системами страхування, застосовуваними в різних країнах, і немає такої системи в одній країні, яка була б ідеальною для іншої. Разом з тим позитивний досвід проведення обов'язкового страхування в зарубіжних країнах повинен врахований українським законодавцем для вдосконалення чинного правопорядку в області обов'язкового страхування.

РОЗДІЛ 2

ЮРИДИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1. Поняття, сутність та види договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Слід зазначити, що, страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є найбільшим і найдинамічнішим сектором ринку страхування, оскільки саме він закріплює права та обов'язки страховика та страхувальника, визначаючи порядок та умови відшкодування шкоди, завданої в результаті вчинення ДТП.

Розпочинаючи аналіз договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, слід звернути увагу, що на сьогодні чинне законодавство не містить спеціального його визначення. Разом з тим, нормативно-правові акти містять визначення договору страхування, який є родовим щодо договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ. Так, відповідно до статті 979 ЦК України, за договором страхування одна сторона (страховик) зобов'язується у разі настання певної події (страхового випадку) виплатити другій стороні (страхувальникові) або іншій особі, визначеній у договорі, грошову суму (страхову виплату), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі та виконувати інші умови договору. Аналогічну дефініцію містить Господарський кодекс України, ч. 1 ст. 354 якого говорить про те, що за договором страхування страховик зобов'язується у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній страхувальником у договорі страхування, а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору.

Дещо інше визначення міститься у ч.1 ст. 16 Закону України «Про страхування», де зазначено, що договір страхування - це письмова угода між страхувальником і страховиком, згідно якої страховик бере на себе зобов'язання у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній у договорі страхування страхувальником, на користь якої укладено договір страхування (надати допомогу, виконати послугу тощо), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору [193].

Порівнюючи нормативні визначення договору страхування, слід звернути увагу, що вони фактично дублюють один одного, однак більш вдалим є визначення, яке міститься у Закону України «Про страхування». Разом з тим нормативні визначення страхування містять певну неточність: в них зазначається, що страховик зобов'язується у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній страхувальником у договорі страхування, однак, особливістю договору страхування відповідальності власників ТЗ є те, що не можна визначити і передбачити у договорі осіб, котрі можуть отримати страхову виплату. Тобто, запропоноване у законодавстві визначення не охоплює вказаний вид страхування.

Щодо дефініції договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, то з урахуванням викладеного ми визначаємо такий договір як домовленість двох сторін (страховика і страхувальника), відповідно до якої одна сторона (страховик) зобов'язується у разі настання внаслідок використання наземного транспортного засобу певної події (страхового випадку) виплатити потерпілому (третій особі, якій завдано шкоду) грошову суму (страхову виплату), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у встановлені договором строки та виконувати інші умови договору.

Ми вважаємо, що таке визначення має більш вдалу конструкцію, оскільки дозволяє охопити і страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Окремої уваги заслуговує класифікація договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Вбачається, при проведенні поділу таких договорів необхідно виходити із тих критеріїв, за якими відбувається класифікація страхування як виду цивільно-правових відносин.

Так, в юридичній літературі страхування, за формою проведення, зазвичай, класифікують на: добровільне (страхування, що здійснюється на основі договору між страхувальником і страховиком) і обов'язкове (ґрунтується на засадах імперативності, виникає на основі закону незалежно від волі учасників страхових правовідносин, їх фінансових можливостей) [280, с. 276].

До речі, саме з таких позицій виходить і законодавець, який у статті 5 Закону України «Про страхування» виокремлює дві форми страхування: обов'язкове та добровільне.

Згідно зі ст. 6 Закону України «Про страхування» видами добровільного страхування можуть бути: страхування життя; страхування від нещасних випадків; медичне страхування (безперервне страхування здоров'я); страхування здоров'я на випадок хвороби; страхування залізничного транспорту; страхування наземного транспорту (крім залізничного); страхування повітряного транспорту; страхування водного транспорту; страхування вантажів та багажу (вантажобагажу); страхування від вогневих ризиків та ризиків стихійних явищ; страхування майна; страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника); страхування відповідальності власників повітряного транспорту (включаючи відповідальність перевізника); страхування кредитів (у тому числі відповідальності позичальника за непогашення кредиту); інші види добровільного страхування.

У ст. 7 Закону України «Про страхування» наведено перелік видів обов'язкового страхування, які здійснюються (або мають здійснюватися) в Україні. При цьому встановлено, що забороняється здійснення обов'язкових видів страхування, що не передбачені цим Законом (ч. 2 ст. 5 Закону України «Про страхування»).

Враховуючи наведене, вважаємо за доцільне провести класифікацію договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів залежно від внутрішньої волі сторін на договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і договори добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. При цьому, основною відмінністю між цими договорами є імперативний характер першого договору (укладається на підставі прямої вказівки закону незалежно від внутрішньої волі його сторін), оскільки при укладенні договору добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів волевиявлення його суб'єктів завжди є вільним і відповідає їх внутрішній волі.

Разом з тим, на сьогоднішній день ні в Законі, ні в інших нормативних актах не міститься поняття договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ. На нашу думку це є недоліком українського законодавства, тому ми пропонуємо закріпити нормативне визначення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

О. О. Кульчій під договором ОСЦПВВНТЗ розуміє насамперед юридичний факт, вияв волі сторін до вступу у відповідні правовідносини. Однак його необхідно розглядати нерозривно із породженими ним правовідносинами [110, с. 93].

Слід також погодитись з В. М. Никифороком, який слушно звертає увагу, що обов'язкове страхування цивільної відповідальності, незважаючи на обов'язковість, оформляється як договір страхування, який укладається між страхувальником та страховою компанією. Такий договір переслідує подвійну

мету [112] 1) забезпечення потерпілим особам відшкодування збитків, заподіяних власниками транспортних засобів під час їх експлуатації [226]; 2) охорона економічних інтересів особливої категорії страхувальників – власників механізованих засобів транспорту. Таким чином, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є гарантією збереження матеріальних благ цих власників у разі виникнення обов'язку відшкодування збитків третім особам. [170][151, с. 106-107].

Слід звернути увагу, що Федеральний закон Російської Федерації «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності володільців ТЗ» містить таке визначення та в якості договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів визначає «договір страхування, за яким страховик зобов'язується за обумовлену договором плату (страхову премію) при настанні передбаченої в договорі події (страхового випадку) відшкодувати потерпілим завдану внаслідок цієї події шкоду їх життю, здоров'ю або майну (здійснити страхову виплату) в межах визначеної договором суми (страхової суми)» (ст. 1) [156].

Як зазначає О. О. Посок, проаналізувавши нормативно закріплене у законодавстві Російської Федерації поняття договору ОСЦПВВНТЗ, слід звернути увагу, що воно носить досить традиційний характер. За своєю суттю він є договором між страхувальником і страховиком, але, оскільки мова йде про обов'язкове страхування, більшість його умов уже передбачені Законом [178, с. 119].

Як бачимо, існуючі на сьогодні дослідження здебільшого зосереджені на характеристиці та формулюванні поняття договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, тоді як договір добровільного страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів лишається поза увагою дослідників. Тобто, якщо необхідність укладання договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних вимагається у силу закону, укладення договору добровільного страхування здійснюється за волею сторін.

При чому договір ОСЦПВВНТЗ – це передбачена чинним законодавством письмова угода між страхувальником і страховиком, згідно з якою страховик бере на себе зобов'язання у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату потерпілим особам, а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору.

Договір страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ, як і будь-який інший договір, має обов'язкові елементи, притаманні зобов'язальному правовідношенню: суб'єкт і об'єкт, зміст тощо, що буде детально розглянуто в підрозділах 2.2, 2.3, 3.1 нашого дослідження.

Розпочинаючи юридичний аналіз договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, слід проаналізувати його юридичні ознаки, такі як: двосторонність; оплатність; реальність; строковість.

Відповідно ст. 626 ЦК України договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є двостороннім або багатостороннім правочином, який виникає внаслідок домовленості двох або більше сторін та спрямований на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків.

Двосторонній характер полягає у тому, що сторонами цього договору є страховик та страхувальник, які наділені як правами, так і обов'язками. Страхувальник зобов'язується сплатити страховий платіж, а страховик – здійснити страхову виплату у разі настання страхового випадку. Не дивлячись на те, що у відносинах щодо страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ, є і інші суб'єкти, зокрема, постраждалі особи або особи, які фактично не є страхувальниками, але на правомірних засадах володіють ТЗ, страховим полісом, та, відповідно, відповідальність яких фактично є застрахованою тощо; наявність таких осіб не впливає на двосторонній характер договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

В свою чергу, оплатність договору страхування полягає у тому, що страхувальник, сплачуючи страховий платіж, здійснює плату за страхування, тобто оплату наданої страховиком страхової послуги, яка полягає в тому, що страховик бере на себе ризик настання певної події (страхового випадку — дорожньо-транспортної пригоди), з настанням якої виникає обов'язок страховика здійснити виплату страхової суми (страхового відшкодування) третім особам, тобто особам, яким у наслідок ДТП було завдано шкоди.

Водночас, ненастання страхового випадку протягом чинності договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів не впливає на його оплатний характер. У такому разі страховик все ж таки надає страхувальнику страхову послугу, звільнивши страхувальника, від ризику понесення витрат у випадку настання ДТП.

Відповідно до ст. 983 ЦК України та ч. 3 ст. 18 Закону України «Про страхування» договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, за загальним правилом є реальним, оскільки набирає чинності з моменту внесення страхувальником першого страхового платежу [288,193].

Водночас, якщо договір ОСЦПВВНТЗ є як правило реальним, на що вказує як судова практика розгляду цивільних справ, що виникають з договорів страхування [237], так і позиція законодавця (ст. 983 ЦК України, ч. 3 ст. 18 Закону України «Про страхування»), то договір добровільного страхування, на думку окремих представників наукової доктрини, може бути і консенсуальним.

Так, наприклад, Ю.Б. Фогельсон, визначаючи юридичну природу договору ОСЦПВВНТЗ, наголошує на тому, що такий договір є консенсуальним, оскільки не слід плутати час укладення договору і момент набрання ним чинності. Договір страхування, на його думку, вважається укладеним у момент досягнення згоди сторін і тому його слід вважати консенсуальним (незважаючи на момент набрання ним чинності) [248, с. 38].

Аналогічного погляду щодо юридичної природи даного договору дотримується і О. О. Красавчиков [101].

У відповідному контексті наша позиція є протилежною наведеним думкам: вбачається, в силу імперативної вказівки закону (ст. 983 ЦК України та ч. 3 ст. 18 Закону України «Про страхування») договір страхування ОСЦПВВНТЗ завжди є реальним.

Договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є строковим договором. Так, ст. 16 Закону України «Про страхування» визначає строк як істотну умову договорів страхування [193], тоді як ч. 2 ст. 18 цього ж закону визначає, що договори ОСЦПВВНТЗ, що підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до Закону України «Про дорожній рух», укладаються страховиками за умови проходження транспортними засобами обов'язкового технічного контролю, якщо вони згідно з протоколом перевірки технічного стану визнані технічно справними. Договори ОСЦПВВНТЗ укладаються на строк, що не перевищує строку чергового проходження транспортним засобом обов'язкового технічного контролю відповідно до вимог Закону України «Про дорожній рух».

Відповідно ж до статті 17 Закону встановлюється загальний річний строк для внутрішніх договорів ОСЦПВВНТЗ з можливістю укладення на менший строк в передбачених законом випадках. Водночас, передбачаються строки укладення міжнародних договорів «Зелена картка» на проміжки часу, визначені законом, з максимальним строком в один рік. Однак, відразу слід зауважити, що обмежнь щодо строку укладення договорів добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів законодавством не визначено.

Наступною характерною ознакою договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є можливість виникнення обов'язку страховика щодо здійснення страхової виплати, що дозволяє віднести договір страхування до алеаторних тобто ризикових договорів.

Страховик не знає, чи буде він здійснювати страхові виплати або у крайньому разі не знає часу або суми платежу. Ризик несе також і

страхувальник, який, сплачуючи платіж (премію), не знає напевно, чи одержить він або призначена ним особа (вигодонабувач) страхову виплату (страхове відшкодування, страхову суму), а якщо й одержить, то чи вигідно йому буде одержання такої страхової виплати (страхового відшкодування, страхової суми) при встановленій тривалості внесення платежів (премій) [223, с. 65].

Страховий ризик вважається однією з ознак страхового договірної зобов'язання і передумовою виникнення страхового правовідношення. Цей ризик викликає появу страхового інтересу в особи, яка виявила намір застрахувати свій майновий інтерес, зумовленого об'єктивною потребою забезпечення об'єкта страхової охорони в силу ймовірності заподіяння шкоди при настанні певної події (страхового випадку). Ризиковий характер договору страхування полягає у тому, що обов'язок страховика здійснити страхову виплату реалізується не одразу й далеко не за всіма договорами страхування, а лише у разі настання страхових випадків. Відповідно, страховик в одних випадках отримує прибуток на нееквівалентній основі, а в інших повинен здійснити виплату, розміри якої часто перевищують отриману ним винагороду [49, с. 501].

Ризик визначає можливість здійснення страхового правовідношення. Саме через можливість настання страхового випадку учасники страхового правовідношення перебувають у стані ризику. Договір, в якому немає елементу ризику, нікчемний. У літературі зазначається, що «при настанні страхового випадку компенсована страхова шкода не є такою (ризиковою), а компенсація, яку отримав страхувальник, означає, що він не перебуває у стані ризику в даному випадку». Настання страхового випадку – це реалізація страхового ризику і єдина основа для виникнення обов'язку страховика виплатити страхове відшкодування [9, с.102].

Однак, В. І. Серебровський зазначав, що страхування не може мати алеаторного характеру, оскільки страховик має можливість спиратися на статистичну інформацію і практично абсолютно точно розраховувати

кількість імовірних страхових випадків і необхідну вартість страхового поліса за таких умов [222, с. 331]

Однак, як слушно зазначає О.О. Кульчій, при цьому кожен окремо взятий договір страхування обов'язково матиме алеаторний характер. Для того, щоб позбавити його такої риси, необхідно, щоб при укладанні договору ОСЦПВВНТЗ страховик з імовірністю близькою до 100 % міг спрогнозувати можливість спричинення конкретним страхувальником збитків та їх розмір. При цьому відповідним стане і розмір страхової премії, яку вимагатиме страховик. Однак, таке прогнозування практично неможливе оскільки страхувальники втратили б інтерес до страхування [110, с. 65].

Разом з тим, необхідною передумовою страхового зобов'язання є страховий інтерес [40, с.42], який обумовлюється потребою у компенсації майнових втрат, що настали внаслідок ДТП.

В теорії страхового права існує багато точок зору з приводу визначення страхового інтересу: 1) інтерес це зворотна сторона шкоди; 2) це відношення особи до об'єкту, в силу якого ця особа може зазнати майнову шкоду від певної події, що може статися із певним об'єктом; 3) це шкода або збиток, який бу понесений страхувальником при виникненні страхового випадку; 4) це є предметом страхового відношення; 5) це певна потреба осіб у забезпеченні своїх майнових інтересів, тому він не може бути охарактеризованим ні як шкода чи збиток, тим більше як вигода, і не може бути предметом страхового правовідношення; 6) страховий інтерес обумовлений потребою у компенсації майнових втрат, викликаних пошкодженням (знищенням) різних матеріальних цінностей або недотримання їх; 7) страховий інтерес притаманний виключно майновому страхуванню [56, с.17].

В. В. Семеняка страховий інтерес розуміє як майнову зацікавленість страхувальника в охороні предмету договору особистого страхування та страхування відповідальності. Він обумовлюється потребою забезпечити захист майнових інтересів страхувальників та третіх осіб [221, с.54]

О. В. Гринюк визначає страховий інтерес, як суб'єктивне відношення особи (фізичної або юридичної), яке обумовлене певною об'єктивною потребою щодо забезпечення збереження об'єкта страхової охорони, що засноване на юридичному титулі, відповідно до якого ця особа може зазнати збитків при настанні певної події (страхової події) [53, с. 5].

Н. Ю. Когденко вказує, що страховий інтерес є формою вираження потреб суб'єкта у страховому захисті, що визначається сукупністю умов навколишньої дійсності (об'єктивна складова) і пройшла крізь свідомість суб'єкта (суб'єктивна складова), що полягає у захисті матеріального стану страхувальника [95, с.6], і проявляється через вольову діяльність суб'єкта, метою якої є задоволення потреб. Саме з огляду на це, доводить автор, дослідники виділяють у структурі страхового інтересу категорію об'єкту, певну осяжну мету, свідомим і бажаним результатом якої є задоволення потреб [95, с.11].

На думку Н. Пацурії страховий інтерес визначається як потреба страхувальника (застрахованої особи, вигодонабувача, іншої третьої особи) у захисті своїх правомірних майнових інтересів, які є підставою для виникнення страхового правовідношення [165, с.33]

Отже, договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є ризиковим як для страховика, так і для страхувальника, оскільки, укладаючи його, жодна зі сторін не може передбачити конкретних наслідків укладення договору. З одного боку, якщо під час дії договору не станеться страхового випадку, у вигрaші залишиться страховик, якщо ж станеться – страховик зазнає певних втрат, однак майнове благополуччя страхувальника залишиться непорушним (при покритті всіх заподіяних збитків полісом). З другого боку, страхувальник отримує почуття стабільності, спокою і впевненості у захищеності своїх майнових прав у разі заподіяння ним шкоди іншим особам та/чи їх майну. Однак це почуття у матеріальному еквіваленті оцінити складно [110, с. 66].

Окрім названого, характерною рисою договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є те, що

відшкодування за даним видом страхування отримуватиме завжди третя особа, яку в договорі передбачити і вказати неможливо. За договором страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів застрахованою є відповідальність власника або правомірного володільця ТЗ перед третіми особами. У разі заподіяння шкоди забезпеченому ТЗ, майну, яке в ньому знаходилося, чи його пасажиром (якщо вони підлягають особистому страхуванню від нещасних випадків на транспорті) відшкодування не здійснюється (п. 32.1-32.4 ст. 32 Закону).

В Україні досліджувана договірна конструкція базується на ст. 636 ЦК, яка визначає договір на користь третьої особи таким, «в якому боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена у договорі». Ця ж стаття окреслює основні ознаки такого договору: третя особа наділяється правом вимоги виконання (поряд із особою, яка уклала договір); з моменту вираження третьою особою наміру скористатися своїм правом сторони не можуть розірвати або змінити договір без її згоди; якщо третя особа відмовилася від права, наданого їй на підставі договору, сторона, яка уклала договір на користь третьої особи, може сама скористатися цим правом, якщо інше не впливає із суті договору. Договір на користь третіх осіб завдячує своїм виникненням здебільшого страхуванню, де найчастіше використовується й сьогодні. Це знайшло відображення в законодавстві. Ст. 985 ЦК України та ст. 3 Закону України «Про страхування» закріплюють право страхувальника укладати договір страхування на користь третьої особи [110, с. 78].

Наведене дозволяє підтвердити висновок про належність договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів до такого виду договорів, як договір на користь третьої особи, оскільки страховик виконує свій обов'язок на користь третьої особи – сплачує страхову виплату потерпілому.

Водночас, необхідно наголосити на тому, що договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів характеризується низкою особливостей, що дають підстави для

виокремлення його з-поміж інших договорів на користь третіх осіб, як-от: а) третю особу неможливо визначити заздалегідь; б) право вимоги у потерпілого (третьої особи) виникає не внаслідок укладення договору, а в результаті завдання шкоди (настання страхового випадку); в) виконання обов'язків сторін за цим договором не призводить до збільшення майна третьої особи.

О. М. Нолькен так підсумував результати дискусій з приводу визначення договору на користь третіх осіб: «...під договорами на користь третіх осіб маються на увазі договори, в силу яких один із контрагентів (промісар) зобов'язує іншого (промітента) до вчинення обумовленого у договорі виконання не для себе, а третій особі, причому остання, хоча й не бере ні в договорі, ні в його укладанні жодної участі ні прямо ні опосередковано, отримує самостійне право вимагати виконання договору, що було укладено між контрагентами» [4, с. 9].

М. І. Брагінський та В. В. Вітрянський поділяють усі договори, до яких мають відношення треті особи, на дві загальні групи: де треті особи виступають на боці чи від імені однієї із сторін договору (у цьому випадку разі місце відносини представництва) й, у другому випадку, де участь третьої особи є метою самого договору. Ці договори і виступають договорами на користь третіх осіб і до них, зокрема, автори відносять договори страхування цивільно-правової відповідальності [25, с. 356-367].

Однак, як зауважує В. М. Бартош точка зору М. І. Брагінського на договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів як договір на користь третьої особи не бездоганна, і пропонує розглядати його лише як підставу для покладення відповідальності за заподіяння шкоди потерпілій особі на страховика. Зокрема, особливістю такої конструкції є те, що при відмові страховика відшкодувати заподіяні збитки відповідальність може нести страхувальник [12, с. 147; 8, с. 28, 30].

Разом з тим, договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, як різновид договору на користь

третьої особи, має свої особливості, зокрема щодо можливості заміни кредитора у зобов'язанні.

Так, у договорах страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів основний кредитор залишається і продовжує нести певний тягар щодо виконання зобов'язань. За загальним правилом, у разі відмови третьої особи (кредитора), від прийняття виконання за договором його має право прийняти основний кредитор (якщо інше не випливає із суті договору) [1, с. 14]. Однак в договорах страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів заміна кредитора є неможливою, окрім винятку, коли страхувальник сам відшкодував збитки потерпілому і претендує на повне чи часткове їх відшкодування страховиком відповідно до абз. 2 п. 36.4 ст. 36 Закону. Крім того, у порядку правонаступництва постраждалої особи, можуть передаватися права на отримання відшкодування витрат, пов'язаних із лікуванням, похованням потерпілого, з втратою годувальника.

На думку європейських вчених, відповідно до механізму договорів на користь третіх осіб, третя особа стає власником права вимоги (кредитором) у результаті договору, укладеного між двома договірними сторонами. Це є винятком із принципу відносної дії, поширеного у європейському зобов'язальному праві, оскільки третя особа, чия воля ні в який спосіб не бере участі у вчиненні правочину, стає кредитором виключно в результаті узгодження з нею, яке мало місце без її участі [324, р. 212]. Така особа отримує право лише в результаті договору, укладеного іншими суб'єктами, прийняття третьою стороною не є умовою ні для чинності, ні для дієвості права, створеного для їх задоволення. У разі прийняття такого права на кредитора можна покласти й певні обов'язки (прийняття яких буде обумовлено прийняттям права). Ще одним винятком із правил є те, що кредитор може прямо позиватися до боржника свого боржника [324, р. 213].

Ця позиція неоднозначно сприймається окремими науковцями, які стверджують, що договір на користь третьої особи слід вважати умовним правочином, а волевиявлення третьої особи є відкладальною умовою. На

думку Ю. Б. Фогельсона, початок дії страхового захисту за договором страхування не може залежати від волевиявлення третьої особи, на користь якої укладено договір, адже «у протилежному випадку договір страхування на користь третьої особи, за яким не настав страховий випадок, ніколи не набрав би сили, страховик не надав би послугу і не заробив би премію» [248, с. 336].

На думку знаного французького цивіліста Р. Саватьє, обов'язок кредитора щодо виконання свого зобов'язання за таким договором не повинен залежати від волевиявлення третьої особи, оскільки вона може й не знати про існування такого договору. Однак згода вигодонабувача закріплює за ним права кредитора [216, с. 198-199].

Ю. Ю. Захаров також заперечує і умовний характер договору на користь третіх осіб і його обґрунтування з допомогою секундарного права, однак аргументує це тим, що кредитором боржника є сторона договору, а не третя особа. Вона не перетворюється на повноправного кредитора, оскільки третя особа, хоч і наділена правом вимоги щодо виконання договору, вправі лише скористатися ним, або відмовитися від нього [78, с. 19-20].

Особливістю договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є те, що третя особа – вигодонабувач – до настання страхового випадку точно не відома і в договорі конкретно вказана бути не може. Окрім того, як вже було зазначено, вигодонабувачем за таким договором може бути навіть не особа постраждала від ДТП, а її правонаступники, право на отримання відшкодування яких передбачене п. 27.1 ст. 27 Закону та загальними засадами щодо спадкування.

Законним отримувачем страхового відшкодування, на думку В. Ю. Абрамова, буде вважатися особа, яка на момент настання страхового випадку мала страховий інтерес у застрахованому об'єкті (існує точка зору, що такий інтерес повинен бути не на момент настання страхового випадку, а на момент укладення договору страхування) [1, с. 51]. У цьому контексті, О. О. Кульчій зазначив, що страховий інтерес полягає у незацікавленості у настанні страхового випадку, яким, відповідно до ст. 6 Закону є ДТП, що

сталася за участю забезпеченого транспортного засобу, внаслідок якої настає цивільно-правова відповідальність особи, відповідальність якої застрахована, за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та/або майну потерпілого. Незацікавлений у цьому передусім страхувальник. Вигодонабувач же не зацікавлений у заподіянні йому шкоди, але зацікавлений у настанні цивільно-правової відповідальності страхувальника у разі її заподіяння. Відтак, на його думку страховий інтерес залишається у страхувальника, і він, як особа зацікавлена, просить страховика (боржника) виконати зобов'язання третій особі, яка страхового інтересу в даному договорі не має [110, С.82].

Додатковим обґрунтуванням цього може слугувати той факт, що на відміну від більшості договорів на користь третьої особи у договорі страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів право на відшкодування у третьої особи виникає не виключно на підставі договору, а й у силу іншого юридичного факту – заподіяння шкоди. Наявність же договору є підставою для звернення із вимогою до страховика. Право третьої особи виникає з певного юридичного складу, основними елементами якого виступають договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і страховий випадок, що призвів до заподіяння шкоди третій особі з вини страхувальника (чи навіть без неї).

Конструкція договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів ускладнена участю третіх осіб не лише одного виду, – вигодонабувачів, – яких було розглянуто вище. Ще однією категорією третіх осіб, які наявні у досліджуваних договірних відносинах, є особи, відповідальність яких застрахована. Такими особами в силу п. 1.4 ст. 1 Закону є інші особи, які на правомірних підставах володіють забезпеченим ТЗ.

Таким чином, формально договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів можна вважати таким, що укладається на користь третіх осіб за ознаками, визначеними ч. 1. ст. 636 ЦК України. Однак при цьому безпосередню користь від такого

договору одержують також страхувальники та особи, відповідальність яких застрахована. Тому, не можна погодитись із визначенням постраждалої внаслідок дій страхувальника особи як єдиного вигодонабувача (вигодонабувачем також можна вважати особу, відповідальність якої застрахована (експлуатує забезпечений ТЗ) і яка не є при цьому страхувальником).

Проте наявні в юридичній літературі заперечення, які пов'язані із не зовсім однозначним застосуванням терміна «вигодонабувач» у розумінні бенефіціара, можливо, є суб'єктивними, оскільки в українській мові термін «вигода» означає «те, що дає добрі наслідки в чому-небудь, якийсь прибуток» [227, с. 375]. У випадку ж страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів потерпіла особа, отримуючи страхове відшкодування, не має жодного прибутку, збільшення її майна не відбувається. Тож можна зробити висновок, що договори страхування відповідальності і договори страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів слід виокремлювати із загальної маси договорів на користь третіх осіб з огляду на певну їх специфічність.

Виходячи з наведеного, правовий статус третіх осіб, на користь яких укладаються договори, суттєво відрізняється від правового статусу третіх осіб-кредиторів, яким виконуються договори не прямими боржниками, а особами, на яких боржники покладають виконання зобов'язань. Ідеться про виконання зобов'язання третій особі [48, С. 15]. У таких випадках треті особи не отримують права вимоги.

Характеризуючи правовий статус третіх осіб, які беруть участь у договорах страхування, не можна оминати увагою і наукову позицію В. Ю. Абрамова, пропонує умовно виділяти два різновиди третіх осіб залежно від їх участі у цивільно-правових відносинах. Перший являє собою випадок, коли третя особа бере пряму участь у правочині й характеризується тим, що ці особи вступають у правовідношення як кредитори або боржники і, таким чином, третя особа фактично стає стороною правочину. Другий

випадок виокремлюється тоді, коли третя особа не виступає як боржник чи кредитор, а є виключно представником чи посередником сторін у правочині [1, с. 11-12].

Такий умовний поділ дозволяє на практиці визначити й застосувати необхідну правову конструкцію договору, а також установити правовий режим участі третьої особи у досліджуваних договірних відносинах.

2.2. Суб'єкти та предмет договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Для вирішення поставлених задач, що стоять перед нами, слід зупинитися на аналізі основних суб'єктів договору страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів.

За загальним правилом, підставами виникнення правовідносин є юридичні факти як конкретні життєві обставини, що тягнуть за собою виникнення, зміну чи припинення правовідносин [5, с. 294]. Одним із таких юридичних фактів є юридичні дії – життєві обставини, що залежать від волі людини, до яких, належить, у тому числі, і договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Укладення такого договору є юридичним фактом, що тягне за собою виникнення правовідносин між визначеними законом суб'єктами, як-от:

1) страховиком – юридичною особою, яка має право здійснювати страхову діяльність на території України і яка взяла на себе зобов'язання у разі настання внаслідок використання наземного транспортного засобу страхового випадку виплатити потерпілому страхову виплату;

2) страхувальником – фізичною чи юридичною особою, яка уклала договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і зобов'язалася сплачувати страхові платежі у встановлені цим договором строки та виконувати інші умови договору;

3) особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, – страхувальником або іншою особою, визначеною у договорі страхування

цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, яка на відповідних правових підставах використовує відповідний транспортний засіб;

4) потерпілим – третьою особою (фізичною або юридичною особою), якій завдано шкоди внаслідок використання указанного в договорі наземного транспортного засобу.

Наведені міркування дають підстави стверджувати, що при визначенні юридичної природи та формулюванні дефініції правовідносин, які виникають внаслідок страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, необхідно виходити із дефініції договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів як підстави виникнення таких правовідносин.

З огляду на це, правовідносинами, які виникають внаслідок страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, є суспільні відносини, врегульовані нормами цивільного права, суб'єкти яких (страховик, страхувальник, особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, і потерпілий (третя особа)) наділені суб'єктивними цивільними правами та обов'язками, які опосередковують відшкодування потерпілому збитків, завданих внаслідок настання страхової події.

Основними учасниками розглянутого страхового правовідношення є страхувальник і страховик; окрім того, чинне законодавство України під час аналізу суб'єктивного складу правовідносин зі страхування відповідальності власників ТЗ оперує такими поняттями як «власник ТЗ», «особа, відповідальність якої застрахована», «володілець ТЗ», «користувач ТЗ», «пасажир» тощо.

Так, вже сама назва Закону звертає увагу на особу власника наземного транспортного засобу як ключового суб'єкта у даних відносинах. Разом з тим на сьогодні існує доволі багато проблем як щодо визначення власника наземного транспортного засобу та страхувальника, так і низки пов'язаних між ними понять.

Чіткість у розумінні поняття власника ТЗ в контексті страхування відповідальності власника ТЗ вносить п. 1.5. ст. 1 Закону. Власники транспортних засобів – це юридичні та фізичні особи, які відповідно до законодавства України є власниками або законними володільцями (користувачами) наземних транспортних засобів на підставі права власності, права господарського відання, оперативного управління, на основі договору оренди або на інших законних підставах правомірно експлуатують транспортний засіб.

Разом з тим, таке визначення є невдалим, оскільки воно не тільки не розкриває поняття власника ТЗ, а й протирічить логіці та самій природі права власності. Як слушно звертає увагу О. О. Кульчій, вжите визначення не є співмірним з точки зору логіки та юридичної науки, адже фактично йдеться про законних власників транспортних засобів. Таким чином, запропоноване у законі формулювання є не зовсім коректним, а визначення «власників транспортних засобів», відповідно, - недостатньо чітким [110, с. 69].

За загальним розумінням, власником є особа, яка має право власності на визначене майно, зокрема транспортний засіб, тобто здійснює правомочність володіння, користування і розпорядження своїм майном на власний розсуд [145, с. 534]. Право власності на транспортний засіб може належати одному або декільком власникам (спільна власність).

Враховуючи наведене вище, вважаємо, що власник наземного транспортного засобу – це фізична або юридична особа, яка володіє, користується та розпоряджається транспортним засобом, право власності якої підтверджується відповідними документами згідно законодавства України.

У цьому контексті слід звернути увагу на те, що міжнародні акти, які регулюють страхування цивільної відповідальності, яка настає внаслідок використання транспортних засобів, здебільшого не містять поняття «власник наземного транспортного засобу». Водночас, переорієнтування українського законодавства на страхування відповідальності саме володільця ТЗ, так само як і введення більш гнучких умов страхування та посилення

індивідуалізації страхових відносин має надзвичайно актуальне значення як для повноцінного захисту інтересів постраждалих осіб, так і інших учасників страхових відносин.

Найбільш важливим для потреб страхування цивільної відповідальності, яка виникає внаслідок використання ТЗ, є поняття страхувальника.

Нормативне визначення страхувальника міститься в Законах України «Про страхування» та «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів». Так, згідно ст. 3 Закону України «Про страхування», страхувальниками визнаються юридичні особи та дієздатні фізичні особи, які уклали із страховиками договори страхування або є страхувальниками відповідно до законодавства України. Страхувальники можуть укладати із страховиками договори про страхування третіх осіб (застрахованих осіб) лише за їх згодою, крім випадків, передбачених чинним законодавством. Застраховані особи можуть набувати прав і обов'язків страхувальника згідно з договором страхування [193].

Стаття 1 Закону визначає, що особи, відповідальність яких застрахована - страхувальник та інші особи, які правомірно володіють забезпеченим транспортним засобом; іншими словами, це особи, зазначені у договорі страхування та не є страхувальниками. Однак Закон не містить регламентації та прямих вказівок на укладення таких страхових договорів, що ми вважаємо некоретним.

Для повного розуміння поняття страхувальника слід також звернутися до норми п.3 ч.1 ст. 4 Закону України «Про страхування», де зазначено, що предметом договору страхування можуть бути майнові інтереси пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі (страхування відповідальності) [193].

Наведене свідчить, що законодавець, закріплюючи визначення поняття «страхувальник», по-перше, не говорить про те, що ним має бути обов'язково сам власник транспортного засобу. По-друге, не допускає можливості

страхування в рамках одного договору страхування відразу декількох власників транспортних засобів, включаючи іншого названого в договорі обов'язкового страхування цивільно-правоової відповідальності власника наземного транспортного засобу, а також інших власників, які використовують транспортний засіб на законній підставі. По-третє, не допускається можливість страхування відповідальності третіх осіб.

На наш погляд, такий підхід законодавця не є обґрунтованим, оскільки, як ми вже зазначили, можливість страхування відповідальності інших осіб вбачається більш раціональною та правильною. Так, застосування цього підходу дає змогу розширити фінансову базу страхування (наприклад, батько може застрахувати відповідальність свого сина, який не має коштів для оплати страхування). Крім того, одним договором страхування можна охопити відразу декількох власників та (або) володільців транспортного засобу, що є зручним в тих випадках, коли транспортний засіб знаходиться у спільному володінні і користуванні кількох осіб (наприклад, членів сім'ї); також знімається питання щодо страхування відповідальності власників транспортних засобів, зареєстрованих в іноземних державах, коли водій автомобіля, що належить іноземній фірмі (який не є за українським законодавством власником транспортного засобу), при в'їзді на територію України матиме змогу здійснити страхування. Слід зазначити, що при такому страхуванні, страхувальник страхує не свій ризик (оскільки він, наприклад, зовсім не є власником транспортного засобу), а страхує ризик настання відповідальності іншої особи, що в контексті ст. 4 Закону України «Про страхування» йде у розріз з загальноприйнятим визначенням предмету договору страхування відповідальності.

Зовсім інакшим шляхом йде практика. Так, страхові компанії, що укладають договори страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ з «прив'язкою» до ТЗ, при цьому, по-перше, ним може виступати не тільки власник, а й правомірний володільець; по-друге, страховик може застрахувати тільки власну відповідальність; водночас, у випадках, коли право володіння ТЗ може належати кільком особам, страховик

може передати свій страховий поліс цим особам при керуванні ТЗ, що кореспондується з п. 2.2. Правил дорожнього руху.

Слід також звернути увагу, що п. 15 Положення про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів визначав, що допускається укладення договорів обов'язкового страхування цивільної відповідальності підприємствами, установами та організаціями на користь штатних та позаштатних працівників, якщо вони використовують власний транспортний засіб у службових цілях, що оформлено згідно з чинним законодавством [191]. Тобто, фактично визнавалась можливість укладення договорів страхування відповідальності третіх осіб.

Питання щодо надання можливості страхувати відповідальність інших осіб вже піднімалося у науці, однак не свого знайшло закріплення. Так, як зазначав В. М. Никифорак, відповідно до ст. 4 Закону України «Про страхування», страхувальник має право застрахувати майновий інтерес, пов'язаний з обов'язком відшкодувати шкоду, заподіяну ним особисто. Тобто застрахувати цивільну відповідальність іншої особи так, як, наприклад, при особистому страхуванні можна застрахувати життя чи здоров'я іншої особи, страхувальник не має права. На думку дисертанта, страхувальникові все ж таки слід надати таке право, оскільки у будь-якому випадку ні страхувальник, ні застрахована особа не мають права на страхове відшкодування. Договір страхування цивільної відповідальності укладається на користь третіх осіб. Таким чином, страховий інтерес страхувальника буде полягати у тому, щоб застрахована особа зберегла свій майновий стан в разі притягнення її до цивільної відповідальності за шкоду, завдану під час настання страхового випадку. Нічого протизаконного в такій постановці питання немає, оскільки страхувальник жодної матеріальної вигоди з договору страхування відповідальності не отримує. Слід додати, що в багатьох європейських країнах до числа застрахованих осіб зараховують переважно близьких родичів страхувальника: дружину, дітей, батьків тощо [151, с. 71].

Цікаве визначення страхувальника запропонувала російська дослідниця О. О. Посок: так, на її думку, страхувальник – це обов’язковий учасник страхових відносин, який в силу закону зобов’язаний сплатити страховику страхову премію, а в разі настання страхової події (страхового випадку) має право вимагати від страховика виконання зобов’язання – страхову виплату собі або вигодонабувачу, якщо страхування проводилося на користь третьої особи [178, с. 88].

Отже, враховуючи наведене вище, страхувальник – це дієздатна фізична або юридична особа, що уклала із страховиками договір страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров’ю, майну третіх осіб під час експлуатації наземного транспортного засобу правомірними володільцями, сплачує страхові внески, а в разі настання страхової події має право вимагати виконання зобов’язань страховиком.

Окрему категорію суб’єктів, що не є страхувальниками, однак, відповідальність яких застрахована у силу закону, визначає стаття ст. 13 Закону, в котрій зазначено, що учасники бойових дій та інваліди війни (визначені законом як інваліди I групи), які особисто керують належними їм транспортними засобами, а також особи, що керують транспортним засобом, який належить інваліду I групи у його присутності, звільняються від обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності на території України. Відшкодування збитків від ДТП, винуватцями якої є зазначені особи, проводить МТСБУ у порядку, визначеному цим Законом.

Водночас, розмір страхового платежу за одним внутрішнім договором страхування зменшується на 50 відсотків за умови, що страхувальником є громадянин України - учасник війни, інвалід II групи, особа, яка постраждала внаслідок Чорнобильської катастрофи, віднесена до I або II категорії, пенсіонер, а забезпечений транспортний засіб має робочий об’єм двигуна до 2500 сантиметрів кубічних включно та належить цьому громадянину на праві власності. Зазначена пільга надається за умови особистого керування таким транспортним засобом особою, яка належить до визначених у цьому пункті

категорій громадян України, без мети надання платних послуг з перевезення пасажирів або вантажу.

Положення п. 13.1 статті 13 Закону стало предметом конституційного звернення щодо роз'яснення особливостей володіння ТЗ вказаними у ст. 13 категоріями осіб. В аспекті конституційного звернення Конституційний Суд України зазначив, що п. 13.1 ст. 13 Закону необхідно розуміти так, що транспортними засобами, які належать учасникам бойових дій, інвалідам війни та інвалідам І групи, є такі наземні транспортні засоби, якими зазначені особи володіють як на праві власності, так і на будь-якій іншій правовій підставі [159].

Водночас, доволі цікавими є окремі думки суддів Конституційного Суду України Мельника М.І. та Сліденка І.Д., які містять доволі раціональні і, на нашу думку, правильні аргументи.

Зокрема, Мельник М.І. стверджує про наявність всіх підстав для висновку, що вказане звільнення від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є не правом (тим більше - конституційним), а пільгою (привілеєм, преференцією), яку держава надала певним категоріям своїх громадян (щодо осіб зазначених у статті 13 Закону - Авт.).

Ця пільга (привілей, преференція) полягає у повному звільненні осіб, зазначених у п. 13.1 статті 13 Закону, від дотримання загального правила, встановленого законом для власників та інших законних володільців транспортних засобів, - обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та(або) майну потерпілих внаслідок ДТП, а також захисту майнових інтересів страхувальників.

Згідно висновків судді Конституційного Суду України, якщо таке звільнення й визнавати свого роду правом, то це - право на пільгу, яке має очевидний соціальний зміст і спрямоване на забезпечення підвищеного соціального захисту тих категорій громадян, які його заслуговують та(або) потребують. Отже, розгляд цієї справи слід було здійснювати крізь призму саме соціального аспекту (реалізації положення статті 1 Конституції України

про те, що Україна є соціальною державою), а не питань власності, захисту майнових прав особи, зокрема шляхом відшкодування матеріальної та моральної шкоди, заподіяної внаслідок ДТП.

Незважаючи на той факт, що вказана пільга стосується категорій осіб, які справді потребують додаткових гарантій держави, зокрема соціального захисту, її правова обґрунтованість викликає сумнів, адже фактично йдеться про звільнення від юридичної (цивільно-правової) відповідальності одних фізичних осіб за рахунок інших (коштом решти страхувальників). З правової точки зору подібна пільга могла би бути виправданою, якби була предметом правовідносин у публічній сфері і збитки, завдані вказаними особами у результаті ДТП, відшкодовувалися державою. Однак досліджуваний у цій справі інститут звільнення від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності належить до приватної сфери, а це спричиняє виникнення питання стосовно рівності прав суб'єктів у цій сфері, а також рівності громадян перед законом (стаття 24 Конституції України).

Сумнівність доцільності існування цього інституту у нинішньому вигляді обумовлюється ще й тим, що він передбачає звільнення від юридичної відповідальності за завдання шкоди транспортним засобом, який є джерелом підвищеної небезпеки. Отже, цей інститут на рівні закону виокремлює певні категорії учасників дорожнього руху (надає їм перевагу), що, по-перше, навряд чи є правильним з точки зору забезпечення безпеки руху, і, по-друге, може стимулювати таких учасників до порушення правил дорожнього руху, адже особисто вони не відшкодовують шкоду, завдану в результаті дорожньо-транспортної пригоди [159].

Слід також погодитись з думкою судді І. Д. Сліденко, що Конституційний Суд України, реалізуювши положення пункту 4 статті 13 Закону України «Про Конституційний Суд України» через тлумачення положень п. 13.1 статті 13 Закону, пішов хибним шляхом уконституювання радянської практики регулювання суспільних відносин у сфері соціальної політики, що суперечить принципу соціальної держави у контексті правової держави [160].

Враховуючи наведені вище аргументи, слід зазначити, що ми вважаємо виокремлення спеціальної категорії власників ТЗ у статті 13 Закону таким, що не відповідає сучасному розвитку правової системи та ставить у нерівне становище учасників цивільно-правових відносин, що порушує базовий принцип цивільного права – рівності його учасників.

Тому, вважаємо за доцільне виключити зі змісту Закону статтю 13. Разом у нормативних документах щодо соціального забезпечення осіб, визначених у вказаній статті, слід передбачити можливість фінансового забезпечення страхування їх цивільно-правової відповідальності як володільців (власників) наземних ТЗ.

Особливе місце у правовідносинах зі страхування займає страховик, оскільки, як підкреслює М. І. Брагінський, «саме з його діями пов'язано досягнення основної мети, заради якої виникає страхове правовідношення, - виплати певної суми в розмірі та у випадках, передбачених у договорі ...» [26, с. 523].

Страховиками за договорами страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ визнаються страхові організації, які мають право на здійснення страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів відповідно до вимог, встановлених законами України «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Відповідно до ст. 2 Закону України «Про страхування», страховиками, які мають право здійснювати страхову діяльність на території України, є: фінансові установи, які створені у формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств з додатковою відповідальністю згідно із Законом України «Про господарські товариства» (з урахуванням того, що учасників кожної з таких фінансових установ повинно бути не менше трьох, та інших особливостей, передбачених цим Законом), а також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності (далі - страховики-резиденти) [193].

Слід зазначити, що подібний підхід є традиційним для українського

законодавства та зарубіжної цивільно-правової доктрини. Свого часу ще Д. І. Мейер підкреслював, що «участь у ролі страховика переважно юридичної особи пояснюється економічними умовами страхування: воно становить досить вигідну спекуляцію, сполучену, проте ж, зі значним ризиком саме тому природно, що окрема особа ухиляється від такого ризику, не наважується піддати йому свої майнові засоби [137, с. 687].

Разом з тим, наприклад, у Великобританії страховим бізнесом можуть займатися і фізичні особи, які несуть необмежену відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з умов укладених ними договорів страхування в рамках синдикату [292, с. 273-274]. Більше того, світова практика і теорія страхування виходять з того, що функції страховика може приймати на себе не будь-яка особа (організація), а лише професійний страхувальник [296, с. 97].

Законодавчо затверджено ліцензійні умови провадження ОСЦПВВНТЗ, що висувають доволі високі вимоги до фінансового стану та платоспроможності страховика. Крім того, страховик повинен попередньо протягом не менше двох років здійснювати добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземних ТЗ та(або) страхування наземних ТЗ або на ринку ОСЦПВВНТЗ, зобов'язаний забезпечити можливість опрацювання претензій на всій території України і не мати заборгованості перед МТСБУ (п.2.1. Ліцензійних умов) [186].

Отже, законодавством до страховиків висуваються вимоги, які мають унеможливити вихід на ринок страхових послуг щодо ОСЦПВВНТЗ фінансово слабких, нестабільних суб'єктів, що може в майбутньому загрожувати виконанню їхніх зобов'язань перед потерпілими особами, страхувальниками та особами, відповідальність яких застрахована.

На підставі викладеного, страховиком у відносинах зі страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ, є юридична особа, резидент України, яка має відповідний дозвіл (ліцензію) на здійснення страхування цивільної відповідальності володільців транспортних засобів і прийняла на себе зобов'язання застрахувати ризик заподіяння шкоди третім

особам (потерпілим).

Слід зазначити, що треті особи на відміну від сторін не є обов'язковими учасниками страхового правовідношення вони можуть бути, а можуть і не бути присутнім в зобов'язанні. Однак у тих випадках, коли треті особи все-таки беруть участь у зобов'язанні, вони не усувають із зобов'язань їх головних учасників - сторони. Треті особи завжди займають у зобов'язаннях місце, визначене для них сторонами [296, с. 91].

Законодавство України визначає вигодонабувачами у відносинах зі страхування відповідальності, що виникає при використанні ТЗ, потерпілих осіб. Так, п. 1.3 ст. 1 Закону визначає потерпілих як юридичних та фізичних осіб, життю, здоров'ю та(або) майну яких заподіяна шкода внаслідок дорожньо-транспортної пригоди з використанням транспортного засобу.

Фактично, потерпілим може бути будь-який учасник дорожнього руху, яким відповідно до п.1.10 Правил дорожнього руху є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі (пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, тощо) [192].

Разом з тим, в контексті аналізу Правил дорожнього руху слід зазначити, що поняття «учасника дорожнього руху» є ширшим, оскільки може також включати велосипедистів, наїзників тварин (наприклад, коней) та інших.

Пункт 1.10 Правил дорожнього руху також визначає пішохода як особу, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, керують велосипедом, мопедом, мотоциклом, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску.

Водночас, потерпілими можуть бути також і пасажир ТЗ, водієм якого було спричинено ДТП, і сам водій. Однак, на відміну від пасажирів, водій не має права на отримання страхової виплати [192].

Отже, поняття потерпілого ми пропонуємо трактувати як юридичну чи фізичну особу, життю, здоров'ю та(або) майну якої заподіяна шкода

внаслідок ДТП. Водночас, запропоноване визначення не містить словосполучення «з використанням транспортного засобу», оскільки наявність транспортного засобу у ДТП передбачена самим поняттям ДТП. Зокрема, п. 1.12. ст. 1 Закону визначає ДТП як подію, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або були поранені люди чи завдані матеріальні збитки.

Визначивши правовий статус суб'єктів страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, слід зазначити, що в силу багатогранності і специфічних особливостей страхових правовідносин виділяють ще й такі елементи як: об'єкт і предмет страхування, страховий ризик, страховий випадок, страхова премія, страхова сума, страхове відшкодування, страхові тарифи, страховий інтерес тощо.

Акцентування уваги на тлумаченні основних понять, що утворюють свого роду «загальну частину» страхового права, забезпечує легкий виклад подальшого матеріалу і позбавляє від повторень. А тому є актуальним в контексті викладу цього розділу дисертації проаналізувати об'єкт, предмет страхування відповідальності власників автомобілів.

Перед тим, як проаналізувати об'єкт і предмет страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, варто роз'яснити деякі поняття, що являють собою такі категорії як «об'єкт страхування» і «предмет страхування», у зв'язку з тим, що вони не мають однозначного тлумачення, з точки зору як теоретичної сторони, так і практичного аспекту законодавчого регулювання інституту страхування.

З точки зору української мови, «предмет» – це будь-яке матеріальне явище, річ, а «об'єкт» - це те, на що спрямована певна діяльність. Як філософська категорія «об'єкт» завжди співвідноситься з поняттям «суб'єкт», і в даному сенсі «об'єкт» - це те, на що спрямована діяльність суб'єкта. Отже, незважаючи на безсумнівну близькість цих понять, між ними є і суттєві відмінності, тому їх не можна розглядати в якості синонімів.

Вданому випадку, при розгляді об'єкта страхування варто вивчити детально таку категорію як «майновий інтерес». Таким чином, об'єктом

страхування виступає застрахований майновий інтерес, а саме:

- 1) предмет страхування;
- 2) виражені страховою сумою умови існування особи-страхувальника, гарантією яких є зобов'язання страховика здійснити страхову виплату при настанні страхового випадку.

Згідно ст. 5 Закону об'єктом страхування цивільно-правової відповідальності є майнові інтереси, що не суперечать законодавству України, пов'язані з відшкодуванням особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих внаслідок експлуатації забезпеченого транспортного засобу.

Проте, таке законодавче тлумачення викликає неоднозначне відношення багатьох вчених. Так, поняття «майнові інтереси» регламентовано доволі неконкретизовано, а тому досить тяжко сказати, хто є суб'єктом цих майнових інтересів, разом з тим, таке формулювання може бути викликане подвійною природою цього виду страхування (а саме спрямованість на реалізацію публічної мети мінімізації ризиків від ДТП, а з іншого боку – мінімізація втрат для застрахованої особи). З іншого боку, майновий інтерес застрахованої особи заснований на мінімізації власних ризиків, а не у прагненні відшкодувати завдану шкоду.

Разом з тим, ми вважаємо, що з нормативним визначенням об'єкту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності володільців ТЗ можна погодитись.

Водночас, категорія «предмет страхування» позначає «те, що застраховано», а «об'єкт страхування» - «те, на що спрямовано страхування». При такому підході до розуміння даних понять слід зазначити, що під час страхування відповідальності за заподіяння шкоди в якості предмета страхування виступає сама відповідальність у тому чи іншому вигляді. [259, с. 119].

Тому під предметом договору страхування цивільно-правової відповідальності володільців наземних транспортних засобів слід розуміти

відповідальність, яка може виникнути при використанні транспортних засобів щодо заподіяння шкоди іншим особам чи їх майну.

Встановлення суми страхових виплат здійснюється за розрахунком суми обсягів страхових платежів, зокрема до цієї категорії включають такі чинники як: опис страхового випадку, встановлений розмір збитку, викликаний цим випадком, а в результаті саме цей фактор виступає основою для обчислення розміру страхових виплат і є юридичним фактом, що обумовлює виникнення обов'язку страховика щодо здійснення цієї компенсації.

Поряд з цим, предмет договору виступає мірою матеріалізації зацікавленості тієї особи, що виступає об'єктом страхування. Зокрема, за умови страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу, саме ця відповідальність виступає основою майнових інтересів страхувальника, включаючи його інтерес стосовно тих наслідків, які можуть настати в результаті настання цивільної відповідальності. Таким чином, предмет договору є матеріальним втіленням інтересу страхувальника за умови укладення договору страхування.

2.3. Зміст договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Зміст договору законодавець визначив у ст. 628 України. Відповідно до цієї статті зміст договору становлять умови (пункти), визначені на розсуд сторін і погоджені ними, та умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства.

Проте розуміння змісту договору вченими, суттєво різняться. Одні науковці вважають, що зміст договору становлять його умови, на думку інших – зміст будь-якого договору становлять його умови щодо прав та обов'язків сторін [55, с. 166].

О. С. Юффе в свій час зазначав, що змістом договору називають сукупність умов, які сформовані сторонами при його укладанні [85, с. 386], а

пізніше додав, що змістом договору називають сукупність його умов, сформульованих сторонами або таких, що витікають із закону, на якому засноване укладення договору [84, с. 27].

На думку В. В. Луця, зміст договору як спільного вольового юридичного акту сторін становлять, по-перше, умови, щодо яких вони дійшли згоди, і по-друге, ті умови, які сприймаються ними як обов'язкові внаслідок чинного законодавства [127, с. 79].

Є. О. Харитонova вважає, що зміст договору становить сукупність умов (пунктів), визначених на розсуд сторін і погоджених ними, та умов, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства [263, с. 471]. Аналогічну думку висловлює і Ю. О. Заїка, який зазначає, що, сукупність погоджених сторонами умов і становлять зміст договору [268, с. 463].

М. І. Брагінський та В. В. Вітрянський розглядають договірні умови як спосіб фіксації взаємних прав та обов'язків, а тому коли говорять про зміст договору, розглядаючи його як правовідношення, то йдеться про права і обов'язки контрагентів, водночас, коли мова йде про зміст договору-правочину – то його зміст складають договірні умови [25, с. 238–239].

С. М. Бєрвєно пропонує визначати зміст договору, як сукупність прав та обов'язків сторін [14, с. 53– 55].

На нашу думку права та обов'язки сторін за договором, які окремі автори розглядають як зміст договору, виступають не змістом договору, як таким, а умовами, за яких контрагенти можуть реалізувати положення, передбачені в договорі (одна сторона – належно виконати свої зобов'язання щодо предмету договору, ціни, строків тощо, та, відповідно, інша – прийняти виконане), тобто по суті являють собою своєрідний механізм виконання договору.

Водночас, не можна не погодитись із тезою Т. В. Боднар, що терміни «умови» і «пункти» не можна розглядати як тотожні, оскільки умова описує, яким чином повинна поводити себе та чи інша сторона договору в конкретній ситуації, а пункт є формою опису цієї поведінки [18, с. 53]. Заслуговує на увагу і теза Т. В. Боднар, яка розмежовує зміст договору як усної домовленості

(правочину) та зміст договору як документа (тобто, договору, вчиненого в письмовій формі). В першому випадку мова йде про умови договору, а в другому - про пункти договору [18, с. 53].

У доктрині цивільного права прийнято виділяти умови істотні, звичайні та випадкові [283, с. 234-237].

Водночас окремі науковці вважають, що ніяких інших умов, крім істотних, в договорі не може бути. Уся справа лише в тому, що одні умови стають істотними в силу обов'язкової для сторін імперативної норми, яка вимагає їх погодження, другі – в силу того, що сторона скористалась наданою диспозитивною нормою можливістю, треті – в силу самого характеру відповідної договірної моделі, а четверті – завдяки визнаній однією із сторін необхідності включення їх в договір [27, с. 302].

Звичайні умови – це умови, які традиційно, за звичаєм, включаються у договір. Вони можуть бути і відсутні безпосередньо у договорі, проте звісно розуміється, що вони підлягають виконанню.

Випадкові умови – це умови які, як правило, не передбачаються даним видом договору, але можуть бути встановлені за погодженням сторін, або це умови, які за погодженням сторін встановлюються у відступ від положень диспозитивної сторони [283, с. 463–464].

Не можна не погодись із В. В. Луцем, який зазначає, що виокремлення істотних, звичайних і випадкових умов у договорі є важливим з огляду на визнання чи не визнання договору укладеним у разі відсутності в ньому погодження сторонами певних умов: у разі відсутності хоча б однієї з істотних умов такий договір вважається неукладеним, в той час як відсутність у договорі інших умов до такого наслідку не приводить [283, с. 238].

Істотними умовами договору також можуть стати будь-які умови щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнута згода.

Для того щоб договір вважався укладеним, сторони зобов'язані у належній формі погодити всі істотні умови майбутнього договору. Такими

істотним умовами договору, які сторони повинні погодити, законодавець у ст. 638 ЦК України називає умови:

- а) щодо предмету договору;
- б) такі, що визначені законом як істотні;
- в) необхідні для даного виду договору;
- г) умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнута згода.

Це означає, що якщо відсутня хоча б одна з таких умов, то сам договір не може вважатися укладеним. Водночас, якщо щодо істотних умов досягнуто згоди, то договір набирає чинності, навіть якщо не містить якихось інших умов. Саме тому такі умови ще називаються необхідними.

Відповідно до ст. 16 Закону України «Про страхування», договір страхування має містити: назву документа; назву та адресу страховика; прізвище, ім'я, по батькові або назву страхувальника та застрахованої особи, їх адреси та дати народження; прізвище, ім'я, по батькові, дату народження або назву вигодонабувача та його адресу; зазначення предмета договору страхування; розмір страхової суми за договором страхування іншим, ніж договір страхування життя; розмір страхової суми та (або) розміри страхових виплат за договором страхування життя; перелік страхових випадків; розміри страхових внесків (платежів, премій) і строки їх виплату [193].

Оскільки питання щодо істотних умов договору, таких як строк, розміри страхових тарифів тощо будуть розглянуті в підрозділі 3.1, зосередимо увагу на аналізі такої важливої змісту як правовий статус сторін, який складається з правового статусу страховика та страхувальника.

Як слушно відмічає С. С. Бичкова, правовий статус є однією із найважливіших юридичних категорій, яка відображає складні зв'язки, що виникають між державою і особою, а також, що виникають між особами у різноманітних правовідносинах, в яких вони беруть участь [16, с. 37].

Більшість теоретиків права розглядають правовий статус як сукупність прав та обов'язків особи.

Так, на погляд О. А. Лукашевої правовим статусом особистості є система прав та обов'язків, що законодавчо закріплюється державами в конституціях, міжнародних правових актах про права людини та інших нормативно-юридичних актах [194, с. 225, 229–233]. Аналогічної позиції щодо елементів правового статусу притримуються і деякі інші вчені [32, с. 207; 94, с. 125; 100, с. 112; 132 с. 364; 133, с. 73; 301, с. 19].

Ми розділяємо відповідну позицію і вважаємо, що галузевий цивільно-правовий статус суб'єктів договірних відносин щодо страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів також складається із комплексу прав та обов'язків.

По-перше, слід виокремити основні права страховиків. Страховик має право самостійно встановлювати індивідуальні страхові платежі за договорами страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (внесків, премій) шляхом добутку розміру базового страхового платежу та значень відповідних коригуючих коефіцієнтів (п. 7.1 ст. 7 Закону). Страховик не вільний у розробці критеріїв, за якими буде визначатися страхова премія. Він має спиратися на затверджені Нацкомфінпослуг розміри базового страхового платежу та коригуючих коефіцієнтів. Однак простір для свободи дій у страховика все ж залишається. Коригуючі коефіцієнти за критеріями місця переважного використання транспортного засобу та водійського стажу осіб, відповідальність яких застрахована за договором страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, на сьогодні визначені у межах кожної класифікаційної категорії не жорстко, а альтернативно [184]. Це дає можливість страховику застосовувати індивідуальний підхід до страхувальників при визначенні розміру страхової премії (у межах, визначених законодавством).

Відповідно до п. 12.1 ст. 12 Закону страховик може передбачати в договорах ОСЦПВВНТЗ франшизу при відшкодуванні шкоди, заподіяної майну потерпілих, розмір якої не може перевищувати 2 % від ліміту

відповідальності страховика, в межах якого відшкодовується збиток, заподіяний майну потерпілих.

Відповідно до ст. 9 Закону страховик має право відмовляти у виплаті відшкодування потерпілим понад передбачені Законом ліміти (на сьогодні – це 100 тис. за шкоду, заподіяну майну одного потерпілого, і 200 тис. – за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю одного потерпілого).

Страховик відповідно до п. 19.1 ст. 19 Закону має право здійснювати дострокове припинення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у разі виплати за даним договором відшкодування, розмір якого перевищує страховика агрегатну страхову суму, має право приймати рішення про власну ліквідацію із визначенням правонаступників або без них за умови виконання всіх чинних договорів до припинення дії останнього з них (п. 20.1-20.2 ст. 20 того ж Закону).

Крім прав, страховики наділені і певними обов'язками. Обов'язки страховиків залежно від часового проміжку їх реалізації можна умовно поділити на такі категорії: 1) обов'язки у процесі укладання договору страхування; 2) обов'язки у процесі виконання чинних договорів страхування; 3) обов'язки у разі настання страхового випадку.

До першої категорії слід насамперед віднести обов'язки страховиків, зумовлені публічним характером страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, внаслідок якого страховик не може відмовити будь-якому страхувальникові в укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (п. 14.2 ст. 14 Закону).

Законодавством передбачено зобов'язання страховиків укладати договори страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на пільгових умовах за страховим тарифом 50 % розміру базового платежу з урахуванням коригуючих коефіцієнтів з особами, визначеними п. 13.2 ст. 13 Закону.

При укладенні договору обов'язкового страхування цивільно - правової відповідальності страховик зобов'язаний надати страхувальнику спеціальний знак, що затверджується Уповноваженим органом за поданням МТСБУ, та бланк повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого МТСБУ зразка, а також перелік представників страховика, уповноважених виконувати функцію такого страховика щодо опрацювання претензій (п. 17.5 ст. 17 Закону).

Страховик несе обов'язки не лише перед страхувальниками та вигодонабувачами, але й перед спеціалізованим об'єднанням – МТСБУ. Страховик зобов'язаний подавати інформацію про укладені та достроково припинені договори страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів до централізованої бази даних у порядку, встановленому у положенні про централізовану базу даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, яке затверджується Уповноваженим органом за поданням МТСБУ (ст. 11).

Широке коло зобов'язань покладається на страховиків у процесі виконання чинних договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Як правило, вони стосуються забезпечення прав страхувальників на належний рівень страхового захисту. Зокрема, страховик зобов'язаний на вимогу страхувальника (при дотриманні передбачених Законом умов) розірвати договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів достроково і при цьому за умови відсутності виплат страхового відшкодування за цим договором, повертає страхувальнику частку страхового платежу, яка обчислюється пропорційно періоду страхування, що залишився до закінчення строку дії договору, з утриманням, у передбачених законом випадках, понесених витрат на ведення справи, але не більше 20 % цієї частки (ст. 18 Закону).

Страховик зобов'язаний протягом семи календарних днів безкоштовно видати дублікат поліса на підставі заяви страхувальника у разі його втрати страхувальником (п. 17.4 ст. 17 Закону).

Страховик чи його правонаступники, ліквідаційна комісія зобов'язані забезпечити виконання договорів чинних страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів до закінчення строку їх дії у разі ліквідації страховика (крім випадків недостатності коштів та/або майна) (ст. 20 Закону). Однак найбільш принципове значення мають обов'язки, які покладаються на страховика у разі настання страхового випадку, адже саме їх виконання є показником ефективності страхування цивільно-правової відповідальності автовласників загалом та договору, яким оформлюються вказані правовідносини.

При настанні страхового випадку страховик у межах сум, зазначених у полісі, відшкодовує у встановленому Законом порядку оцінену шкоду, заподіяну внаслідок ДТП життю, здоров'ю, майну третьої особи (п. 22.1 ст. 22 Закону).

Страховик відповідно до п. 35.3 ст. 35 Закону зобов'язаний надавати консультаційну допомогу заявнику під час складення заяви і на вимогу заявника зобов'язаний ознайомити його з відповідними нормативно-правовими актами, порядком обчислення страхового відшкодування (регламентної виплати) та документами, на підставі яких оцінено розмір заподіяної шкоди.

Страховик відповідно до п. 34.1 ст. 34 Закону зобов'язаний протягом двох робочих днів з дня отримання повідомлення про настання події, що містить ознаки страхового випадку, розпочати її розслідування, у тому числі здійснити запити щодо отримання відомостей, необхідних для своєчасного здійснення страхового відшкодування.

Протягом 10 робочих днів з дня отримання повідомлення про ДТП страховик (в окремих випадках – МТСБУ) зобов'язаний направити свого представника (працівника, аварійного комісара або експерта) на місце настання страхового випадку та/або до місцезнаходження пошкодженого майна для визначення причин настання страхового випадку та розміру збитків (п. 34.2 ст. 34 Закону).

Відповідно до п. 36.2 ст. 36 Закону страховик (МТСБУ) протягом 15 днів з дня узгодження ним розміру страхового відшкодування з особою, яка має право на отримання відшкодування, за наявності документів, зазначених у ст. 35 цього ж Закону, повідомлення про ДТП, але не пізніше як через 90 днів з дня отримання заяви про страхове відшкодування зобов'язаний: – у разі визнання ним вимог заявника обґрунтованими – прийняти рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) та виплатити його. Якщо у зв'язку з відсутністю документів, що підтверджують розмір заявленої шкоди, страховик (МТСБУ) не може оцінити її загальний розмір, виплата страхового відшкодування (регламентна виплата) здійснюється у розмірі заподіяної шкоди, оціненої страховиком (МТСБУ). Страховик має право здійснювати виплати без проведення експертизи, якщо за результатами проведеного ним огляду пошкодженого майна страховик і потерпілий досягли згоди про розмір страхового відшкодування і не наполягають на проведенні оцінки, експертизи пошкодженого майна; – у разі невизнання майнових вимог заявника або з підстав, визначених статтями 32 та/або 37 Закону, прийняти вмотивоване рішення про відмову у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати).

За кожен день прострочення виплати страхового відшкодування (регламентної виплати) з вини страховика (МТСБУ) відповідно до п. 36.5 ст 36 Закону особі, яка має право на отримання такого відшкодування, сплачується пеня з розрахунку подвійної облікової ставки НБУ, яка діє протягом періоду, за який нараховується пеня.

Наступним суб'єктом договірних відносин щодо страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, є страхувальники.

Страхувальники рівні у своїх правах (крім осіб, що належать до пільгових категорій, передбачених ст. 13 Закону). Однак частина цих осіб (передбачені п. 13.1 відповідної статті) взагалі не виступають учасниками договірних відносин.

Страхувальник має право на дострокове розірвання договору: за власною письмовою вимогою, про що він зобов'язаний повідомити страховика не пізніше ніж за 30 днів до дати припинення дії договору страхування та надати оригінал поліса страховику; у разі виходу транспортного засобу з володіння страхувальника проти його волі або знищення транспортного засобу; з інших підстав, передбачених законом.

Страхувальник має право на зменшення страхового платежу у разі одночасного укладення п'яти і більше договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів строком на один рік (від 5 до 10 транспортних засобів – на 5 %; від 10 до 20 транспортних засобів – на 10 %; від 20 транспортних засобів і більше – на 15 %) (п. 2.4 Прикінцевих та перехідних положень Закону № 5090-VI) .

Він має право на застосування всіх інших коефіцієнтів до базового страхового платежу у разі відповідності умовам застосування цих коефіцієнтів. У попередньому підрозділі було аргументовано вищу ефективність застосування саме понижуючих коефіцієнтів при встановленому на максимальному рівні базовому страховому платежі.

Страхувальник має право на отримання дубліката страхового поліса у разі його втрати протягом семи днів (п. 17.4 ст. 17). При цьому відповідно до п. 17.5 ст. 17 Закону страховик зобов'язаний безоплатно видати страхувальнику на підставі письмової заяви новий бланк повідомлення про ДТП.

Страхувальник має право на отримання консультацій страховика про умови правил страхування та умови дії договору страхування. Однак не завжди такі консультації мають об'єктивний характер і можуть бути використані страхувальником для захисту своїх прав у разі їх порушенні страховиком [240, с. 53-54].

Поряд з правами, цивільно-правовий статус страхувальника у договірних відносинах з ОСЦПВВНТЗ, складається і з обов'язків зазначеного суб'єкта, до яких належать:

а) обов'язок повідомити страховика про всі діючі договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, укладені з іншими страховиками, а також, за вимогою страховика, надати інформацію про всі відомі обставини, що мають істотне значення для оцінки страхового ризику (п. 17.3 ст. 17 Закону; п. 2, 3 ч. 1 ст. 21 Закону України «Про страхування»);

б) своєчасно вносити страхові платежі (п. 1 ч. 1 ст. 21 Закону України «Про страхування»);

в) вживати заходів щодо запобігання та зменшення збитків, завданих внаслідок настання страхового випадку (п. 4 ч. 1 ст. 21 Закону України «Про страхування»);

г) повідомити страховика про настання страхового випадку в строк, передбачений умовами страхування (п. 5 ч. 1 ст. 21 Закону України «Про страхування»).

Умовами договору страхування можуть бути передбачені також інші обов'язки страхувальника (ч. 2 ст. 21 Закону України «Про страхування»).

Вбачається, залежно від моменту виникнення та тривалості існування обов'язки страхувальника за договором страхування можна поділити на: обов'язки, які повинні бути виконані в процесі укладення договору; обов'язки, які виконуються страхувальником протягом дії договору; обов'язки, які виникають у страхувальника після настання страхового випадку [140, с. 118].

Таким чином, зміст договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів становить сукупність прав і обов'язків суб'єктів відповідних договірних правовідносин, тобто їх галузеві правові статуси.

Висновки до розділу 2:

1. Договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – домовленість двох сторін (страховика і

страхувальника), відповідно до якої одна сторона (страховик) зобов'язується у разі настання внаслідок використання наземного транспортного засобу певної події (страхового випадку) виплатити потерпілому (третій особі, якій завдано шкоду) грошову суму (страхову виплату), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у встановлені договором строки та виконувати інші умови договору.

2. Договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є договором на користь третьої особи, оскільки страховик виконує свій обов'язок на користь третьої особи – сплачує страхову виплату потерпілому.

3. Договори страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів доцільно класифікувати залежно від внутрішньої волі сторін на договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і договори добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. При цьому, основною відмінністю між цими договорами є імперативний характер першого договору (укладається на підставі прямої вказівки закону незалежно від внутрішньої волі його сторін), оскільки при укладенні договору добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів волевиявлення його суб'єктів завжди є вільним і відповідає їх внутрішній волі.

4. Суб'єктами правовідносин, що виникають на підставі договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, є:

а) страховик – юридична особа, яка має право здійснювати страхову діяльність на території України і яка взяла на себе зобов'язання у разі настання внаслідок використання наземного транспортного засобу страхового випадку виплатити потерпілому страхову виплату;

б) страхувальник – фізична чи юридична особа, яка уклала договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів і зобов'язалася сплачувати страхові платежі у встановлені цим договором строки та виконувати інші умови договору;

в) особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, – страхувальник або інша особа, визначена у договорі страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, яка на відповідних правових підставах використовує відповідний транспортний засіб;

г) потерпілий – третя особа (фізична або юридична особа), якій завдано шкоди внаслідок використання указанного в договорі наземного транспортного засобу.

5. Власник наземного транспортного засобу – це фізична або юридична особа, яка володіє, користується та розпоряджається транспортним засобом, тобто є його власником, що підтверджується відповідними документами згідно законодавства України.

6. Стаття 13 Закону є такою, що не відповідає сучасному розвитку правової системи та ставить у нерівне становище учасників цивільно-правових відносин та порушує базовий принцип цивільного права – рівності його учасників. Тому вважаємо за доцільне виключити зі змісту Закону статтю 13.

РОЗДІЛ 3

УКЛАДЕННЯ, ВИКОНАННЯ ТА ПРИПИНЕННЯ ДОГОВОРУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. Порядок укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

В умовах розбудови в Україні ефективної ринкової економіки та активних євроінтеграційних процесів поряд з вирішенням соціально-економічних, організаційних та інших проблем велике значення набувають проблеми укладання договору страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, оскільки вони мають не тільки внутрішньодержавне, а й міжнародне значення, з урахуванням того, що страхування транспорту сьогодні є найбільшим і динамічним сектором ринку страхування, в межах якого громадяни всередині країни і при виїзді за рубіж заздалегідь страхують себе від несприятливих наслідків на дорогах шляхом внесення грошових внесків до фонду спеціалізованої організації (страховика), а організація при настанні вказаних наслідків, виплачує страхувальнику або іншій особі обумовлену суму.

Правове регулювання договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів знайшло своє закріплення в статті 17 Закону. Відповідно в ч. 1 зазначеної статті страховики зобов'язані укладати договори страхування цивільно-правової відповідальності (внутрішній договір страхування, міжнародний договір страхування, міжнародний договір «Зелена картка») відповідно до цього Закону та чинного законодавства України.

У науці цивільного права вчені по-різному визначають зміст терміну «порядок укладення договору».

Так, наприклад, С. О. Бородовський під порядком укладення договору розуміє визначену правовими нормами юридико-логічну послідовність стадій встановлення цивільних прав та обов'язків, здійснених на основі погоджених дій осіб, звернених назустріч одна одній та виражених у різноманітних способах узгодження змісту договору [24, с. 7].

На погляд С. М. Бервено, договір укладається за допомогою певних дій сторін договору, нормативно кваліфікованих способами укладення договору. При цьому під способами укладання договору пропонується розуміти нормативно врегульовану систему здійснення суб'єктами дій, через які досягається вільне і взаємне узгодження волі сторін договору [61, с. 183].

А. Г. Биков звертає увагу на те, що порядок укладення договору – це передбачені правовими нормами послідовність і способи оформлення договірних відносин, а способом є певного роду дії, за допомогою яких досягається взаємоузгодженість волі сторін [230, с. 468].

У даному контексті ми розділяємо позицію В. В. Денисюка, який пропонує визначати порядок укладення договору як законодавчо визначений спосіб дій суб'єктів договірних правовідносин, спрямований на виникнення договірного зобов'язання та визначення його змісту [59, с. 306].

Відповідно до ч. 1 ст. 638 ЦК України договір є укладеним, якщо сторони в належній формі досягли згоди з усіх істотних умов договору.

Отже, як і для будь-якого іншого договору, для укладення договору страхування необхідне досягнення згоди за всіма істотними умовами договору в належній законом формі.

До істотних умов договору страхування відповідно до ст. 982 ЦК України відносяться: предмет договору страхування, страховий випадок, розмір грошової суми, в межах якої страховик зобов'язаний провести виплату у разі настання страхового випадку (страхова сума), розмір страхового платежу і строки його сплати, строк договору та інші умови, визначені актами цивільного законодавства.

Водночас Закон питання форми договору прямо не регламентує, однак в силу п. 1 ч. 1 ст. 981 ЦК України він повинен бути укладений у простій

письмовій формі. Недотримання письмової форми призводить до нікчемності договору обов'язкового страхування (ч. 2 ст. 981 ЦК України). У тій же статті ЦК України встановлюється, що договір страхування «може укладатись шляхом видачі страховиком страхувальникові страхового свідоцтва (поліса, сертифіката)».

Чинним законодавством передбачено окремий механізм укладення договору страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, який умовно можна поділити на чотири етапи:

- 1) пропозицію страховика укласти договір страхування;
- 2) оформлення й подання інформації страхувальником;
- 3) оформлення документів страховиком;
- 4) отримання страхового поліса та переліку документів, передбачених Законом.

Водночас, російська дослідниця О. О. Посок виокремлює лише два етапи [179], а саме: оформлення і подачу заяви та отримання страхового поліса і переліку документів, однак з цим ми не погоджуємося, оскільки етап отримання страхового поліса (так само як і оформлення й подання інформації страхувальником, а також оформлення документів страховиком) охоплюється таким етапом як прийняття пропозиції укласти договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Виходячи з цього, укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів здійснюється у два етапи: 1) висловлення пропозиції укласти договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; 2) прийняття пропозиції укласти договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Розглянемо більш детально ці етапи.

На першому етапі – пропозиції укласти договір страхування – страховик має зробити страхувальнику пропозицію укласти договір, яка має

містити істотні умови договору і виражати намір страховика вважати себе зобов'язаним у разі її прийняття.

Варто звернути увагу на те, що серед інших істотних умов договору страхування з огляду на специфіку юридичної природи останнього особливостями відрізняється така умова як строк дії договору.

Як вже зазначалося вище, відповідно до ст. 17 Закону внутрішні договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності укладаються строком на один рік. При цьому укладення внутрішніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на строк менший, ніж один рік, але не менш як на 15 днів допускається виключно щодо транспортних засобів: незареєстрованих – на час до їх реєстрації, тимчасово зареєстрованих – на час до їх постійної реєстрації, зареєстрованих на території іноземних держав – на час їх перебування на території України.

Поряд із істотними умовами, пропозиція укласти договір страхування має містити намір страховика вважати себе зобов'язаним у разі прийняття пропозиції, що може мати таку зовнішню форму: 1) направлення страхового полісу страхувальнику; 2) розміщення страхового полісу на веб-сайті; 3) усне повідомлення про істотні умови договору.

Аналіз наведеної правової норми свідчить про те, що законодавцем враховано не всі випадки, у яких може виникнути необхідність укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на строк менше одного року. Міжнародний договір «Зелена картка» може укладатися на строк тривалістю 15 днів, 1 місяць, 2 місяці, 3 місяці, 4 місяці, 5 місяців, 6 місяців, 7 місяців, 8 місяців, 9 місяців, 10 місяців, 11 місяців або один рік.

Чинним законодавством не встановлено можливість укладання договорів щодо використання автомобіля зі скороченим строком договору або можливості укладення договорів «вихідного дня». На нашу думку, законодавство має передбачати більш гнучкі можливості щодо визначення строку договору страхування відповідальності, оскільки більша

різноманітність страхового продукту не тільки стимулюватиме активність страхових агентів та страховиків в цілому, а й кращою мірою забезпечить інтереси страхувальників.

На наш погляд, у законодавстві України слід передбачити можливість укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зі скороченим строком дії та договору «вихідного дня».

Другий етап укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – прийняття пропозиції укласти договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – складається із дій страхувальника щодо надання страховику інформації, яка є необхідною для укладення договору. При цьому досягається низка цілей, серед яких: 1) перевірка наявності усіх документів, необхідних для укладення договору; 2) оцінка ризику страховика, який може настати в результаті укладення договору; 3) встановлення інформації, необхідної для укладення договору страхування, зокрема, здійснення розрахунку страхових платежів, визначення строку дії договору тощо.

Відповідно до ч. 1 ст. 18 Закону України «Про страхування», для укладання договору страхування страхувальник подає страховику письмову заяву за формою, встановленою страховиком, або іншим чином заявляє про свій намір укласти договір страхування. Під час укладання договору страхування страховик має право запросити у страхувальника баланс або довідку про фінансовий стан, підтверджені аудитором (аудиторською фірмою), та інші документи, необхідні для оцінки страховиком страхового ризику [193].

На сьогодні, нормативними актами не закріплено перелік документів та зміст інформації, яку страхувальник має надавати страховику, а також не визначено форму заяви. Разом з тим, з контексту норм Закону можна зробити висновок, що страхувальник має надавати усю інформацію, яка необхідна

для правильного розрахунку розміру страхових внесків та оцінки ризиків страховика.

ЦК України приділяє увагу врегулюванню взаємовідносин сторін під час укладення договору, зокрема обов'язку страхувальника повідомити страхову компанію про всі обставини, що мають істотне значення для визначення ступеня ризику.

Страховик має встановити всі істотні обставини, що впливають на ступінь ризику, а страхувальник – повідомити такі обставини. У випадку, якщо страхувальник не повідомив певні обставини, страховик не має права вимагати розірвання договору або визнання його недійсним, ґрунтуючись на тому, що деякі обставини не були повідомлені страхувальником. У другому випадку, якщо при укладенні договору були вказані недостовірні обставини щодо страхування даного об'єкта, то в такому випадку страховик може вимагати розірвання договору.

Страховик має право під час укладення страхового договору здійснити огляд транспортного засобу за місцем проживання страхувальника (за місцем знаходження юридичної особи), якщо інше не впливає з угоди сторін.

При укладенні договору обов'язкового страхування страхувальник надає відомості про кількість і характер наявних страхових випадків, про здійснені та про заплановані страхові виплати, терміни страхування, що розглядаються і про неврегульовані вимоги потерпілих, страхові виплати та інші відомості про страхування в період дії договору обов'язкового страхування, надані йому страховиком, з яким було укладено останній договір обов'язкового страхування. Зазначені відомості враховуються страховиком під час визначення коефіцієнтів страхових тарифів, що застосовуються для розрахунку страхової премії за договором обов'язкового страхування.

Відомості про страхування не надаються особою, яка укладає договір обов'язкового страхування вперше або укладає договір обов'язкового страхування щодо повторно придбаного транспортного засобу, а також

особою, яка щорічно переукладає договір обов'язкового страхування в одного страховика.

Також на другому етапі здійснюється розгляд документів, які подав страхувальник, страховиком та визначення відповідного розміру страхового платежу.

Відповідно до ч. 1 ст. 7 Закону, розмір страхового платежу (внеску, премії) встановлюється страховиком самостійно шляхом добутку розміру базового страхового платежу та значень відповідних коригуючих коефіцієнтів, що затверджуються відповідно до пункту 7.2 статті 7 Закону, а також з урахуванням положень пункту 13.2 статті 13 Закону. Страховику забороняється встановлювати або пропонувати встановити розмір страхового платежу, розрахований в інший спосіб.

Так, розпорядженням Держкомфінпослуг № 566 від 09.07.2010 «Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» затверджено базовий страховий платіж за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за поданням Моторного (транспортного) страхового бюро України в розмірі 180 грн., коригуючі коефіцієнти та їх розміри [184].

Коефіцієнти покликані забезпечити такі розміри страхових платежів, які б були співмірними з ризиком страховика. Однак, на нашу думку, факт реєстрації ТЗ не відображає покладеного на нього завдання, так, він обумовлений величиною населеного пункту, тобто, більший розмір населеного пункту, де зареєстровано ТЗ, відповідно збільшує і коефіцієнт. Однак, доволі часто на практиці ТЗ використовується не за місцем реєстрації, а у інших містах - особливо це актуально в сучасних умовах, коли в Україні більше 1,5 млн. внутрішніх переселенців. Тому, більш коректним є встановлення критеріїв щодо місця постійного використання ТЗ, яке може встановлюватись на підставі реєстрації місця проживання володільця ТЗ.

Слід також звернути увагу на проблему визначення коефіцієнтів у випадках, коли правомірними користувачами ТЗ є декілька осіб, так, як було

вже вказано раніше, чинним законодавством не передбачено страхування відповідальності третіх осіб, разом з тим, страхувальник може передавати документи на ТЗ та свій страховий поліс іншим правомірним користувачам. Однак, у цьому випадку розмір страхових платежів зовсім не відображає ступеня ризику страховика. Тому логічно було б не тільки передбачити можливість страхування відповідальності інших осіб, а й визначити відповідні коефіцієнти чи їх середні показники.

Проведене нами дослідження свідчить, що доволі часто страховики для визначення розміру страхових платежів вимагають тільки обсяги об'єму двигуна та місце реєстрації, тобто, індивідуалізуючі коефіцієнти часто не застосовуються, що відповідно призводить до завищення страхових платежів.

Відповідно до ч. 1 ст. 8 Закону, для заохочення безаварійної експлуатації транспортних засобів під час укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності більше, ніж на півроку, страховики мають право застосовувати коригуючий коефіцієнт залежно від наявності чи відсутності страхових випадків з вини осіб, відповідальність яких застрахована, в період дії попередніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (бонус - малус), який розраховується кожним із страховиків з урахуванням положень пункту 7.1 статті 7 Закону.

Доволі важливим та актуальним питанням є форма договору страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів. Якщо на сьогодні, як було зазначено раніше, існує письмова форма договору у вигляді полісу, то МТБ України ініціює повний перехід на електронну форму договорів страхування [142].

У відповідному контексті слід звернути увагу на те, що законодавець вже передбачив можливість укладення правочинів в електронній формі, ухваливши 3 вересня 2009 року Закон України «Про електронну комерцію». Указаним нормативно-правовим актом були внесені зміни до відповідних норм ЦК України.

Зокрема, ч. 1 ст. 205 ЦК України передбачає, що правочин може вчинятися усно або в письмовій (електронній) формі.

Частина 1 ст. 207 ЦК України містить нормативне правило, відповідно до якого правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах (у тому числі електронних), у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони.

У частині 2 ст. 639 ЦК України також зазначається, що якщо сторони домовилися укласти договір за допомогою інформаційно-телекомунікаційних систем, він вважається укладеним у письмовій формі.

Слід погодитися з наявною у юридичній літературі думкою про те, що поява нових економічних і правових явищ, таких як «електронний правочин», «електронний документ», «електронна комерція» свідчить про зміну типу суспільного мислення. Тепер з'явилася можливість за лічені секунди укласти договір з контрагентом з іншого міста або країни [23, с. 93].

Електронна форма договору страхування відповідає і міжнародній практиці, наприклад, відповідно до ст. 143 Акту про дорожній рух Великої Британії, передбачається запровадження не тільки паперових, а й електронних сертифікатів страхування відповідальності володільців ТЗ [331].

Відповідно до ч. 1 ст. 147 Акту, поліс страхування має бути видано страховиком страхувальникові на умовах та в порядку визначеному Актом. Разом з тим, відповідно до частини другої цієї статті, визначається, що страховий сертифікат, може бути укладений а) шляхом передачі електронною поштою; б) або шляхом розміщення на електронному сайті [331].

Так, сертифікат вважається укладений шляхом отримання електронною поштою, якщо особа – страхувальник, погодилась на отримання сертифікату електронною та страховик передав страховий поліс на вказану страхувальником електронну адресу.

Водночас, страховий сертифікат укладається шляхом розміщення на веб-сайті за умов: 1) страхувальник погодився на розміщення сертифікату на відповідному веб-сайті; 2) страховик здійснює необхідне розміщення копії

сертифікату на веб-сайті та 3) страховик повідомив страхувальника у погодженій з ним формі про: а) факт розміщення сертифікату на сайті; б) адресу сайту; в) місце розміщення відповідного сертифікату на сайті; г) як страхувальник може отримати доступ до відповідного сертифікату [327].

К. К. Яічков вважає, що страхове свідоцтво і письмова заява страхувальника, які розглядаються комплексно, складають необхідну законом форму договору, що має правоутворююче значення [304, с. 26].

Щодо правового значення страхового поліса (свідоцтва) висловлювалися різні точки зору. Так, на думку В. І. Серебровського, юридичне значення страхових документів полягає в тому, що вони виступають найголовнішим доказом тих правовідносин, які виникли між сторонами страхового договору. Зміст страхового поліса (страхового свідоцтва) повинен знаходитися у відповідності зі своїм призначенням - слугувати доказом укладення договору. Тому страховий поліс повинен містити в собі істотні умови договору [223, с. 137, 184]

На наш погляд, слід погодитися з думкою М. Я. Шімінової, яка зазначає, що правове значення страхового полісу (свідоцтва) полягає в поєднанні значення документа, який відповідно до вимоги законодавства надає договору письмову форму, висловлює згоду страховика на пропозицію страхувальника укласти договір і є доказом укладення договору [296, с. 76].

На нашу думку доцільним є не так сам перехід на електронну форму полісу, як урегулювання та створення гнучких можливостей щодо його факту підтвердження.

Так, безперечно, на сьогодні поліс підтверджує тільки факт укладення договору, та наявність такого укладення при перевірці органами Державної патрульної служби України (далі – ДПС). Тому, безперечно, практичніше було б запровадити електронну систему обліку страхових полісів та, відповідно, створити спільну електронну базу з органами ДПС, що дало б можливість вирішити проблему обліку полісів, як документів суворой звітності та вирішити проблему щодо їхнього обліку та зберігання.

Тобто, доцільним є не так загальне переведення договорів в електронну

форму, як виключення страхового полісу зі переліку необхідних для керування автомобілем документів та створення електронної бази полісів для органів ДПС. Водночас, на нашу думку, є доцільним розширення форм та можливостей щодо укладення договорів страхування. Зокрема, слід передбачити можливість укладення договорів страхування: 1) шляхом направлення страхового полісу страхувальнику; 2) шляхом розміщення страхового полісу на веб-сайті; 3) шляхом письмового укладення договору страхування.

Водночас, з метою уникнення порушень (зокрема укладення договорів страхування минулими датами тощо) необхідно деталізувати порядок внесення інформації до загальної бази страхових полісів. Питання ж загального впровадження електронних полісів на нашу думку ще зарано, оскільки доволі часто водіями є особи, які не користуються комп'ютерною технікою тощо. Окрім того, наявність договорів страхування та ознайомлення з ними водіїв ТЗ не тільки підвищує рівень правової свідомості водіїв, а й здійснює дисциплінуючий характер.

Тому, доцільним є запровадження письмової форми договорів страхування відповідальності не на бланках суворої звітності, та альтернативної (електронної) форми з запровадженням електронної бази страхових полісів та деталізацією нормативного регулювання.

Завершується процедура укладення договору страхування видачею страхувальникові страхового полісу, про який Закон передбачає як документ, що засвідчує здійснення страхування. Страховий поліс скріплюється підписами як страховика, так і страхувальника, таким чином, він виступає у вигляді документа.

У полісі, виданому страхувальнику, зазначаються відомості про страхувальника, власника транспортного засобу, осіб, допущених до керування, марка транспортного засобу, державний реєстраційний знак, ідентифікаційний номер, номер спеціального знака державного зразка та розмір страхової премії. Стосовно розміру страхової премії - його зазначають окремим пунктом, вказаним у заяві на страхування, з урахуванням

водійського стажу, віку, потужності двигуна, місця реєстрації, періоду страхування тощо.

Згідно п. 17.5. ст. 17 Закону, під час укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності страховик зобов'язаний безоплатно видати страхувальнику спеціальний знак, що затверджується Уповноваженим органом за поданням МТСБУ, та бланк повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого МТСБУ зразка, а також перелік представників страховика, уповноважених виконувати функцію такого страховика щодо опрацювання претензій в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі. У разі втрати або використання бланка повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду страховик на підставі письмової заяви страхувальника зобов'язаний безоплатно видати йому новий бланк такого повідомлення.

Слід зазначити, що бланк страхового поліса обов'язкового страхування має єдину форму, яка діє на всій території України і є документом суворої звітності.

Відсутність документів, які супроводжують видачу страхового поліса обов'язкового страхування, не може бути підставою для притягнення власників транспортних засобів до адміністративної відповідальності, оскільки тільки страховий поліс є єдиним документом, що підтверджує укладення договору обов'язкового страхування.

Відповідно до п. 17.4 ст. 14 Закону, у разі втрати страхового поліса страховик зобов'язаний протягом семи календарних днів безкоштовно видати дублікат цього поліса на підставі заяви страхувальника. У разі втрати дубліката умови його повторної видачі визначаються договором.

Якщо після укладення договору страхування буде встановлено, що страхувальник під час укладення договору надав завідомо неправдиві відомості, то страховик має право вимагати визнання договору страхування недійсним та застосування відповідних санкцій. Так, ст. 230 ЦК України визначає, якщо одна із сторін правочину навмисно ввела другу сторону в оману щодо обставин, які мають істотне значення (частина перша статті 229

ЦК України), такий правочин визнається судом недійсним. Обман має місце, якщо сторона заперечує наявність обставин, які можуть перешкодити вчиненню правочину, або якщо вона замовчує їх існування. Сторона, яка застосувала обман, зобов'язана відшкодувати другій стороні збитки у подвійному розмірі та моральну шкоду, що завдані у зв'язку з вчиненням цього правочину [288].

Договір обов'язкового страхування власників наземних транспортних засобів в процесі своєї дії може бути змінений.

За загальним правилом, для забезпечення стабільності майнового обороту та впевненості суб'єктів у непорушності взятих зобов'язань, зміна або розірвання договору допускається лише за згодою сторін, якщо інше не встановлено договором або законом. Відповідно до презумпції встановленої ст. 525 ЦК України, передбачена заборона односторонньої відмови від виконання зобов'язання чи односторонньої зміни умов договору, за винятком випадків, передбачених законодавством. Зміна умов договору страхування означає, що сторони здійснюють свої права та обов'язки згідно із зміненими умовами договору щодо предмету, місця, строків виконання тощо. Отже, можуть бути змінені тільки умови договору, а не його модель, і тільки за згодою двох сторін – страховика і страхувальника. Зміна не може бути зроблена в усній формі, сторони переукладають договір страхування із врахуванням погоджених змін [54, с. 98–99].

Водночас, цивільне законодавство України не регламентує всіх «деталей» процедури, пов'язаною зі зміною договору страхування. Так, Закон не вказує на те, що необхідно робити страхувальнику в разі зміни відомостей про нього, або за необхідності змінити умови договору страхування. Тому в період дії договору обов'язкового страхування страхувальник зобов'язаний негайно повідомляти у письмовій формі страховикові про зміну відомостей, зазначених у заяві про укладення договору обов'язкового страхування.

Якщо повідомлені страхувальником зміни стосуються відомостей, що містяться в страховому полісі обов'язкового страхування і стосуються

спеціального знаку то страховий поліс обов'язкового страхування і спеціальний знак державного зразка мають бути повернені страховику, який зобов'язаний видати страхувальнику переоформлені (нові) страховий поліс обов'язкового страхування і спеціальний знак державного зразка. Повернені страхувальником страховий поліс обов'язкового страхування і спеціальний знак державного зразка зберігаються у страховика разом з другими примірниками переоформлених (нових) документів. На первинному та переоформленому страховому полісі обов'язкового страхування робиться відмітка про переоформлення із зазначенням дати переоформлення та номерів страхового поліса обов'язкового страхування (первісного та переоформленого) [178, с. 136–137].

Особливим випадком є зміна договору у зв'язку з істотною зміною зовнішніх обставин. Відповідно до ч.1 ст. 652 ЦК України, у разі істотної зміни обставин, якими сторони керувалися при укладенні договору, договір може бути змінений або розірваний за згодою сторін, якщо інше не встановлено договором або не впливає із суті зобов'язання. Зміна обставин є істотною, якщо вони змінилися настільки, що, якби сторони могли це передбачити, вони не уклали б договір або уклали б його на інших умовах [288].

У тому випадку, якщо сторони (страховик і страхувальник) не досягли згоди про приведення договору страхування у відповідність з істотно зміненими обставинами (тобто страховик відмовляється змінити умови договору страхування та повернути частину страхової премії страхувальникові), то цей договір може бути змінений судом на вимогу страхувальника з поверненням певної частини страхової премії [178, с. 134].

Законодавець у ст. 18 Закону України «Про страхування» розмежовує поняття «укладення» договору і «набрання ним чинності». Договір страхування набирає чинності з моменту внесення першого страхового платежу, якщо інше не передбачено договором страхування. Тобто момент укладення договору може не збігатися з моментом набрання ним чинності, а у випадку, що розглядається, моментом укладення договору є момент

набрання ним чинності, а тому юридичне значення має той факт, що коли договір страхування укладено, але перший платіж не внесено (тобто договір не набрав чинності), страховик не зобов'язаний здійснювати страхову виплату, навіть якщо випадок мав місце.

У більшості випадків судова практика йде шляхом визнання таких договорів страхування недійсними. Так, наприклад, Апеляційний суд Хмельницької області рішенням від 4 листопада 2009 р. скасував рішення Славутського міськрайонного суду від 10 серпня 2009 р. у частині стягнення 19 тис. 896 грн 55 коп. страхового відшкодування з АТ «Українська пожежно-страхова компанія», а позовні вимоги С. у цій частині задовольнив і постановив стягнути на його користь з П. зазначену суму.

Під час розгляду справи встановлено, що 28 грудня 2008 р. в м. Славуті з вини власника автомобіля ВАЗ-2110 П. сталася дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП), через що був пошкоджений автомобіль «Форд Фієста», яким керував С.

Суд першої інстанції, постановляючи стягнути заподіяну шкоду з АТ «Українська пожежно-страхова компанія», виходив із того, що між П. та страховиком укладено договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підтверджується страховим полісом, і цей правочин не визнаний судом недійсним.

Проте суд першої інстанції не врахував, що договір страхування набирає чинності з моменту внесення страхувальником першого страхового платежу, якщо інше не передбачено договором. А оскільки страховий платіж П. не перерахував, договір страхування чинності не набрав, тому відповідальність за заподіяну шкоду має нести особа, яку визнано винною у вчиненні ДТП. [237]

Інакшим прикладом є рішення № 362/5117/14-ц від 08.12.2014 за яким у Васильківський міськрайонний суд Київської області Позивач звернувся в суд з позовом до ОСОБА_1 про визнання недійсним укладеного сторонами договору страхування у вигляді полісу обов'язкового страхування цивільно-

правової відповідальності власників наземних транспортних засобів № АС/9100029, від 8.02.2014 року, оскільки 26.06.2014 року сталася дорожньо-транспортна подія за участю відповідача, який керував застрахованим автомобілем "Шевроле Авео", д.н.з. НОМЕР_3, та автомобіля "Део Ланос", д.н.з. НОМЕР_2, яким керував ОСОБА_2, але на момент даної події ОСОБА_1 не сплатив страховий платіж, тобто після страхового випадку у зв'язку з цим договір страхування не набув на той час чинності і він підлягає визнанню недійсним відповідно до ст. 988 ч. 1 п. 1 ЦК України.

Як встановлено під час судового засідання 26.06.2014 року сталася дорожньо-транспортна подія за участю відповідача, який керував застрахованим автомобілем "Шевроле Авео", д.н.з. НОМЕР_3, та автомобіля "Део Ланос", д.н.з. НОМЕР_2, яким керував ОСОБА_2. Відповідно до Постанови Печерського районного суду м. Києва по справі № 757/18540/14-п від 29.07.2014р., винним у вищевказаному ДТП визнаний ОСОБА_1.

ОСОБА_1 надав договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (Поліс) № АС/9100029 ПАТ СК «ІНТЕР-ПОЛІС» на транспортний засіб марки CHEVROLET AVEO, д.н.з. НОМЕР_3.

Згідно інформації, наявної у ПАТ СК «ІНТЕР-ПОЛІС» та МТСБУ, страховий платіж за вищевказаний поліс ПАТ СК «ІНТЕР-ПОЛІС» не надходив, звіт про оформлення Полісу страховим агентом ПАТ СК «ІНТЕР-ПОЛІС» не надано.

За таких підстав, суд дійшов висновку про необхідність визнання укладеного між товариством та ОСОБА_1, від 18.02.2014 року договору страхування у вигляді полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів № АС/9100029 недійсним [202].

Разом з тим, зустрічаються і випадки, коли договори страхування визнаються укладеними навіть за несплати страхового платежу. Так, за рішенням у справі № 369/9925/14-ц від 26.12.2014 позивач Приватне акціонерне товариство «Страхова компанія «Інтер-Поліс» звернувся до

Києво-Святошинського районного суду Київської області з позовом до відповідача ОСОБА_1, третя особа ОСОБА_2, про визнання недійсним договору страхування, посиляючись на те, що 23 травня 2014 року приблизно о 19 год. 10 хв. на вул. Перемоги 74 у м. Києві сталася дорожньо-транспортна подія за участю наступних транспортних засобів: VOLKSWAGEN Гольф, державний номерний знак НОМЕР_1 керований ОСОБА_4, MERCEDES-BENZ 200, державний номерний знак НОМЕР_2 керований ОСОБА_2, та CHEVROLET Лачетті, державний номерний знак НОМЕР_3 керованого ОСОБА_1.

Як вбачається з матеріалів справи, представник позивача ПрАТ «СК «Інтер-Поліс» просив суд визнати недійсним договір страхування на підставі того, що ОСОБА_1 не сплатив належний страховий платіж. Проте, з наведеного законодавства суд дійшов висновку, що несплата страхового платежу не є підставою для визнання договору страхування недійсним, а лише є підставою для невиконання страхового відшкодування у разі настання страхового випадку. Водночас, суд не знаходить підстав для визнання вказаного договору страхування недійсним з огляду на те, що відсутні умови, передбачені чинним законодавством для встановлення його недійсності.

Однак, суд також зазначає, що договір вважається вчиненим у письмовій формі, якщо він підписаний сторонами. Згідно вимог ч. 2 ст. 981 ЦК України договір страхування у разі недодержання письмової форми є нікчемним. Враховуючи вище викладене суд дійшов висновку, що позивачем ПрАТ «СК «Інтер-Поліс» невірно обраний спосіб захисту, а тому суд відмовляє ПрАТ «СК «Інтер-Поліс» у задоволенні вказаного позову про визнання договору страхування недійсним.

У задоволенні позову Приватного акціонерного товариства «Страхова компанія «Інтер-Поліс» до ОСОБА_1, третя особа ОСОБА_2, про визнання недійсним договору страхування, відмовити. [203]

Отже, хоча суди здебільшого правильно визначають та розрізняють моменти укладення договору страхування та набуття ним чинності, однак по різному визначають наслідки несвоєчасного внесення страхового платежу.

На нашу думку, враховуючи пряму вказівку законодавства на те, що договір набуває чинності при внесенні страхового платежу, слід зробити висновок, що при невнесенні платежу, або несвоєчасному внесенні, такий договір слід вважати недійсним.

3.2. Виконання договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Договір – це не тільки юридичний факт, з яким пов'язується виникнення страхових правовідносин, а й регулятор поведінки сторін у цих правовідносинах, який безпосередньо визначає права та обов'язки його учасників [296].

З моменту вступу договору страхування в силу настає новий етап у взаєминах учасників страхових правовідносин, а саме – виконання зобов'язання.

Виконання договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів полягає у здійсненні його сторонами суб'єктивних прав та виконанні юридичних обов'язків, передбачених договором.

Виконання зобов'язання страховиком, за загальним правилом, здійснюється у повному обсязі і одноразово [54, с. 98]. Водночас, у процесі реалізації страхових правовідносин слід виділити два етапи: «пасивний» і «активний», відповідно до і після здійснення страхового випадку, кожен з яких має свої особливості.

В цьому аспекті, на наш погляд, особливої уваги заслуговує другий «активний» етап, тобто дії страхувальників і потерпілих під час настання страхового випадку.

Як слушно зазначається в юридичній літературі, настання страхового випадку є юридичним фактом, який активує комплекс прав та обов'язків у страхувальника та страховика, пов'язаних із виконанням договору страхування, а саме обов'язком страхувальника повідомити стра- ховика про

настання страхового випадку у встановлений договором строк та обов'язком страховика вжити заходів щодо оформлення всіх необхідних документів для своєчасного здійснення страхової виплати страхувальникові [243, с. 82].

Отже, спершу проаналізуємо поняття страхового випадку. Так, згідно ст. 6 Закону, страховим випадком є ДТП, що сталася за участю забезпеченого транспортного засобу, внаслідок якої настає цивільно-правова відповідальність особи, відповідальність якої застрахована, за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та (або) майну потерпілого.

Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху, ДТП – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [192].

Як зазначає А. О. Граділь щодо визначення поняття змісту ДТП:

- 1) ДТП – це обставина, яка може бути здійснена у вигляді дії чи події;
- 2) невід'ємним елементом ДТП є участь в ній хоча б одного ТЗ, який перебував у стані руху;
- 3) слід мати на увазі, що обставина ДТП настає незалежно від місця (на магістралі, шосе, вулиці, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі тощо) - це стосується й випадків скоєння за допомогою транспортних засобів різних робіт (дорожніх, сільськогосподарських, будівельних та ін.);
- 4) у більшості випадків ДТП стаються внаслідок порушення хоча б однією особою ПДР – іншими словами, скоєння особою правопорушення, яке з об'єктивної сторони характеризується протиправним діянням;
- 5) особи, які вчиняють ДТП, як правило, діють з необережності у формі протиправної поведінки, самовпевненості або недбалості;
- 6) обов'язковою ознакою ДТП є шкода – нанесений матеріальний збиток фізичним чи юридичним особам, або внаслідок якої загинули або були поранені люди [41].

Учасником ДТП може бути як забезпечений ТЗ, так і не забезпечений ТЗ тому, для цілей страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ, однією з необхідних вимог є наявність в учасника ДТП забезпеченого ТЗ.

Відповідно до ч.1 ст. 33 Закону, у разі настання ДТП, яка може бути підставою для здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати),

водій транспортного засобу, причетний до такої пригоди, зобов'язаний: - дотримуватися передбачених правилами дорожнього руху обов'язків водія, причетного до дорожньо-транспортної пригоди; - вжити заходів з метою запобігання чи зменшення подальшої шкоди; - поінформувати інших осіб, причетних до цієї пригоди, про себе, своє місце проживання, назву та місцезнаходження страховика та надати відомості про відповідні страхові поліси; - невідкладно, але не пізніше трьох робочих днів з дня настання дорожньо-транспортної пригоди, письмово надати страховику, з яким укладено договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ), повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду за встановленим МТСБУ зразком, а також відомості про місцезнаходження свого транспортного засобу та пошкодженого майна, контактний телефон та свою адресу. Якщо водій транспортного засобу з поважних причин не мав змоги виконати зазначений обов'язок, він має підтвердити це документально.

У разі настання ДТП за участю лише забезпечених транспортних засобів, за умови відсутності травмованих (загиблих) людей, а також за згоди водіїв цих транспортних засобів щодо обставин її скоєння, за відсутності у них ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, ці водії мають право спільно скласти повідомлення про ДТП. У такому разі водії транспортних засобів після складення зазначеного в цьому пункті повідомлення мають право залишити місце ДТП та звільняються від обов'язку інформувати відповідні підрозділи МВС України про її настання.

У разі оформлення документів про ДТП без участі уповноважених на те працівників відповідних підрозділів МВС України розмір страхової виплати за шкоду, заподіяну майну потерпілих, не може перевищувати максимальних розмірів, затверджених Уповноваженим органом за поданням МТСБУ, що діяли на день настання страхового випадку (п. 33.2 ст. 33 Закону).

Відповідно до п. 1 ч. 3 ст. 33 Закону, водії та власники транспортних засобів, причетних до ДТП, власники пошкодженого майна зобов'язані зберігати пошкоджене майно (транспортні засоби) у такому стані, в якому воно знаходилося після дорожньо-транспортної пригоди, до того часу, поки його не огляне призначений страховиком (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) представник (працівник, аварійний комісар або експерт), а також забезпечити йому можливість провести огляд пошкодженого майна (транспортних засобів).

Водночас, зазначені особи звільняються від обов'язку збереження пошкодженого майна (транспортних засобів) у такому стані, в якому воно знаходилося після ДТП, у разі якщо не з їхньої вини протягом десяти робочих днів після одержання страховиком (у випадках, передбачених ст. 41 Закону, – МТСБУ) повідомлення про ДТП його уповноважений представник не прибув до місцезнаходження такого пошкодженого майна (п. 1 ч. 3 ст. 33 Закону).

Відповідно до Закону після заподіяння шкоди майну потерпілого, який має намір скористатися своїм правом на страхову виплату, він зобов'язаний подати пошкоджене майно або його залишки страховику для огляду представником страховика або МТСБУ. Однак, законодавство не передбачає порядку збереження такого майна, його перевезення у місце, визначене власником (володільцем) такого майна, що є доволі важливим з практичної точки зору.

Страхувальник, інша особа, відповідальність якої застрахована, водій транспортного засобу, причетного до ДТП, особа, яка має право на отримання відшкодування (потерпілий), зобов'язані сприяти страховику та МТСБУ в розслідуванні причин та обставин ДТП, а саме: надати для огляду належний їй транспортний засіб або інше пошкоджене майно, повідомити страховика (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, – МТСБУ) про всі відомі їй обставини та надати для огляду та копіювання наявні у неї документи, що стосується цієї дорожньо-транспортної пригоди, протягом семи робочих днів з дня отримання нею відповідної інформації або

документа. Якщо зазначені особи з поважних причин не мали змоги виконати ці дії, вони мають підтвердити це документально (ч. 1 ст. 33-1 Закону).

На підставі викладеного, на нашу думку, п. 1 ч. 3 ст. 33 Закону слід викласти у наступній редакції: «водії та власники транспортних засобів, причетних до ДТП, власники пошкодженого майна зобов'язані зберігати пошкоджене майно (транспортні засоби) у такому стані, в якому воно знаходилося після ДТП, до того часу, поки його не огляне призначений страховиком (у випадках, передбачених ст. 41 цього Закону, - МТСБУ) представник (працівник, аварійний комісар або експерт), а також забезпечити йому можливість провести огляд пошкодженого майна (транспортних засобів) в порядку, визначеному договором страхування». Протягом 10 робочих днів з дня отримання повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду страховик (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) зобов'язаний направити свого представника (працівника, аварійного комісара або експерта) на місце настання страхового випадку та(або) до місцезнаходження пошкодженого майна для визначення причин настання страхового випадку та розміру збитків.

Якщо представник страховика (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, – МТСБУ) не з'явився у визначений строк, потерпілий має право самостійно обрати аварійного комісара або експерта для визначення розміру шкоди. У такому разі страховик (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, – МТСБУ) зобов'язаний відшкодувати потерпілому витрати на проведення експертизи (дослідження).

Як зазначено у судовій практиці, чинне законодавство про страхування не покладає на страховика за договором добровільного страхування майна обов'язок доводити розмір збитків виключно шляхом проведення його оцінки відповідно до Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», а згідно з ч. 2 ст. 14 ЦК України особа не може бути примушена до дій, вчинення яких не є обов'язковим для неї [288]. Більше того, норма ч. 2 ст. 7 Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», яка передбачає

випадки обов'язкового проведення оцінки майна суб'єктом оціночної діяльності, не покладає обов'язку з оцінки майна на страховика за договором добровільного страхування [190]. В свою чергу, Закон регулює не спірні правовідносини у цій справі, а правовідносини, у яких обов'язок проведення професійної оцінки встановлюється для відповідача саме у разі виконання ним зобов'язання відшкодувати шкоду потерпілій особі, взятого за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Разом з тим, з положень п. 36.2 ст. 36 Закону вбачається, що під оціненою шкодою в ньому розуміється також і шкода, у відношенні якої страховик і потерпілий досягли згоди про розмір страхового відшкодування без проведення оцінки та експертизи пошкодженого майна. В цьому випадку дії страховика (позивача) щодо перерахування страхового відшкодування безпосередньо особі (авторизованому сервісному центру), яка здійснила ремонт пошкодженого транспортного засобу, переконливо свідчать про досягнення відповідної згоди між сторонами генерального договору страхування [204].

Тому, визначення розміру шкоди здійснюється експертами страховика. При цьому виникає ризик необ'єктивності такої оцінки шкоди.

Водночас, на нашу думку, в інституті страхування цивільної відповідальності власників ТЗ необхідно передбачити можливість проведення незалежної експертизи транспортних засобів, яким завдано шкоди під час ДТП з метою встановлення об'єктивного розміру завданої шкоди та уникнення зловживання з боку сторін страхового договору. Ініціатором проведення такої експертизи, на наш погляд, може бути будь-який суб'єкт даного договірного правовідношення, який, водночас, має бути одночасно і носієм первісного обов'язку щодо проведення її оплати. В подальшому, після винесення уповноваженим органом постанови про адміністративне або кримінальне правопорушення в силу правил генерального делікту ініціатор експетризи (первісний носій обов'язку щодо проведення її оплати) у випадку набуття правового статусу потерпілого має наділятися правом на відшкодування витрат щодо її оплати.

Відповідно до вимоги ч. 4 ст. 33 Закону, у разі оформлення працівниками необхідних підрозділів МВС України відповідних документів про ДТП, вони також встановлюють та фіксують відомості щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності учасників цієї пригоди і сприяють представникам страховиків (МТСБУ) у проведенні огляду місця ДТП і транспортних засобів, причетних до неї. А згідно ч.2 ст. 33-1 Закону, на підставі письмового запиту страховика або МТСБУ відповідний підрозділ МВС України зобов'язаний надати йому довідку про ДТП, форма та порядок видачі якої встановлюється МВС України; заклад охорони здоров'я – довідку про тимчасову втрату працездатності (лікування), форма та порядок видачі якої встановлюється Міністерством охорони здоров'я України, відомості про діагноз, лікування та прогноз хвороби потерпілого, висновки судово-медичної експертизи, а також іншу інформацію, необхідну для вирішення питання щодо здійснення страхового відшкодування або регламентної виплати; медико-соціальна експертна комісія – документи, що підтверджують ступінь втрати професійної чи загальної працездатності потерпілого; суди та правоохоронні органи – копії наявних документів щодо обставин скоєння дорожньо-транспортної пригоди, розміру заподіяної та відшкодованої шкоди.

Строк надання такої інформації (довідок та інших документів) органами державної влади (у тому числі судовими та правоохоронними) та органами місцевого самоврядування, медичними закладами, а також іншими юридичними особами не може перевищувати 30 днів з дня надходження запиту страховика (МТСБУ).

Разом з тим, навіть якщо під час ДТП працівники МВС зафіксували відсутність страхового полісу у водія ТЗ, так, як зазначив Апеляційний суд Київської області у рішенні по справі № 361/10757/2013-ц від 24.04.2014, посилення суду (першої інстанції – Авт.) в рішенні на протокол про адміністративне правопорушення від 03 червня 2013 року, відповідно до якого водій транспортного засобу ОСОБА_3 на момент ДТП керував автомобілем без полісу, не спростовує факту укладення договору та не може

бути доказом відсутності або наявності факту сплати відповідачем страхової премії, а навпаки - підтверджують посилення відповідача, що вона передала поліс ОСОБА_3 у другій половині дня 03 червня 2013 року, після оформлення ДТП [200].

Для отримання страхового відшкодування потерпілий чи інша особа, яка має право на отримання відшкодування, протягом 30 днів з дня подання повідомлення про ДТП подає страховику (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, – МТСБУ) заяву про страхове відшкодування. У цій заяві має міститися: а) найменування страховика, якому подається заява, або МТСБУ; б) прізвище, ім'я, по батькові (найменування) заявника, його місце проживання (фактичне та місце реєстрації) або місцезнаходження; в) зміст майнової вимоги заявника щодо відшкодування заподіяної шкоди та відомості (за наявності), що її підтверджують; г) інформація про вже здійснені взаєморозрахунки осіб, відповідальність яких застрахована, або інших осіб, відповідальних за заподіяну шкоду, та потерпілих; г) підпис заявника та дата подання заяви.

До заяви додаються: а) паспорт громадянина, а в разі його відсутності інший документ, яким відповідно до законодавства України може посвідчуватися особа заявника, якщо заявником є фізична особа; б) документ, що посвідчує право заявника на отримання страхового відшкодування (довіреність, договір оренди, свідоцтво про право на спадщину), у разі якщо заявник не є потерпілим або його законним представником; в) довідка про присвоєння одержувачу коштів ідентифікаційного номера платника податку (за умови його присвоєння), якщо заявником є фізична особа; г) документ, що підтверджує право власності на пошкоджене майно на день скоєння дорожньо-транспортної пригоди, – в разі вимоги заявника про відшкодування шкоди, заподіяної майну; г) свідоцтво про смерть потерпілого – у разі вимоги заявника про відшкодування шкоди, пов'язаної із смертю потерпілого; д) документи, що підтверджують витрати на поховання потерпілого, – у разі вимоги заявника про відшкодування витрат на поховання потерпілого; е) документи, що

підтверджують перебування на утриманні потерпілого, його доходи за попередній (до настання дорожньо-транспортної пригоди) календарний рік, розміри пенсій, надані утриманцям внаслідок втрати годувальника, – у разі вимоги заявника про відшкодування шкоди у зв'язку із смертю годувальника; є) відомості про банківські реквізити заявника (за наявності).

Документи, зазначені у підпунктах «а»–«г» цього пункту, надаються для огляду та зняття копії або в копіях, засвідчених заявником. Страховик та МТСБУ мають право вимагати для огляду оригінали зазначених документів. Решта документів надаються в оригіналі або належним чином оформлених копії. Належно оформленою копією документа є копія, посвідчена органом, установою чи організацією, що його видала, або нотаріально посвідчена або посвідчена особою, якій подається заява про страхове відшкодування.

Особа, якій подається заява про страхове відшкодування, зобов'язана надавати консультаційну допомогу заявнику під час складення заяви і на вимогу заявника зобов'язана ознайомити його з відповідними нормативно-правовими актами, порядком обчислення страхового відшкодування (регламентної виплати) та документами, на підставі яких оцінено розмір заподіяної шкоди.

У зв'язку з цим на практиці виникає питання, яке потребує розв'язання: чи може страховик відмовити у страховій виплаті (і навіть у прийомі заяви про страхову виплату) мотивуючи тим, що потерпілий у визначений строк за першої можливості не повідомив страховика про страховий випадок? На нашу думку, на поставлене питання слід відповісти негативно, оскільки страховий випадок у цьому виді страхування складається із юридичного складу (двох юридичних фактів): факту дорожньо-транспортної пригоди та факту настання цивільно-правової відповідальності. Отже, пред'явлення вимоги страховику про страхову виплату, як справедливо відзначається в літературі, в результаті і знаменує собою настання страхового випадку, одночасно виступаючи в якості повідомлення про нього [259].

Далі слід виокремити й інші питання: якими є наслідки пропуску встановленого строку пред'явлення вимоги про страхову виплату? Чи може страховик відмовити в цій виплаті з причин пропуску зазначеного терміну? Відповідаючи негативно на ці питання, ми вважаємо, що право потерпілого на страхову виплату визначається не фактом заподіяння йому шкоди, а фактом виникнення обов'язку заподіювача шкоди відшкодувати цю шкоду, оскільки це страхування не є страхуванням шкоди, заподіяної потерпілому в результаті ДТП, є страхуванням відповідальності за заподіяння шкоди. На вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної життю або здоров'ю громадянина, позовна давність взагалі не поширюється, а на вимоги, пов'язані із заподіянням шкоди майну потерпілого, діє загальний строк позовної давності. І в межах цього строку потерпілий може заявити страховику про вимогу щодо страхової виплати [249].

Але, чим більше часу пройде з моменту заподіяння шкоди, тим складніше страховику визначитися з розміром тієї шкоди, яка була заподіяна потерпілому (і, відповідно, з розміром тієї відповідальності власника транспортного засобу, яку цей страховик страхує). Тому після прострочення потерпілим (вигодонабувачем) встановленого строку для пред'явлення вимоги страховику про страхову виплату зростає ризик у відмові страховиком від цієї виплати з причин неможливості достовірно встановити наявність страхового випадку та розміру збитків, які підлягають відшкодуванню [178, с. 150–151].

Страховик (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ), керуючись нормами цього Закону, приймає вмотивоване рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) або про відмову у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати). Рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) приймається у зв'язку з визнанням майнових вимог заявника або на підставі рішення суду, у разі, якщо спір про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) розглядався в судовому порядку. Якщо розмір заподіяної шкоди перевищує страхову суму, розмір страхової виплати

(регламентної виплати) за таку шкоду обмежується зазначеною страховою сумою.

У випадку оформлення документів про ДТП без участі уповноважених на те працівників відповідних підрозділів МВС України, розмір страхової виплати за шкоду, заподіяну майну потерпілих, не може перевищувати максимальних розмірів, затверджених Уповноваженим органом за поданням МТСБУ.

Страховик (МТСБУ) протягом 15 днів з дня узгодження ним розміру страхового відшкодування з особою, яка має право на отримання відшкодування, за наявності документів, зазначених у статті 35 цього Закону, повідомлення ДТП, але не пізніш як через 90 днів з дня отримання заяви про страхове відшкодування зобов'язаний у разі визнання ним вимог заявника обґрунтованими прийняти рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) та виплатити його. Якщо відшкодування витрат на проведення відновлювального ремонту пошкодженого майна (транспортного засобу) з урахуванням зносу здійснюється безпосередньо на рахунок потерпілої особи (її представника), сума, що відповідає розміру оціненої шкоди, зменшується на суму визначеного відповідно до законодавства податку на додану вартість. При цьому доплата в розмірі, що не перевищує суми податку, здійснюється за умови отримання страховиком (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) документального підтвердження факту оплати здійсненого ремонту. Якщо у зв'язку з відсутністю документів, що підтверджують розмір заявленої шкоди, страховик (МТСБУ) не може оцінити її загальний розмір, виплата страхового відшкодування (регламентна виплата) здійснюється у розмірі шкоди, оціненої страховиком (МТСБУ). Страховик має право здійснювати виплати без проведення експертизи (у тому числі шляхом перерахування коштів особам, які надають послуги з ремонту пошкодженого майна), якщо за результатами проведеного ним огляду пошкодженого майна страховик і потерпілий досягли згоди про розмір та спосіб здійснення страхового відшкодування і не наполягають на проведенні оцінки,

експертизи пошкодженого майна; у разі невизнання майнових вимог заявника або з підстав, визначених статтями 32 та (або) 37 цього Закону, – прийняти вмотивоване рішення про відмову у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати).

Якщо ДТП розглядається в цивільній, господарській або кримінальній справі, перебіг цього строку припиняється до дати, коли страховику (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, – МТСБУ) стало відомо про набрання рішенням у такій справі законної сили.

У разі, якщо заява про здійснення страхового відшкодування чи інші документи, необхідні для прийняття рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати), подані з порушенням строку, встановленого цим Законом, строк прийняття рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) та його виплату збільшується на кількість днів такого прострочення.

Протягом трьох робочих днів з дня прийняття відповідного рішення страховик (МТСБУ) зобов'язаний направити заявнику письмове повідомлення про прийняте рішення. У разі, якщо відповідальними за заподіяння неподільної шкоди взаємопов'язаними, сукупними діями є декілька осіб, розмір страхового відшкодування (регламентної виплати) за кожен з таких осіб визначається шляхом поділу розміру заподіяної шкоди на кількість таких осіб.

Якщо ДТП сталася за участю декількох транспортних засобів, що перебували у з'єднанні між собою (у складі одного транспортного вузла або під час буксирування із застосуванням жорсткого зчеплення чи з частковим навантаженням буксируваного транспортного засобу на платформу або на спеціальний опорний пристрій), виплата страхового відшкодування здійснюється страховиком, який уклав договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності щодо тягача, а в разі, якщо цей тягач незабезпечений, регламентна виплата здійснюється МТСБУ. При цьому, якщо водії транспортних засобів скористалися правом спільно скласти повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, страховик відшкодовує

виключно шкоду, пов'язану з пошкодженням та фізичним знищенням (ст.ст. 29, 30, 33 Закону).

Виплата страхового відшкодування (регламентна виплата) здійснюється безпосередньо потерпілому (іншій особі, яка має право на отримання відшкодування) або погодженим з ним особам, які надають послуги з ремонту пошкодженого майна, сплатили страхове відшкодування за договором майнового страхування (крім регламентної виплати, передбаченої підпунктом «а» пункту 41.1 статті 41 цього Закону), лікування потерпілих та інші послуги, пов'язані з відшкодуванням збитків.

Страховик здійснює компенсацію витрат страхувальника або особи, відповідальність якої застрахована, а МТСБУ компенсує витрати особи, звільненої від цього виду обов'язкового страхування на підставі пункту 13.1 статті 13 цього Закону або відповідальність якої застрахована іноземною страховою компанією відповідно до умов Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», за умови, що такі витрати здійснюються за згодою страховика (МТСБУ). У компенсації витрат може бути відмовлено повністю або частково, якщо такі витрати здійснені без попереднього погодження із страховиком (МТСБУ).

Підставою для відмови у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати) є:

- навмисні дії особи, відповідальність якої застрахована (страхувальника), водія транспортного засобу або потерпілого, спрямовані на настання страхового випадку. Зазначена норма не поширюється на осіб, дії яких пов'язані з виконанням ними громадянського чи службового обов'язку, вчинені у стані необхідної оборони (без перевищення її меж) або під час захисту майна, життя та здоров'я. Кваліфікація дій таких осіб встановлюється відповідно до закону;

- вчинення особою, відповідальність якої застрахована (страхувальником), водієм транспортного засобу умисного злочину, що призвів до страхового випадку (події, передбаченої статтею 41 цього Закону);

- невиконання потерпілим або іншою особою, яка має право на отримання відшкодування, своїх обов'язків, визначених цим Законом, якщо це призвело до неможливості страховика (МТСБУ) встановити факт дорожньо-транспортної пригоди, причини та обставини її настання або розмір заподіяної шкоди;

- неподання заяви про страхове відшкодування впродовж одного року, якщо шкода заподіяна майну потерпілого, і трьох років, якщо шкода заподіяна здоров'ю або життю потерпілого, з моменту скоєння ДТП;

Рішення страховика про відмову у здійсненні страхової виплати повідомляється страхувальнику у письмовій формі з обґрунтуванням причин відмови.

Варто зауважити, що існують певні труднощі в практиці врегулювання страхових випадків за договорами обов'язкового страхування будуть викликати питання виправданості тих чи інших витрат, здійснених потерпілим. Зокрема, за умови завдання шкоди здоров'ю потерпілого можуть госпіталізувати в звичайний лікувальний заклад чи стаціонар підвищеної комфортності. У випадку завданні значної шкоди здоров'ю постраждалому, коли страховик у будь-якому випадку повинен виплатити максимальну страхову суму, то проблем тут не виникає. Проте у випадку, коли розмір компенсаційних витрат знаходиться на досить великій відстані від максимального ліміту, у такому разі проблема постає досить гостро. За даних обставин можливі два шляхи розвитку подій:

- 1) компенсація за фактом здійснених витрат;
- 2) відшкодування в межах вартості лікування в звичайному міському стаціонарі.

Обґрунтованим є тільки відшкодування реальних завданих збитків, оскільки страховик повинен оплатити тільки необхідні витрати.

У випадку висунення вимоги стосовно відшкодування завданих збитків на санаторно-курортне лікування слід пам'ятати, що рівень санаторіїв також різний, тому в даному випадку лікування повинно оплачуватися страховиком, на нашу думку, за середньо статистичними показниками

ринкових цін, за умови, що фактична ціна є вищою і за оцінкою реальних збитків, є нижчою від середньої ціни.

Зокрема усі типи додаткових платежів закріплюються в межах встановленої законом страхової суми, що передбачає власне відшкодування шкоди, заподіяної життю та здоров'ю потерпілого. Коротко кажучи, такого роду додаткові витрати повинні бути включеними в загальний розмір компенсації за шкоду, заподіяну потерпілому.

Таким чином, нарахований кожному постраждалому, хто має право на відшкодування шкоди у зв'язку зі смертю годувальника, обсяг відшкодування не підлягає подальшому перерахунку, крім наступних випадків:

народження дитини після смерті годувальника;

початок чи припинення виплати відшкодування особам, які доглядають за дітьми, онуками, братами і сестрами померлого годувальника.

Страховик має право за погодженням з потерпілим зробити часткову страхову виплату на підставі документів про надані медичні послуги, необхідність надання яких була викликана страховим випадком, або оплатити ці послуги безпосередньо тій медичній установі, яка їх надала.

Виплата страхової суми за шкоду, заподіяну життю чи здоров'ю потерпілого, проводиться незалежно від сум, належних йому згідно регламенту соціального забезпечення та договорів обов'язкового і добровільного особистого страхування.

Як впливає зі ст. 38 Закону, органи державного соціального страхування та соціального забезпечення, а також страхові медичні організації не мають права пред'являти регресні вимоги до страховика, який здійснює обов'язкове страхування.

У випадку пошкодження майна розмір страхової виплати має охоплювати витрати, пов'язані із: пошкодженням чи фізичним знищенням транспортного засобу; пошкодженням чи фізичним знищенням доріг, дорожніх споруд, технічних засобів регулювання руху; пошкодженням чи фізичним знищенням майна потерпілого; проведенням робіт, які необхідні

для врятування потерпілих у результаті дорожньо-транспортної пригоди; пошкодженням транспортного засобу, використаного для доставки потерпілого до відповідного закладу охорони здоров'я, чи забрудненням салону цього транспортного засобу; евакуацією транспортних засобів з місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 28 Закону).

Ще один аспект, на який слід звернути увагу у межах даного підрозділу нашої роботи, - можливість виконання договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів іншими особами.

Необхідно звернути увагу на те, що поряд із загальним правилом виконання зобов'язання тими ж самими особами, які були визначені в якості кредитора і боржника під час його виникнення, чинне законодавство України передбачає як заміну в незаборонених випадках сторін зобов'язання, так і можливість виконання зобов'язання третьою особою, що не є його стороною. При цьому, правові наслідки виконання обов'язку у першому та другому варіантах участі інших осіб різнитимуться між собою. Тобто, факт виконання обов'язку боржника, за своїм правовим значенням, може мати характер як правоприпиняючого, так рівною мірою і правозмінюючого чи правовстановлюючого юридичного факту. Відповідне явище можна простежити, проаналізувавши норми, що закріплюють поняття суброгації та регресу в страхуванні, реалізацію їх положень у правовідносинах зі страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

На думку А. Х. Гольмстен, «під регресом (правом регресу) слід розуміти побічне стосовне головного зобов'язання, відповідно до якого якого одна особа, яка йменується регредієнтом, має право вимагати назад від іншої, яка йменується регресатом, визначену суму грошей, сплачену регредієнтом або отриману регресатом на виконання головного зобов'язання, при тому чи іншому відношенні до цього виконання третьою особою, а саме: чи цій особі сплачена ця сума регредієнтом або від нього отримана регресатом, або ж

хоча регредієнт і сплатив цю суму безпосередньо регресатові, але залишення її у себе останнім залежать від способу дії третьої особи» [39].

К. С. Юдельсон визначає право регресу як «зобов'язання, в силу якого кредитор (регредієнт) може вимагати від боржника (регресату) сплати грошей, передачі речей або вчинення інших дій, або внаслідок сплати третій особі за рахунок боржника, або отримання від третьої особи боргу за рахунок кредитора, або внаслідок вчинення дій, що покладає на боржника обов'язки повернення отриманого від кредитора [302].

Водночас, термін «суброгація» (в страхуванні) можна визначити як перехід до страховика, що виплатив страхове відшкодування, права вимоги, що належить страхувальнику або вигодонабувачу до особи, відповідальної за шкоду, нанесену страхувальнику або вигодонабувачу, у обсязі, що визначається згідно з нормами права.

Положення про перехід до страховика прав страхувальника щодо особи, відповідальної за завдані збитки, закріплені також і законодавством України. Відповідно до статті 993 ЦК України до страховика, який виплатив страхове відшкодування за договором майнового страхування, у межах фактичних витрат переходить право вимоги, яке страхувальник або інша особа, що одержала страхове відшкодування, має до особи, відповідальної за завдані збитки [288].

У Законі України «Про страхування» міститься кореспондуюча норма - згідно з статтею 27 до страховика, який виплатив страхове відшкодування за договором майнового страхування, в межах фактичних затрат переходить право вимоги, яке страхувальник або інша особа, що одержала страхове відшкодування, має до особи, відповідальної за заподіяний збиток [193].

Отже, суброгація є однією з підстав недоговірної заміни кредитора під час збереження предмета і змісту зобов'язання. Відповідно, даючи правову оцінку ситуації, за якої потерпілому виплачується страхове відшкодування за договором майнового страхування, а не відшкодовується шкода особою, відповідальною за шкоду, слід враховувати те, що відповідальна особа не вживає заходів щодо реалізації свого обов'язку. Навіть за умови того, що

виплата страхового відшкодування у повній мірі покриє збитки потерпілого, позадоговірне зобов'язання з відшкодування шкоди не буде припинено, а лише зміниться його суб'єктний склад. Тобто, у цьому випадку не можна говорити про припинення зобов'язання внаслідок фактичної реалізації компенсаційної функції інституту з відшкодування шкоди. Хоча, завдяки останній потерпілому забезпечується юридична можливість надання замість втрат, що виникли внаслідок завдання шкоди, інших матеріальних благ відповідно до закону або на підставі рішення суду [183].

Аналогічна позиція щодо суті правовідносин суброгації висловлюється і в узагальненнях судової практики Верховного Суду України. Зокрема, у витягу з аналізу судової практики вказується, що при суброгації нового зобов'язання із відшкодування збитків не виникає – відбувається заміна кредитора: потерпілий (а ним є страхувальник або вигодонабувач) передає страховику своє право вимоги до особи, відповідальної за спричинення шкоди. Внаслідок цього страховик виступає замість потерпілого [208]. Під час регресу одне зобов'язання змінює собою інше – переходу прав кредитора від однієї особи до іншої не відбувається [58].

Регулятивною (правоустановчою) нормою щодо положень статті 993 ЦК України (суброгація в страхуванні) можна вважати частину 2 статті 512 ЦК України, що передбачає можливість заміни кредитора у зобов'язанні у випадках, встановлених безпосередньо положеннями закону: підстави, що перелічені в частині 1 статті 512 об'єктивно мають інший зміст. Так, зокрема, суброгація в страхуванні не може бути віднесена до: відступлення права вимоги за правочином (наприклад – цесія, факторинг, індосамент); універсального правонаступництва; виконання обов'язку боржника поручителем або заставодавцем (майновим поручителем); виконання обов'язку боржника третьою особою (стаття 528 ЦК України тощо).

При цьому, слід відзначити, що факт виплати страхового відшкодування за договором майнового страхування і суброгація як наслідок виплати за своєю суттю подібні до такої підстави заміни кредитора у зобов'язанні як виконання обов'язку боржника третьою особою, зважаючи на

те, що потерпілий отримує компенсацію не від особи, що відповідальна за заподіяння шкоди, а від страховика. Проте, дані підстави за своїм змістом є різними – між діями по сплаті страхового відшкодування та виконанням обов'язку боржником по делікту відсутній правовий зв'язок.

Однак, важливо відмітити, що у відносинах, які виникають у випадку виплати страхового відшкодування потерпілому, як вигодонабувачу за договором страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів між страховиком і заподіювачем шкоди, положення суброгації не можуть бути застосовані аналогічно до майнового страхування.

Так, по-перше, стаття 980 ЦК України чітко визначає предмет договору страхування на особисте страхування, майнове страхування та окремий предмет страхування – страхування відповідальності як відносини, що пов'язані з відшкодуванням шкоди, завданої страхувальником.

По-друге, сплачуючи страхові платежі за договором страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, особа, що забезпечила транспортний засіб, фактично вживає превентивні заходи по реалізації обов'язку боржника у зобов'язанні по відшкодуванню шкоди у порядку глави 82 ЦК України, що може виникнути під час дії договору.

По-третє, відповідно до статті 1194 ЦК України особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатності страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування завданої нею шкоди зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням). Тобто, у даному випадку на підставі закону страхова виплата юридично прирівнюється до виконання обов'язку боржника у зобов'язанні по відшкодуванню шкоди, але в межах, що чітко визначаються статтею – правом вимоги наділено лише потерпілого, а страховик не набуває статусу особи, що відшкодувала шкоду [288].

Тобто, за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів страховик не

може отримати права потерпілого у випадку сплати страхового відшкодування, а також не може отримати право зворотної вимоги до винної особи (регресу) в порядку статті 1191 ЦК України – страховик діє відповідно до договору. Проте, необхідно відзначити, що Закон передбачає можливість страховика та МТСБУ в особливих випадках, вичерпний перелік яких зазначено в статті 38, після сплати страхового відшкодування звернутися з регресним позовом до визначених вказаною статтею осіб.

Судова практика свідчить, що суди часто не розрізняють поняття «суброгація» та «регрес», ухвалюють рішення про стягнення коштів на користь страховика з одночасним посиланням як на положення статті 993 ЦК України так і на статтю 38 Закону, що є порушенням норм матеріального права [245]. При суброгації і регресі різними відповідно будуть і строки позовної давності за позовами страхових компаній до осіб, що відповідальні за шкоду [91]. Тому, ототожнення різних за правовим змістом понять у даному випадку є не коректним та таким, що нівелює значення окремих правових норм як регуляторів суспільних відносин.

Як свідчить судова практика, згідно Постанови № 4 Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних та кримінальних справ від 01 березня 2013 року «Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки» п. 27. Під час вирішення спорів про право зворотної вимоги страховика суди, на нашу думку, повинні розрізняти поняття «регрес» та «суброгація».

Наприклад, у випадку суброгації відбувається лише заміна осіб у вже наявному зобов'язанні (заміна активного суб'єкта) зі збереженням самого зобов'язання. У такому разі страхувальник передає свої права страховикові на підставі договору і сприяє реалізації останнім прийнятих суброгаційних прав. У випадку регресу одне зобов'язання замінює собою інше, але переходу прав від одного кредитора до іншого не відбувається. При цьому регрес регулюється загальними нормами цивільного права (зокрема, ст. 1191 ЦК України), а також ст. 38 Закону № 1961-IV, а для суброгації

відповідно до ст. 993 ЦК України і ст. 27 Закону України «Про страхування» встановлено особливий правовий режим. При суброгації перебіг строку позовної давності починає обчислюватися з моменту виникнення страхового випадку, а за регресу - з того моменту, коли страховик виплатив страхове відшкодування. Розмір страхового відшкодування визначається за правилами, встановленими у договорі страхування. Страховик не має права вимагати від заподіювача шкоди суму, яку він виплатив страхувальнику у зв'язку з порушенням умов договору страхування [201].

При цьому слід відзначити, що у відносинах з відшкодування шкоди страхова компанія, що виплатила страхове відшкодування за договором майнового страхування, може в порядку ст. 993 ЦК України пред'явити вимоги до страхової компанії, що застрахувала відповідальність особи, яка несе відповідальність за заподіяння шкоди згідно договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів замість вигодонабувача. Відповідної позиції дотримується і Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ. В якості прикладу можна навести рішення від 29 вересня 2011 року в справі № 6-5555св11 за позовом товариства з додатковою відповідальністю «Страхова компанія «ВіДі-Страхування» до ОСОБА_3, відкритого акціонерного товариства Національна акціонерна страхова компанія «Оранта» про відшкодування шкоди в порядку регресу, ст. 27 Закону України «Про страхування» та ст. 993 ЦК України (в Єдиному державному реєстрі судових рішень № 18987595), за касаційною скаргою товариства з додатковою відповідальністю «Страхова компанія «ВіДі-Страхування» на рішення апеляційного суду Одеської області від 18 листопада 2010 року. Так, апеляційний суд скасував рішення суду першої інстанції в частині вимог позивача до страхової компанії в порядку суброгації, вказавши на неможливість переходу всіх прав вигодонабувача до страховика за договором майнового страхування, проте ВССУ скасував рішення в цій частині. До того ж, в узагальненнях судової практики

вказується, що відповідна практика не суперечить вимогам ст. 993 ЦК України і ст. 27 Закону України «Про страхування» [245].

Отже, виплата страхового відшкодування може мати характер як правозмінюючого юридичного факту (суброгація) так і правоприпиняючого-правовстановлюючого юридичного факту (регрес в порядку ст. 1191 ЦК України). У випадку виплати страхового відшкодування за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів страховик не може отримати права потерпілого в порядку суброгації, а також не може отримати право зворотної вимоги до винної особи (регресу) в порядку статті 1191 ЦК України – законом визначаються особливі виключні випадки, за яких страховик чи МТСБУ може звернутись з регресним позовом до визначених законом осіб.

3.3. Припинення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Припинення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів займає є кінцевим етапом страхових правовідносин.

Отже, припиненням зобов'язання є погашення внаслідок дії правоприпиняючих юридичних фактів прав і обов'язків сторін, що становлять його зміст [288, с. 419].

У площині конкретного цивільного правовідношення, яким є зобов'язання, припинення призводить до того, що боржник перестає бути зобов'язаним вчинити на користь кредитора певні дії, що становлять предмет зобов'язання (передати майно, виконати роботу, надати послугу, сплатити гроші тощо) або утриматися від вчинення певних дій, а кредитор, у свою чергу, втрачає право вимагати від боржника виконання покладеного на останнього за договором обов'язку. Вимоги особи, у тому числі й позовні вимоги до суду, не можуть ґрунтуватися на зобов'язаннях, які припинилися,

заміна кредитора (ст. 512 ЦК України) або боржника (ст. 520 ЦК України) у такому зобов'язанні унеможлиблюється.

Отже, внаслідок припинення зобов'язання зникає стан правової пов'язаності його суб'єктів, а суб'єктивні права і обов'язки, що становлять зміст зобов'язання, ними втрачаються. Залежно від обсягу зобов'язання може припинятися частково або в повному обсязі (ч. 1 ст. 598 ЦК України). Однак коли припинення зобов'язання спричиняє виникнення нового, яке залежить від підстав виникнення, змісту та інших елементів первісного, мова йде про зміну зобов'язання. Припинення зобов'язання має остаточний характер, тобто цивільне законодавство не передбачає можливості відновлення вже припиненого зобов'язання. Наприклад, зобов'язання припинено зарахуванням, однак пізніше контрагент відмовляється від зробленої ним заяви про зарахування, з посиланням на ст. 214 ЦК України. У такій ситуації подальша відмова не матиме наслідком поновлення попередньо існуючих правових зв'язків між боржником і кредитором. Настання юридично значущих обставин, що зумовлюють припинення зобов'язання, не пов'язується із динамікою відповідного зобов'язального правовідношення.

Тобто певні юридичні дії та події тягнуть за собою припинення зобов'язання як виконаного частково, так і такого, виконання якого не відбулося взагалі. В останньому випадку існування прав і обов'язків припиняється лише на майбутнє. Припинення зобов'язання також не пов'язується із досягненням його мети. Зобов'язання може бути припинено не тільки при досягненні мети, а й тоді, коли цього не відбулося, і навіть тоді, коли визначена мета нездійсненна [46, с.588].

Перелік підстав припинення зобов'язань має універсальний характер, тобто поширюється на всі цивільно-правові зобов'язання, як договірні, так і недоговірні. Щодо договірних зобов'язань підстави припинення окремо не виділяються, тому до них застосовуються загальні правила про припинення зобов'язань, визначені у гл. 50 ЦК України. При цьому слід враховувати, що терміни «припинення зобов'язань» і «припинення договору» не можна розглядати як тотожні, оскільки з низки спеціальних норм, що стосуються

договорів кредиту, найму, відносин поруки, впливає, що припинення договору негайно не спричиняє припинення зобов'язання. В одних випадках припинення договору спричиняє одночасно припинення зобов'язання, в інших же ситуаціях припинення договору тягне за собою припинення зобов'язання лише в кінцевому підсумку. Той чи інший варіанти визначаються спеціальними правилами та особливостями змісту відповідних договору і зобов'язання.

До переліку підстав припинення зобов'язання ЦК України відносить:

1. Належне виконання (ст. 599 ЦК України);
2. Передання відступного (ст. 600 ЦК України);
3. Зарахування (ст. 601 ЦК України);
4. Домовленість сторін, у тому числі новація (ст. 604 ЦК України);
5. Прощення боргу (ст. 605 ЦК України);
6. Поєднання боржника і кредитора в одній особі (ст. 606 ЦК України);
7. Неможливість виконання (ст. 607 ЦК України);
8. Смерть фізичної особи, ліквідація юридичної особи (статті 608, 609 ЦК України).

Особливості припинення страхових договірних правовідносин визначені ст. 28 Закону України «Про страхування». Дія договору страхування припиняється та втрачає чинність за згодою сторін, а також у разі:

- 1) закінчення строку дії;
- 2) виконання страховиком зобов'язань перед страхувальником у повному обсязі;
- 3) несплати страхувальником страхових платежів у встановлені договором строки. При цьому договір вважається достроково припиненим у випадку, якщо перший (або черговий) страховий платіж не був сплачений за письмовою вимогою страховика протягом десяти робочих днів з дня пред'явлення такої вимоги страхувальнику, якщо інше не передбачено умовами договору;

4) ліквідації страхувальника - юридичної особи або смерті страхувальника - фізичної особи чи втрати ним дієздатності, за винятком випадків, передбачених статтями 22, 23 і 24 Закону України «Про страхування»;

5) ліквідації страховика у порядку, встановленому законодавством України;

6) прийняття судового рішення про визнання договору страхування недійсним;

7) в інших випадках, передбачених законодавством України.

Дію договору страхування може бути достроково припинено за вимогою страхувальника або страховика, якщо це передбачено умовами договору страхування. Дія договору особистого страхування не може бути припинена страховиком достроково, якщо на це немає згоди страхувальника, який виконує всі умови договору страхування, та якщо інше не передбачено умовами договору та законодавством України.

Про намір достроково припинити дію договору страхування будь-яка сторона зобов'язана повідомити іншу не пізніше як за 30 календарних днів до дати припинення дії договору страхування, якщо інше ним не передбачено.

У разі дострокового припинення дії договору страхування, крім договору страхування життя, за вимогою страхувальника страховик повертає йому страхові платежі за період, що залишився до закінчення дії договору, з відрахуванням нормативних витрат на ведення справи, визначених при розрахунку страхового тарифу, фактичних виплат страхових сум та страхового відшкодування, що були здійснені за цим договором страхування. Якщо вимога страхувальника обумовлена порушенням страховиком умов договору страхування, то останній повертає страхувальнику сплачені ним страхові платежі повністю.

Не допускається повернення коштів готівкою, якщо платежі було здійснено в безготівковій формі, за умови дострокового припинення договору страхування.

Разом з тим, Закон визначає особливості припинення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Ст. 18 вищезазначеного Закону визначає підстави припинення договору з ініціативи страхувальника, відповідно до якої дія договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності може бути достроково припинена:

1) за письмовою вимогою страхувальника, про що він зобов'язаний повідомити страховика не пізніше ніж за 30 днів до дати припинення дії договору страхування та надати оригінал поліса страховику;

2) у разі виходу транспортного засобу з володіння страхувальника проти його волі або знищення транспортного засобу;

3) з інших підстав, передбачених законом.

У разі дострокового припинення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності страховик вилучає страховий поліс та анулює його і за умови відсутності виплат страхового відшкодування за цим договором повертає страхувальнику частку страхового платежу, яка обчислюється пропорційно до періоду страхування, що залишився до закінчення строку дії договору, з утриманням, у передбачених законом випадках, понесених витрат на ведення справи, але не більше 20 відсотків цієї частки.

Якщо відмова страхувальника від договору обумовлена порушенням умов договору страховиком, такий страховик повертає страхувальнику сплачені ним страхові платежі у повному обсязі.

Слід відразу зазначити, що положення законодавства щодо припинення договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є недосконалим. Право на розірвання договору страхування страховиком є абсолютним та не може бути обмеженим, законодавство не визначає підстав такого розірвання, тому страхувальник може скористатись цим правом з будь-яких мотивів. Разом з тим, закон не визначає й порядку повідомлення страховика про таке бажання страхувальника.

На нашу думку, порядок такого припинення має бути конкретизовано, зокрема, страхувальник має подавати страховикові заяву щодо його бажання припинити договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а страховик зобов'язаний прийняти таку заяву.

Заява страхувальника щодо припинення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів з вини страховика має бути вмотивованою та обґрунтованою, при цьому страхувальник має конкретизувати, які саме порушення були з боку страховика з посиланням на відповідні докази. Слід зазначити, що у разі прийняття та задоволення такої заяви страховиком, він фактично погодиться з названими у заяві порушеннями, тому можливим є настання інших наслідків, зокрема, страхувальник може апелювати до захисту своїх прав як споживача тощо.

Законом також не визначено порядок припинення договору у разі вибуття транспортного засобу з володіння страхувальника проти його волі або знищення транспортного засобу. Ми вважаємо, що таке припинення має здійснюватись за заявою страхувальника, з викладенням факту виходу ТЗ з володіння власника та з поданням копій відповідних документів, які підтверджують факт такого вибуття, зокрема документів з правоохоронних органів щодо порушення справи про незаконне заволодіння/викрадення; постановки у розшук тощо.

Стаття 19 Закону визначає, що дія договору може бути припинена в односторонньому порядку з ініціативи страховика у разі, якщо виплачена сума відшкодування за чинним договором перевищила агрегатну страхову суму.

Агрегатна страхова сума визначається додаванням страхових сум за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю, та за шкоду, заподіяну майну потерпілих, на одного потерпілого.

У цьому випадку страховик зобов'язаний письмово повідомити страхувальника протягом 24 годин. Договір вважається дійсним протягом 10 календарних днів з дня надіслання повідомлення щодо припинення договору.

Відповідно до статті 20-1 Закону, у разі ліквідації страховика, правонаступника якого встановлено, договори страхування зберігають свою силу до закінчення строку дії такого договору.

У разі ліквідації страховика за його власним рішенням визначені договором обов'язки цього страховика виконує ліквідаційна комісія. У разі ліквідації страховика за рішенням визначених законом органів обов'язки за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності виконує ліквідаційна комісія.

Обов'язки страховика за такими договорами, для виконання яких у страховика, що ліквідується, недостатньо коштів та/або майна, приймає на себе МТСБУ. Виконання обов'язків у повному обсязі гарантується коштами відповідного централізованого страхового резервного фонду МТСБУ на умовах, визначених цим Законом.

На нашу думку, стаття 20-1, є позитивною для реалізації завдань, визначених Законом, оскільки дозволяє захистити інтереси страхувальників та забезпечити виконання договорів страхування у разі ліквідації страховиків.

Відповідно до статті 20-1 Закону, у разі зміни власника забезпеченого транспортного засобу договір страхування зберігає чинність до закінчення строку його дії.

У разі відчуження забезпеченого транспортного засобу права та обов'язки страхувальника переходять до особи, яка прийняла такий транспортний засіб у свою власність.

У разі смерті страхувальника - фізичної особи його права та обов'язки за договором страхування переходять до осіб, які одержали забезпечений транспортний засіб у спадщину.

Якщо страхувальник - юридична особа припиняється і встановлюються його правонаступники, права і обов'язки страхувальника за договором страхування переходять до правонаступника.

На нашу думку, положення закону щодо чинності договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у разі відчуження останніх, а також смерті власника (правомірного володільця транспортного засобу) суперечать суті відповідного виду страхування. Адже однією з його характерних ознак є індивідуалізація суб'єктів страхових відносин, яка виражається в індивідуальному обчисленні суми страхових внесків, відповідно до величини ризику, що обумовлюється застосуванням відповідних коефіцієнтів, зокрема таких, як відсутність страхових випадків, що настали з вини особи, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, строку її водійського стажу тощо. З метою розв'язання зазначеної колізії пропонуємо у разі відчуження транспортного засобу, а також смерті власника (правомірного володільця) транспортного засобу вважати договір страхування його цивільно-правової відповідальності припиненим.

Підсумовуючи, можна визначити такі підстави припинення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів:

- закінчення строку дії;
- виконання страховиком зобов'язань перед страхувальником у повному обсязі;
- несплати страхувальником страхових платежів у встановлені договором строки – щодо договорів добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за умови, що договір є консенсуальним. При цьому договір вважається достроково припиненим у випадку, якщо перший (або черговий) страховий платіж не був сплачений за письмовою вимогою страховика протягом десяти робочих днів з дня пред'явлення такої вимоги страхувальнику, якщо інше не передбачено умовами договору;

- ліквідації страхувальника – юридичної особи або смерті страхувальника - фізичної особи чи втрати ним дієздатності, за винятком випадків, передбачених статтями 22, 23 і 24 цього Закону України «Про страхування» – щодо договорів добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- ліквідації страховика у порядку, встановленому законодавством України – щодо договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- прийняття судового рішення про визнання договору страхування недійсним;

- з ініціативи страховика у разі, якщо виплачена сума відшкодування за чинним договором перевищила агрегатну страхову суму;

- за письмовою вимогою страхувальника;

- у разі виходу транспортного засобу з володіння страхувальника проти його волі або знищення транспортного засобу;

- в інших випадках, передбачених законодавством України.

Однією з важливих підстав припинення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є визнання його недійсним. Відповідно до статті 29 Закону України «Про страхування» договір страхування вважається недійсним з моменту його укладання у випадках, передбачених ЦК України. Договір страхування визнається недійсним і у разі: 1) якщо його укладено після страхового випадку; 2) якщо об'єктом страхування є майно, яке підлягає конфіскації на підставі судового вироку або рішення, що набуло законної сили. Договір страхування визнається недійсним у судовому порядку.

Частина 3 ст. 989 ЦК України також встановлює, що новий договір страхування є нікчемним, якщо страхувальник не повідомив страховика про те, що об'єкт уже застрахований. Таким чином, існує ще одна підстава визнання договору страхування недійсним, яка впливає з невиконання страхувальником обов'язку повідомити страховика про інші договори страхування, укладені щодо об'єкта, який страхується. Окрім цього,

страхувальник повинен надавати страховикові інформацію про всі відомі йому обставини, що мають істотне значення для оцінки страхового ризику (ч. 2 ст. 989 ЦК України). Але викладене не означає, що з інших підстав, що впливають із ст. 203 ЦК України, договори страхування визнаватися недійсними не можуть [13, с. 298–299].

Враховуючи надзвичайно велику кількість ДТП та низький рівень розвитку вітчизняного страхового ринку, на сьогодні доволі багато справ щодо визнання страхових договорів недійсними, безперечно, багато з них розглядаються за позовами страхових компаній без належної аргументації з метою затягування виплат постраждалим особам, але деякі з них свідчать про неякісність правового регулювання та наявні у ньому прогалини.

Висновки до розділу 3:

1. Укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів здійснюється у два етапи: 1) висловлення пропозиції укласти договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; 2) прийняття пропозиції укласти договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

2. У законодавстві України слід передбачити можливість укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зі скороченим строком дії та договору «вихідного дня».

3. Пропозиція укласти договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів може бути зроблена шляхом: 1) направлення страхового полісу страхувальнику; 2) розміщення страхового полісу на веб-сайті; 3) усного повідомлення про істотні умови договору.

4. Доцільно запровадити дві форми договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: 1) письмову форму (не на бланках суворої звітності); 2) електронну форму із введенням електронної бази страхових полісів, що відповідатиме міжнародній практиці.

5. Виконання договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів полягає у здійсненні його сторонами суб'єктивних прав та виконанні юридичних обов'язків, передбачених договором.

6. На рівні законодавства необхідно визначити як посилену відповідальність страховиків за дотримання чинного законодавства, так і визначити відповідні механізми контролю.

7. В інституті страхування цивільної відповідальності власників ТЗ необхідно передбачити можливість проведення незалежної експертизи транспортних засобів, яким завдано шкоди під час ДТП з метою встановлення об'єктивного розміру завданої шкоди та уникнення зловживання з боку сторін страхового договору, зокрема у випадку розширеного добровільного страхування ТЗ.

8. Виплата страхового відшкодування може мати характер як правозмінюючого юридичного факту (суброгація) так і правоприпиняючого-правовстановлюючого юридичного факту (регрес в порядку, визначеному ст. 1191 ЦК України). У випадку виплати страхового відшкодування за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів страховик не може набути права потерпілого в порядку суброгації, а також не може отримати право зворотної вимоги до винної особи (регресу) в порядку ст. 1191 ЦК України – законом визначаються особливі виключні випадки, за яких страховик чи МТСБУ може звернутись з регресним позовом до визначених законом осіб.

9. Положення закону щодо чинності договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у разі відчуження останніх, а також смерті власника (правомірного володільця

транспортного засобу) суперечать суті відповідного виду страхування. Адже однією з його характерних ознак є індивідуалізація суб'єктів страхових відносин, яка виражається в індивідуальному обчисленні суми страхових внесків, відповідно до величини ризику, що обумовлюється застосуванням відповідних коефіцієнтів, зокрема таких, як відсутність страхових випадків, що настали з вини особи, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, строку її водійського стажу тощо. З метою розв'язання зазначеної колізії запропоновано у разі відчуження транспортного засобу, а також смерті власника (правомірного володільця) транспортного засобу вважати договір страхування його цивільно-правової відповідальності припиненим.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано шляхи вирішення окремих питань, пов'язаних із цивільно-правовим регулюванням відповідальності власників наземних транспортних засобів. Проведене дослідження дало можливість сформулювати пропозиції, спрямовані на удосконалення цивільного законодавства України.

Найбільш вагомими науковими результатами роботи є такі положення.

1. Договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – це домовленість двох сторін (страховика і страхувальника), відповідно до якої одна сторона (страховик) зобов'язується у разі настання внаслідок використання наземного транспортного засобу певної події (страхового випадку) виплатити потерпілому (третій особі, якій завдано шкоду) грошову суму (страхову виплату), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у встановлені договором строки та виконувати інші умови договору.

2. Договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за своєю юридичною природою є договором на користь третьої особи, оскільки страховик виконує свій обов'язок на користь третьої особи – сплачує страхову виплату потерпілому.

3. Договори страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів доцільно класифікувати залежно від внутрішньої волі сторін на договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і договори добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. При цьому основною відмінністю між цими договорами є імперативний характер першого договору (укладається на підставі прямої вказівки закону незалежно від внутрішньої волі його сторін), оскільки при укладенні договору добровільного

страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів волевиявлення його суб'єктів завжди є вільним і відповідає їх внутрішній волі.

4. До суб'єктів правовідносин, які виникають у зв'язку із страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, належать: страховик – юридична особа, яка має право здійснювати страхову діяльність на території України і яка взяла на себе зобов'язання у разі настання внаслідок використання наземного транспортного засобу страхового випадку виплатити потерпілому страхову виплату; страхувальник – фізична чи юридична особа, яка уклала договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і зобов'язалася сплачувати страхові платежі у встановлені цим договором строки та виконувати інші умови договору; особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, – страхувальник або інша особа, визначена у договорі страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, яка на відповідних правових підставах використовує відповідний транспортний засіб; потерпілий – третя особа (фізична або юридична особа), якій завдано шкоди внаслідок використання указанного в договорі наземного транспортного засобу.

5. Предмет договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – це відповідна відповідальність, однією з умов виникнення якої є завдання шкоди життю, здоров'ю чи майну третіх осіб внаслідок використання транспортного засобу.

6. Зміст договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів становлять істотні умов договору, як-от: предмет договору страхування; розмір страхової суми; страховий випадок; розмір страхового внеску, строк його сплати; страховий тариф; строк дії договору; порядок зміни і припинення дії договору; умови здійснення страхової виплати; причини відмови у страховій виплаті; права та обов'язки сторін; відповідальність за невиконання або неналежне виконання

умов договору; інші умови за згодою сторін.

7. Формами пропозиції укласти договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (формами оферти) є: 1) направлення страхового полісу страхувальнику; 2) розміщення страхового полісу на веб-сайті; 3) усне повідомлення про істотні умови договору.

8. Договір страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів може укладатися в: 1) письмовій формі (не на бланках суворої звітності); 2) електронній формі із внесенням необхідної інформації до електронної бази страхових полісів, що відповідатиме міжнародній практиці.

9. Виплата страхового відшкодування може мати характер як правозмінюючого юридичного факту (суброгація), так і правоприпиняючого чи правовстановлюючого юридичного факту (регрес в порядку, визначеному ст. 1191 ЦК України).

10. Положення закону щодо чинності договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у разі відчуження останніх, а також смерті власника (правомірного володільця транспортного засобу) суперечать суті відповідного виду страхування. Адже однією з його характерних ознак є індивідуалізація суб'єктів страхових відносин, яка виражається в індивідуальному обчисленні суми страхових внесків, відповідно до величини ризику, що обумовлюється застосуванням відповідних коефіцієнтів, зокрема таких, як відсутність страхових випадків, що настали з вини особи, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, строку її водійського стажу тощо.

На підставі проведеного дослідження розроблено низку пропозицій щодо удосконалення цивільного законодавства. Зокрема, пропонується виключити статтю 13 із змісту Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», а також викласти у новій редакції п. 1 ч. 3 ст. 33 указанного Закону, а саме: «Водії та власники транспортних засобів, причетних до дорожньо-

транспортної пригоди, власники пошкодженого майна зобов'язані зберігати пошкоджене майно (у тому числі транспортні засоби) у такому стані, в якому воно знаходилося після дорожньо-транспортної пригоди, до того часу, поки його не огляне призначений страховиком (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, – Моторно-транспортне бюро України) представник (працівник, аварійний комісар, спеціаліст або експерт), а також забезпечити йому доступ до пошкодженого майна для проведення його огляду в порядку, визначеному договором страхування».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов В. Ю. Третьи лица в страховании / Абрамов В. Ю. – М. : Финансы и статистика, 2003. – 128 с.
2. Агапеев В. Е. Страхование от последствий дорожно-транспортных происшествий (страхование гражданской ответственности индивидуальных владельцев транспортных средств) : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.02 ; 12.00.03 “Государственное право и управление ; советское строительство ; финансовое право” ; “Гражданское право ; семейное право ; гражданский процесс ; международное частное право” / В. Е. Агапеев. – М., 1981. – 24 с.
3. Агарков М. М. Обязательства по советскому гражданскому праву / Агарков М. М. – М. : Юриздат НКЮ СССР, 1940. – 192 с.
4. Агарков М. М. Понятие сделки по советскому гражданскому праву / М. М. Агарков // Агарков М. М. Избранные труды по гражданскому праву : [в 2 т.]. – М., 2002. – Т. 2. – С. 333–360.
5. Агарков М. М. Избранные труды по гражданскому праву : [в 2 т.] / Агарков М. М. – М. : Центр ЮрИнфоР, 2002. – Т. 1. – 490 с.
6. Акт об автодорожном движении // СП СССР. – 1972. – Ч. 3. – Ст. 143.
7. Алексеев С. С. Проблемы теории права : [курс лекций] : в 2 т. / Алексеев С. С. – Свердловск : СЮИ, 1972. – Т. 1 : Основные вопросы общей теории социалистического права. – 396 с.
8. Андреева Е. В. Страхование ответственности : [курс лекций] / Андреева Е. В. – Иркутск : ИГЭА, 2001. – 124 с.
9. Аномалії в цивільному праві України : навч.-практ. посіб. / [Р. А. Майданик та ін.] ; за заг. ред. Р. А. Майданика ; КНУТШ ; Юридичний ф-т ; Каф. цивільного права. – К. : Юстініан, 2010. – 1008 с.

10. Бакланова Л. Д. Обязательное страхование автогражданской ответственности в условиях его развития в России : дисс. ... канд. экон. наук : 08.00.10 / Бакланова Лилия Дмитриевна. – М., 2006. – 192 с.
11. Баранова Л. М. Цивільно-правова відповідальність / Л. М. Баранова, С. Є. Сиротенко // Цивільне право України : [підруч.] : в 2 т. / за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. П. Яроцького. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – Т. 1. – С. 268–290.
12. Бартош В. М. Взаимное страхование по российскому праву : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Бартош Владимир Михайлович. – М., 2005. – 158 с.
13. Бахрієва З. Р. Припинення договору страхування та його наслідки / З. Р. Бахрієва // Ученые записки Таврического национального университета им. В. М. Вернадского. Серия : Юридические науки. – Симф., 2010. – Т. 23 (62). – № 2. – С. 292–299.
14. Бервено С. М. Проблеми договірної права України : [моногр.] / Бервено С. М. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 392 с.
15. Бервено С. Н. Правовые последствия нарушения условий договора / С. Н. Бервено // Страницы Харьковской цивилистики : в 3 ч. / [сост. С. Н. Бервено, И. В. Венедиктова, Е. А. Греков и др.] ; под ред. И. В. Венедиктовой и С. Н. Бервено. – Х., 2010. – Ч. 3. – С. 228–247.
16. Бичкова С. С. Цивільний процесуальний правовий статус осіб, які беруть участь у справах позовного провадження : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.03 / Бичкова Світлана Сергіївна. – К., 2011. – 519 с.
17. Блащук Т. В. Цивільно-правове регулювання особистого страхування : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Блащук Тетяна Володимирівна. – К., 2003. – 255 с.
18. Боднар Т. В. Договірні зобов'язання в цивільному праві (загальні положення) : [навч. посіб.] / Бондар Т. В. – К. : Юстиніан, 2007. – 280 с.
19. Боднар Т. В. Виконання договірних зобов'язань : [моногр.] / Боднар Т. В. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – 272 с.
20. Боднар Т. В. Відповідальність за порушення договірних

зобов'язань / Т. В. Боднар // Відповідальність у приватному праві : [моногр.] / [І. Безклубий, Н. Кузнєцова, Р. Майданик та ін.] ; за заг. ред. І. Безклубого. – К., 2014. – С. 101–117.

21. Боднар Т. В. Умови відповідальності за порушення договірних зобов'язань / Т. В. Боднар // Відповідальність у цивільному праві : [моногр.] / [І. Безклубий, Н. Кузнєцова, Р. Майданик та ін.] ; за заг. ред. І. Безклубого. – К., 2014. – С. 113–116.

22. Борисов В. Ю. Моделирование общественного благосостояния при обязательном страховании гражданской ответственности автовладельцев : дисс. ... канд. экон. наук : 08.00.13 / Борисов Виктор Юрьевич. – СПб., 2004. – 114 с.

23. Борисова Ю. До проблеми входження “електронної форми” правочину в традиційну класифікацію форм правочину / Ю. Борисова // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія : Юридичні науки. – К., 2011. – № 88. – С. 93–95.

24. Бородовський С. О. Укладення, зміна та розірвання договору у цивільному праві України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право” / С. О. Бородовський. – Х., 2005. – 20 с.

25. Брагинский М. И. Договорное право / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – [2-е изд., стер.]. – М. : Статут, 2003. – Кн. 1 : Общие положения. – 841 с.

26. Брагинский М. И. Договорное право : в 5 кн. / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – [2-е изд., стер.]. – М. : Статут, 2003. – Кн. 3 : Договоры о выполнении работ и оказании услуг. – 1058 с.

27. Брагинский М. И. Договорное право : в 5 кн. / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – [2-е изд., стер.]. – М. : Статут, 2000. – Кн. 2 : Договоры о передаче имущества. – 800 с.

28. Брандт А. Ф. О страховом от огня договоре / А. Ф. Брандт // Журнал гражданского и уголовного права. – СПб. : тип. Правительствующего Сената, 1875. – Кн. 3 (май–июнь). – С. 143–181.

29. В Києві кожне дванадцятьє ДТП вбиває людину. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kyiv.comments.ua/article/2012/04/18/114958.html>.

30. Відповідальність у праві : філософія, історія, теорія : моногр. / [І. Безклубий, С. Бобровник, І. Гриценко та ін.] ; за заг. ред. І. Безклубого. – К. : Грамота, 2014. – 448 с.

31. Владимирский-Буданов М. Ф. Обзор истории русского права / Владимирский-Буданов М. В. – Ростов-на-Дону : Феникс, 1995. – 493 с.

32. Волинка К. Г. Теорія держави і права : [навч. посіб.] / Волинка К. Г. – К. : МАУП, 2003. – 240 с.

33. Воробьев П. И. Экономическое обоснование системы тарифов по обязательному страхованию автогражданской ответственности : дисс. ... канд. экон. наук : 08.00.10 / Воробьев Павел Ильич. – М., 2009. – 162 с.

34. Гавриленко В. Г. Договорное право Беларуси / Гавриленко В. Г. – Минск : Право и экономика, 2004. – 422 с.

35. Генкин Д. М. Понятие несчастного случая в области страхования / Д. М. Генкин // Право. – 1909. – № 31. – С. 1706–1709.

36. Гержа Е. Н. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России и за рубежом / Е. Н. Гержа, Д. Г. Кононов // Законодательство и экономика. – 1998. – № 4. – С. 16–22.

37. Гойхбарг А. Г. Единое понятие страхового договора : [вступительная лекция к курсу страхового права, прочитанная в Институте Высших Коммерческих Знаний] / Гойхбарг А. Г. – СПб. : тип. т-ва “Общественная Польза”, 1914. – 32 с.

38. Гойхбарг А. Г. Источники договорного страхового права / А. Г. Гойхбарг // Вестник гражданского права. – 1914. – № 2. – С. 36–71.

39. Гольмстен А. Х. Опыт построения общего учения о праве регресса / А. Х. Гольмстен // Гольмстен А. Х. Юридические исследования и статьи. – М., 1999. – Т. 2. – С. 157–186.

40. Граве К. А. Страхование / К. А. Граве, Л. А. Лунц ; Всесоюз. ин-т юрид. наук. – М. : Госюриздат, 1960. – 176 с.

41. Граділь А. О. Адміністративно-правові засади оформлення дорожньо-транспортних пригод : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “Адміністративне право і процес ; фінансове право ; інформаційне право” / А. О. Граділь. – Запоріжжя, 2013. – 19 с.

42. Гражданский кодекс Российской Федерации. Ч. 2 : принят Государственной Думой 22 декабря 1995 г. ; от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 5. – Ст. 410.

43. Гражданский кодекс Украинской ССР : науч.-практ. коммент. / [И. А. Агапов, М. И. Бару, И. А. Беленчук и др. ; пер. с укр.]. – К. : Политиздат Украины, 1981. – 639 с.

44. Гражданское и торговое право капиталистических государств : [учеб.] / под ред. Е. А. Васильева. – [3-е изд. перераб. и доп.]. – М. : Межд. отношения, 1993. – 560 с.

45. Гражданское право / под ред. М. М. Агаркова, Д. М. Генкина. – М. : Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1944. – Т. 2. – 320 с.

46. Гражданское право : [учеб.] / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. – М. : ПРОСПЕКТ, 1997. – Ч. 1. – 631 с.

47. Гражданское право : [учеб.] : в 3 т. / [Н. Д. Егоров, И. В. Елисеев, А. А. Иванов и др.] ; отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой. – М. : ПРОСПЕКТ, 2004. – Т. 1. – 2004. – 569 с.

48. Гражданское право : [учеб.]. – [3-е изд., перераб и доп.]. – М. : Волтерс Клувер, 2006. – Т. 3 : Обязательственное право / [В. В. Витрянский, В. С. Ем, С. М. Корнеев и др.] ; отв. ред. Е. А. Суханов ; Мос. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. – 800 с.

49. Гражданское право : учеб. : в 3 т. / [Е. Ю. Валявина, И. В. Елисеев, А. А. Иванов и др.] ; отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой. – [4-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Велби ; Проспект, 2005. – Т. 2. – 848 с.

50. Грачева Е. Ю. Правовые основы страхования / Е. Ю. Грачева, О. В. Болтинова. – М. : Проспект, 2011. – 128 с.

51. Гревцов Ю. И. Правовые отношения / Ю. И. Гревцов // Общая теория государства и права. Академический курс : [в 3 т.] / отв. ред. М. Н. Марченко. – М., 2001. – Т. 2. – С. 403–419.

52. Гринюк О. В. Цивільно-правові аспекти майнового страхування в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Гринюк Олена Володимирівна. – К., 2004. – 210 с.

53. Гринюк О. В. Цивільно-правові аспекти майнового страхування в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право” / О. В. Гринюк. – К., 2004. – 15 с.

54. Гринюк О. Динаміка договірних відносин з майнового страхування / О. Гринюк // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – № 8. – С. 97–101.

55. Гриняк А. Б. Теоретичні засади правового регулювання підрядних зобов'язань у цивільному праві України : [моногр.] / Гриняк А. Б. – К. : НДІ ПрПіП НАПрН України, 2013. – 374 с.

56. Грищенко О. В. Страховий інтерес як необхідна умова існування страхового правовідношення / О. В. Грищенко // Науковий вісник Чернівецького університету. Серія “Правознавство”. – Чернівці, 2002. – № 3. – С. 15–18.

57. Гун К. К. Страхование в капиталистических странах / Гун К. К. – М. : Госфиниздат, 1940. – 96 с.

58. Дедиков С. В. Регресс и суброгация: опыт сравнительного анализа / С. В. Дедиков // Хозяйство и право. – 2005. – № 4. – С. 65–70.

59. Денисюк В. В. Порядок укладення цивільно-правового договору / В. В. Денисюк // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр. – Одеса, 2012. – Вип. 64. – С. 305–312.

60. Дмитриева О. В. Ответственность без вины в гражданском праве : [учеб. пособ.] / Дмитриева О. В. – Воронеж : Воронеж. ВШ МВД РФ, 1997. – 136 с.

61. Договірне право України. Загальна частина : навч. посіб. /

[Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова та ін.] ; за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 896 с.

62. Дождев Д. В. Римское частное право: [учеб.] / Дождев Д. В. ; под ред. В. С. Нерсисянца. – М. : НОРМА, 1996. – 704 с.

63. Долгополова Е. П. Правовое регулирование добровольного страхования гражданской ответственности в Российской Федерации : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Долгополова Елена Павловна. – М., 2008. – 177 с.

64. Доліненко Л. О. Цивільне право України : [навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл.] / Доліненко Л. О., Доліненко В. О., Сарновська С. О. – К. : Кондор, 2006. – 356 с.

65. Европейская конвенция об обязательном страховании гражданской ответственности в области автотранспортных средств : [Электронный ресурс] : принята 20 апреля 1959 г. – Режим доступа : <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/029.htm>.

66. Експерти: Кількість загиблих на дорогах України у 2012 році зросла на 18 % [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://ua.korrespondent.net/ukraine/events/1512290-eksperti-kilkist-zagiblih-na-dorogah-ukrayini-u-2012-roci-zroslo-na-18>.

67. Елисеев В. В. Предупреждение преступлений, посягающих на собственность страховых организаций при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Елисеев Владимир Викторович. – М., 2006. – 222 с.

68. Ельбрехт В. В. Договір страхування майна фізичних осіб : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Ельбрехт Валерія Вікторівна. – К., 2009. – 189 с.

69. Жила А. С. Страхування як спосіб забезпечення виконання зобов'язань у цивільному законодавстві України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Жила Анна Сергіївна. – Одеса, 2009. – 198 с.

70. Жюлио де ля Морандьер. Гражданское право Франции / Жюлио де ля Морандьер. – М. : Иностр. лит., 1961. – Т. 3. – 748 с.

71. Зазуляк І. І. Істотні умови договору: теоретичний аспект : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право” / І. І. Зазуляк. – К., 2009. – 16 с.
72. Заїка Ю. О. Страхове право України : [посіб.] / Ю. О. Заїка, С. А. Пилипенко. – К. : Нац. акад. внутр. справ, 2012. – 256 с.
73. Заїка Ю. О. Українське цивільне право : [навч. посіб.] / Заїка Ю. О., Тімуш І. С., Лов’як О. О. – [3-є вид., доповн.]. – К. : КНТ, 2014. – 368 с.
74. Заїкін Ю. В. Актуальні питання екологічного страхування в Україні / Ю. В. Заїкін // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. – Луцьк, 2001. – № 4. – С. 132–134.
75. Заїкін Ю. В. Екологічне страхування в Україні : основні шляхи та проблеми його становлення / Ю. В. Заїкін // Проблеми та перспективи впровадження екологічного страхування в Україні : матеріали Першої Всеукр. наук.-практ. конференції. – К., 2001. – С. 82–83.
76. Заїкін Ю. В. Страхування відповідальності в Україні : дис. ... канд. екон. наук : 08.04.01 / Заїкін Юрій Віталійович. – К., 2003. – 203 с.
77. Законы вавилонского царя Хамураппи [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.hist.msu.ru/ER/Text/hammurap.htm.
78. Захаров Ю. Ю. Договор в пользу третьего лица в теории и хозяйственной практике : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Гражданское право ; предпринимательское право ; семейное право ; международное частное право” / Ю. Ю. Захаров. – М., 2003. – 30 с.
79. Зобов’язальне право : навч. посіб. / [О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова, В. В. Луць та ін.] ; за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 912 с.
80. Зубкова Л. А. Визначення кола осіб, відповідальність яких застраховано за договорами страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за законодавством України / Л. А. Зубкова // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ. – К., 2015. – № 1. – С. 197–207.

81. Иванова Н. А. Методологические основы развития системы страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в Российской Федерации : дисс. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Иванова Нионила Артуровна. – М., 2002. – 191 с.

82. Идельсон В. Р. Страхование право / Идельсон В. Р. – Петроград, 1914. – 175 с.

83. Институции Гая // Памятники римского права : Законы XII таблиц. Институции Гая. Дигесты Юстиниана. – М., 1997. – С. 52–53.

84. Иоффе О. С. Обязательственное право / Иоффе О. С. – М. : Юрид. лит., 1975. – 880 с.

85. Иоффе О. С. Советское гражданское право : [курс лекций] : в 3 ч. / Иоффе О. С. – Л. : ЛГУ, 1958. – Ч. 1 : Общая часть. Право собственности. Общее учение об обязательствах. – 511 с.

86. Иоффе О. С. Избранные труды : [в 4 т.] / Иоффе О. С. – СПб. : Юридический центр Пресс, 2004. – Т. 3 : Обязательственное право. – 837 с.

87. Ишо К. Д. Правовые проблемы применения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Ишо Константин Даниелевич. – М., 2008. – 210 с.

88. Іванюк І. Міжнародна система обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів "Зелена карта" як механізм гарантованого соціального захисту майнових інтересів постраждалих в дорожньо-транспортних пригодах / І. Іванюк, П. Лозневий // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. : Економіка. – К., 2006. – Вип. 81/82. – С. 21–23.

89. Калюжний Р. А. Римське приватне право : [підруч.] / Р. А. Калюжний, В. М. Вовк. – К. : Атіка, 2012. – 408 с.

90. Канзафарова І. С. Теорія цивільно-правової відповідальності / Канзафарова І. С. ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. – Одеса : Астропринт, 2006. – 261 с.

91. Киселёв М. Ю. Порядок предъявления регрессного требования по Закону “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств” / М. Ю. Киселёв, Е. Е. Юрьев // Хозяйство и право. – 2005. – № 4. – С. 65–70.

92. Кисловская А. Н. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в ЕС / А. Н. Кисловская // Страхование право. – 2004. – № 2. – С. 18–29.

93. Кінащук Л. Л. Страхове право : [підруч.] / Кінащук Л. Л. – К. : Атіка, 2007. – 256 с.

94. Клименко С. В. Основы государства и права : [пособ. для поступающих в юрид. вузы] / С. В. Клименко, А. Л. Чичерин ; [с предисл. В. А. Томсинова]. – М. : Зерцало ; ТЕИС, 1996. – 215 с.

95. Когденко Н. Ю. Страховой интерес и смежные категории имущественного страхования в гражданском праве России : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Гражданское право ; предпринимательское право ; семейное право ; международное частное право” / Н. Ю. Когденко. – Волгоград, 2007. – 27 с.

96. Конституція України [Електронний ресурс] : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 черв. 1996 р. № 254 к/96-ВР ; зі змін. ; тлумачення від 12 черв. 2013 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.

97. Копылкова Н. М. Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Копылкова Нелли Михайловна. – М., 2006. – 200 с.

98. Копылкова Н. М. Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Гражданское право ; семейное право ; предпринимательское право ; международное частное право” / Н. М. Копылкова. – М., 2006. – 24 с.

99. Косинська В. А. Особливості страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / В. А. Косинська // Митна справа. – Львів, 2012. – № 6. – Ч. 2. – Кн. 1. – С. 305–311.

100. Кравчук К. Г. Опорні конспекти з основ права : [навч. посіб. для студ. неюрид. спец. вищ. навч. закл.] / Кравчук К. Г. – К. : Атіка, 2005. – 312 с.

101. Красавчиков О. А. Юридические факты в советском гражданском праве / Красавчиков О. А. – М. : Госюриздат, 1958. – 182 с.

102. Красільнікова О. С. Правовідносини страхування відповідальності судовласника перед третіми особами : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Красільнікова Олена Семенівна. – Одеса, 2005. – 211 с.

103. Кузнєцова Н. Договір у механізмі регулювання цивільно-правових відносин / Н. Кузнєцова // Право України. – 2012. – № 9. – С. 12–25.

104. Кузнєцова Н. С. Вибрані праці / Кузнєцова Н. С. ; [вступ. слово В. Я. Тацій]. – К. : Юридична практика, 2014. – 541 с.

105. Кузнєцова Н. С. Основні методологічні засади сучасного цивільного права України / Н. С. Кузнєцова // Методологія приватного права : сучасний стан та перспективи розвитку : зб. матеріалів II Міжнар. наук.-практ. конф., (м. Київ, 22–23 трав. 2009 р.) / [ред. кол. О. Д. Крупчан, Н. С. Кузнєцова, Я. М. Шевченко та ін.]. – К., 2009. – С. 11–13.

106. Кузнєцова Н. С. Цивільно-правова відповідальність і захист цивільних прав / Н. С. Кузнєцова // Про українське право. Часопис кафедри теорії та історії держави і права Київ. нац. ун-ту ім. Тараса Шевченка / за ред. І. Безклубого. – К., 2010. – Чис. V : Правова відповідальність. – С. 192–201.

107. Кулаков В. В. Обязательство и осложнения его структуры в гражданском праве России : [моногр.] / Кулаков В. В. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : РАП ; Волтерс Клувер, 2010. – 256 с.

108. Кулина Ю. А. Договір страхування каско автотransпортних засобів у цивільному праві України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право” / Ю. А. Кулина. – Одеса, 2013. –

20 с.

109. Кульчій О. О. Правове регулювання договірних відносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 "Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право" / О. О. Кульчій. – К., 2013. – 20 с.

110. Кульчій О. О. Правове регулювання договірних відносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / Кульчій О. О. ; ВНЗ Укоопспілки "Полтав. ун-т економіки і торгівлі" (ПУЕТ). – Полтава : ПУЕТ, 2014. – 197 с.

111. Кульчій О. О. Становлення обов'язкового договірного страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні / О. О. Кульчій // Часопис Київського університету права : український наук.-теорет. часопис. – К., 2011. – № 3. – С. 173–177.

112. Кулятова Ю. Ответственность за опасную деятельность / Ю. Кулятова // Страхование ревю. – 1996. – № 10. – С. 36–37.

113. Лавров А. М. Правовое регулирование страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Лавров Александр Михайлович. – М., 2004. – 155 с.

114. Ларионов В. Г. Развитие страхования в России / В. Г. Ларионов, Н. М. Скрыпникова // Российское предпринимательство. – 2000. – № 10 (10). – С. 60–64.

115. Лесик Л. М. Досвід застосування в Україні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : гроші, фінанси і кредит / Л. М. Лесик // Актуальні проблеми економіки : наук. екон. журн. / Національна академія управління. – К., 2010. – № 6 (108). – С. 231–234.

116. Лесик Л. М. Тенденції та проблеми розвитку ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів в умовах економічної кризи : гроші, фінанси і кредит / Л. М. Лесик // Актуальні проблеми економіки : наук. екон. журн. – К., 2010. – № 2 (104). – С. 214–219.

117. Лібіх К. О. Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та його розвиток в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.08 “Гроші, фінанси і кредит” / К. О. Лібіх. – К., 2010. – 20 с.

118. Лібіх К. О. Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та його розвиток в Україні : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.08 / Лібіх Ксенія Олександрівна. – К., 2010. – 202 с.

119. Лібіх К. О. Вдосконалення законодавчого забезпечення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні відповідно до норм міжнародного права / К. О. Лібіх // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. : Економіка. – К., 2009. – Вип. 113/114. – С. 96–99.

120. Лібіх К. О. Міжнародний досвід врегулювання збитків у страхуванні цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів / К. О. Лібіх // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. : Економіка. – К., 2010. – Вип. 120. – С. 43–46.

121. Лібіх К. Роль держави у розвитку обов’язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та забезпеченні повноправного членства України в міжнародній системі страхування "Зелена картка" / К. Лібіх // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. : Економіка. – К., 2008. – Вип. 105. – С. 44–46.

122. Літвінова О. В. Договори страхування, що пов’язані із залізничним перевезенням вантажів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Літвінова Оксана Володимирівна. – Х., 2008. – 197 с.

123. Лозневий П. Обов’язкове страхування автоцивільної відповідальності – ефективний механізм захисту майнових інтересів страхувальників та забезпечення відшкодування шкоди потерпілим в

дорожньо-транспортних пригодах / П. Лозневий // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. : Економіка. – К., 2007. – Вип. 94/95. – С. 76–78.

124. Луневский С. П. Страхование от огня / Луневский С. П., зав. Стат. и Тариф. отд. Правл. Рос. союза о-в взаим. страхования и преп. страхового дела на Курсах пожар. техников С.-Петербур. гор. обществ. упр. – СПб. : типо-лит. К. Фельдман, 1912. – 206 с.

125. Луневский С. П. Теоретический и практический курс страхования жизни и трудоспособности : [общедоступ. руководство для участников страховых и пенсион. орг., для лиц, желающих ознакомиться с основ. задачами страхового ин-та, а также для учащихся в сред. учеб. заведениях с целью ознакомления их с теорией страхования как предметом прикладной математики] / Луневский С. П., чл. О-ва страховых знаний. – СПб. : “Владимирская” типо-лит., 1910. – 160 с.

126. Луць А. В. Свобода договору в цивільному праві України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право” / А. В. Луць. – К., 2001. – 18 с.

127. Луць В. В. Договір як регулятор цивільних відносин / В. В. Луць // Право України. – 2012. – № 12. – С. 19–25.

128. Майданик Р. А. Цивільне право : Загальна частина / Майданик Р. А. – К. : Алерта, 2012. – Т. 1 : Вступ у цивільне право. – 472 с.

129. Майданик Р. А. Цивільно-правова відповідальність / Р. А. Майданик // Юридична відповідальність : проблеми виключення та звільнення / відп. ред. Ю. В. Баулін. – Донецьк, 2013. – С. 86–147.

130. Манес А. Основы страхового дела / Манес А. ; [сокр. пер. с нем]. – СПб. : изд. М. В. Кечеджи-Шаповалова, 1909. – 173 с.

131. Маріц Д. О. Відшкодування моральної шкоди у договорах обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / Д. О. Маріц // Часопис Київського ун-ту

права. – К., 2013. – № 2. – С. 169–171.

132. Марков А. В. Правовой статус субъекта правоотношений как юридическая категория / А. В. Марков // Научные труды. Российская академия юридических наук. – М., 2011. – Вып. 11. – Т. 1. – С. 361–365.

133. Мартыянова С. М. Правовий статус військових суддів в уряді гетьмана Богдана Хмельницького (1648–1657 рр.) / С. М. Мартыянова // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія : юридична : [зб. наук. пр. / гол. ред. Б. В. Щур]. – Львів, 2010. – Вип. 3. – С. 73–82.

134. Матвєєнко Т. Є. Страхування як спосіб забезпечення відшкодування ядерної шкоди : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право”/ Т. Є. Матвєєнко. – К., 2015. – 20 с.

135. Машаро О. В. Проблеми розвитку тарифної політики з обов’язкового страхування автоцивільної відповідальності / О. В. Мошаро // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. : Економіка. – К., 2010. – Вип. 120. – С. 16–17.

136. Машина Н. І. Міжнародне страхування [Електронний ресурс] : [навч. посіб.] / Машина Н. І. – К. : Центр навчальної літератури, 2006. – 504 с.
– Режим доступу : http://ebooktime.net/book_325_glava_49_9.4._Страхування_v.html.

137. Мейер Д. И. Русское гражданское право : в 2 ч. / Мейер Д. И. – [2-е изд., испр.]. – М. : Статут, 2000. – Ч. 1. – 782 с.

138. Мейер Д. И. Русское гражданское право : в 2 ч. – [по испр. и доп. 8-му изд. 1902]. – М. : Статут, 1997. – Ч. 2. – 455 с.

139. Мельникова Л. Н. Проблемы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Мельникова Людмила Николаевна. – М., 2006. – 197 с.

140. Міловська Н. В. Права та обов’язки страхувальника в договірних зобов’язаннях зі страхування / Н. В. Міловська // Приватне право і підприємництво. – 2015. – № 14. – С. 114–118.

141. Мних М. В. Шляхи розвитку страхових ринків країн Східної Європи та страховий ринок України / М. В. Мних // Економіка, фінанси, право. – 2003. – № 4. – С. 14–17.

142. МТСБУ введет прямое урегулирование и электронный полис ОСАГО [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://delo.ua/finance/mtsbu-vvedet-prjamoe-uregulirovanie-i-elektronnyj-polis-osago-293002/>.

143. Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України : у 2 т. / відп. ред. В. Г. Ротань. – [2-ге вид.]. – Х. : Фактор, 2010. – Т. 1. – 784 с.

144. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / за ред. В. М. Коссака. – [2-ге вид., змін. і доповн.]. – К. : Істина, 2008. – 992 с.

145. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : [у 2 т.] : / за ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця. – [3-є вид. перероб. і допов.]. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – Т. I. – 832 с.

146. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця. – [5-є вид. перероб. і доповн.]. – К. : Юрінком Інтер, 2013. – Т. 1. – 1088 с.

147. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця. – [5-є вид. перероб. і доповн.]. – К. : Юрінком Інтер, 2013. – Т. 2. – 832 с.

148. Непран А. В. Проблеми розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та шляхи їх розв'язання / А. В. Непран // Фінанси України. – 2014. – № 7. – С. 75–86.

149. Нескороджена Л. Л. Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні: історичний аспект / Л. Л. Нескороджена // Юриспруденція: теорія і практика. – К., 2006. – № 6. – С. 19–25.

150. Никифорок В. М. Договір страхування відповідальності : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне

право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право” / В. М. Никифорак. – К., 2002. – 19 с.

151. Никифорак В. М. Договір страхування відповідальності : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Никифорак Володимир Михайлович. – К., 2004. – 223 с.

152. Никольский П. А. Основные вопросы страхования / Никольский П. А. – Казань : типо-литогр. Императорского университета, 1895. – 434 с.

153. Новицкая Т. Е. Гражданский кодекс РСФСР 1922 года / Новицкая Т. Е. – М. : Зерцало–М, 2002. – 224 с.

154. Новицкий И. Б. Общее учение об обязательстве / И. Б. Новицкий, Л. А. Лунц. – М. : Госюриздат, 1950. – 416 с.

155. Ноткин О. А. Страхование имуществ по русскому законодательству / Ноткин О. А., канд. права ; под ред. А. Я. Антонович, орд. проф. Ун-та св. Владимира. – К. : тип. А. Давиденко, 1888. – 396 с.

156. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ ; в ред. от 28 ноября 2015 г. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_170597/.

157. Обязательственное право / [В. В. Витрянский, В. С. Ем, С. М. Корнеев и др.] ; отв. ред. Е. А. Суханов ; Мос. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. – М. : Волтерс клувер, 2006. – 800 с.

158. Оdedесион А. В. Развитие в России международной системы страхования автогражданской ответственности “Зелёная карта” : дисс. ... канд. экон. наук : 08.00.10 / Оdedесион Алексей Валерьевич. – М., 2013. – 156 с.

159. Окрема думка судді Конституційного Суду України Мельника М. І. стосовно Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Божка Валерія Віталійовича щодо офіційного тлумачення положень пункту 13.1 статті 13 Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” [Електронний ресурс] : рішення

Конституційного Суду України № 7-рп/2014 від 23 груд. 2014 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/na07d710-14>.

160. Окрема думка судді Конституційного Суду України Сліденка І.Д. щодо Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Божка Валерія Віталійовича щодо офіційного тлумачення положень пункту 13.1 статті 13 Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” [Електронний ресурс] : рішення Конституційного Суду України № 7-рп/2014 від 23 груд. 2014 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/na07d710-14>.

161. Олюх В. Г. Цивільно-правовий договір : поняття, функції та система : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право” / В. Г. Олюх. – К., 2003. – 20 с.

162. Осецкий Ф. И. Страхование лица / Ф. И. Осецкий // Вестник Права. – СПб., 1900. – № 2 (февраль). – С. 32–44.

163. Памятники римского права : Законы XII таблиц. Институции Гая. Дигесты Юстиниана. – М. : Зерцало, 1997. – 416 с.

164. Пахманъ С. В. Обычное гражданское право въ Россіи. Юридическіе очерки. Т. I : Собственность, обязательства и средства судебного охраненія / Пахман С. В. – СПб. : тип. II-го отделения собственной Е. И. В. Канцелярии, 1877. – 447 с.

165. Пацурія Н. Страховий інтерес: теоретичне обґрунтування та проблеми правового закріплення / Н. Пацурія // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – К., 2011. – № 88. – С. 31–36.

166. Пацурія Н. Б. Страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів: порівняльно-правовий аналіз законодавства України з *acquis communautaire* / Н. Б. Пацурія // Вісник Київського

національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. : Юридичні науки. – К., 2009. – Вип. 81. – С. 45–51.

167. Пилипенко С. А. Правове забезпечення обов'язкового особистого страхування працівників органів внутрішніх справ : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Пилипенко Світлана Анатоліївна. – К., 2002. – 185 с.

168. Підпригора О. А. Римське право : [підруч.] / О. А. Підпригора, Є. О. Харитонов. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 538 с.

169. Плешков А. П. Автотранспортное страхование в СССР. Проблемы и перспективы развития / Плешков А. П. – М. : Финансы, 1980. – 176 с.

170. Плешков А. Экономическое содержание и назначение страхования гражданской ответственности авиаперевозчика / А. Плешков // Страхование дело. – 1999. – № 4. – С. 19–33.

171. Победоносцев К. П. Курс гражданского права. Часть третья : Договоры и обязательства [Электронный ресурс] / К. П. Победоносцев. – Режим доступа : <http://civil.consultant.ru/elib/books/17/>.

172. Погрібний С. О. Вчення про цивільно-правовий договір / С. О. Погрібний // Правова доктрина України : у 5 т. – Х., 2013. – Т. 3 : Доктрина приватного права. – С. 291–315.

173. Погрібний С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві : [моногр.] / Погрібний С. О. – К. : Правова єдність, 2009. – 304 с.

174. Подберезняк И. В. Сравнительный анализ законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности в Европейском Союзе и Российской Федерации / И. В. Подберезняк // Страхование право. – 2002. – № 4. – С. 32–38.

175. Подпригора А. А. Основы римского гражданского права : [учеб. пособ.] / Подпригора А. А. – К. : Высшая школа, 1990. – 284 с.

176. Покровский И. А. История римского права / Покровский И. А. – Минск : Харвест, 2002. – 528 с.

177. Покровский И. А. Основные проблемы гражданского права / Покровский И. А. – М. : Статут, 2003. – 354 с.

178.Посох О. А. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Посох Олеся Александровна. – М., 2005. – 188 с.

179.Посох О. А. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности собственников транспортных средств : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Гражданское право ; предпринимательское право; семейное право ; международное частное право” / О. А. Посох. – М., 2005. – 25 с.

180.Правила митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України [Електронний ресурс] : затв. наказом Державної митної служби України від 17 лист. 2005 р. № 1118 ; станом на 18 верес. 2009 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1428-05>.

181.Правила митного оформлення транспортних засобів, номерних вузлів та агрегатів, що переміщуються через митний кордон України [Електронний ресурс] : затв. наказом Державної митної служби від 25 черв. 1999 р. № 393 ; станом на 04 берез. 2006 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0516-99>.

182.Правова доктрина України : у 5 т. – Х. : Право, 2013. – Т. 3 : Доктрина приватного права / [Н. С. Кузнєцова, О. Є. Харитонов, Р. А. Майданик та ін.] ; заг ред. Н. С. Кузнєцової. – 760 с.

183.Приступа С. Н. Понятийная сущность и методологическое значение компенсационной функции гражданского права / С. Н. Приступа // Проблемы законности : респ. межвед. науч. сб. – Х., 1996. – Вып. 31. – С. 75–84.

184.Про деякі питання здійснення обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : розпорядж. Держфінпослуг від 9 лип. 2010 р. № 566 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 64. – Ст. 2229.

185.Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень

[Електронний ресурс] : Закон України від 18 лист. 2003 р. ; станом на 06 лист. 2014 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1255-15>.

186. Про затвердження Ліцензійних умов провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : розпорядж. Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 23 груд. 2004 р. № 3178 станом на 24 січ. 2014 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1654-04>.

187. Про затвердження максимальних розмірів страхової виплати за шкоду, заподіяну майну потерпілих, у разі оформлення документів про дорожньо-транспортну пригоду без участі уповноважених на те працівників Державтоінспекції МВС України : розпорядж. Держфінпослуг від 17 лист. 2011 р. № 698 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 98. – Ст. 3581.

188. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу [Електронний ресурс] : постан. Кабінету Міністрів України від 30 січ. 2012 р. № 137. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF>.

189. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 1 лип. 2004 р. ; станом на 23 груд. 2014 р. // Офіційний вісник України. – 2004. – № 30. – Ч. 1. – Ст. 2000.

190. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні [Електронний ресурс] : Закон України від 12 лип. 2001 р. ; станом на 01 січ. 2015 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2658-14>.

191. Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів [Електронний ресурс] : постан. Кабінету Міністрів України від 28 верес. 1996 р. № 1175. –

Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1175-96-%D0%BF>.

192. Про Правила дорожнього руху [Електронний ресурс] : постан. Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306 ; станом на 17 верес. 2014 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.

193. Про страхування : Закон України від 7 берез. 1996 р. ; станом на 1 квіт. 2014 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.

194. Проблемы общей теории права и государства : учеб. для юрид. вузов / [Н. В. Варламова, В. В. Лазарев, В. В. Лапаева и др.] ; под общ. ред. В. С. Нерсисянца. – М. : НОРМА-ИНФРА, 1999. – 832 с.

195. Райхер В. К. Общественно-исторические типы страхования / Райхер В. К. – М., Л. : АН СССР, 1947. – 282 с.

196. Райян А. Страхование гражданской ответственности по законодательству Иордании и Египта : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Райян Аюб. – М., 2007. – 147 с.

197. Рассолова Т. М. Проблемы становления механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Рассолова Татьяна Михайловна. – М., 2006. – 215 с.

198. Рассохин В. В. Проблемы правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Гражданское право ; предпринимательское право ; семейное право ; международное частное право” / В. В. Рассохин. – М., 2011. – 22 с.

199. Римское частное право : [учеб.] / под ред. проф. И. Б. Новицкого и проф. И. С. Перетерского. – М. : Юриспруденция, 1999. – 512 с.

200. Рішення колегії суддів судової палати в цивільних справах Апеляційного суду Київської області від 07 квіт. 2014 р. № 361/10757/2013-ц [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/38320764>.

201. Рішення колегії суддів судової палати з розгляду цивільних справ

Апеляційного суду м. Києва від 12 черв. 2013 р. № 22-ц/796/7734/2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/31809438>.

202. Рішення судді Васильківського міськрайонного суду Київської області від 08 груд. 2014 р. № 362/5117/14-ц [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/42331391>.

203. Рішення судді Києво-Святошинського районного суду Київської області від 26 груд. 2014 р. № 369/9925/14-ц [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/42208553>.

204. Рішення судді Соснівського районного суду м. Черкаси від 24 берез. 2014 р. № 712/14742/13-ц. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/38122282>.

205. Рішення у справі за конституційним зверненням громадянина Божка Валерія Віталійовича щодо офіційного тлумачення положень пункту 13.1 статті 13 Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” [Електронний ресурс] : рішення Конституційного Суду України № 7-рп/2014 від 23 груд. 2014 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v007p710-14>.

206. Розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг від 18 лют. 2015 р. № 3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://document.ua/pro-zatverdzhennja-planiv-implementaciyi-aktiv-zakonodavstva-doc225503.html>.

207. Романец Ю. В. Система договорів в гражданском праве России / Романец Ю. В. – М. : Юристъ, 2006. – 496 с.

208. Романюк Я. М. Судова практика розгляду цивільних справ, що виникають з договорів страхування / Я. М. Романюк, З. П. Мельник // Вісник Верховного Суду України. – 2011. – № 8 (132). – С. 12–28.

209. Ромовська З. В. Українське цивільне право. Загальна частина : Академ. курс : [підруч.] / Ромовська З. В. – [3-є вид., доповн.]. – К. : Дакор, 2013. – 672 с.

210. Российское гражданское право : [учеб.] / под ред. З. Г. Крыловой, Э. П. Гаврилова. – [2-е изд.]. – М. : Центр ЮрИнфорР, 2001. – 439 с.

211. Российское законодательство X-XX веков : тексты и коммент. : в 9 т. / под общ. ред. О. И. Чистякова. – М. : Юрид. лит., 1984. – Т. 1 : Законодательство Древней Руси / отв. ред. В. Л. Янин. – 1984. – 430 с.

212. Рузавин Г. И. Методология научного познания : [учеб. пособ. для вузов] / Рузавин Г. И. – М. : ЮНИТИ – ДАНА, 2005. – 287 с.

213. Рыбников С. А. Монополия страхового дела / Рыбников С. А. – М. : Госстрах, 1923. – 59 с.

214. Рыбников С. А. Очерки из истории страхования в России / С. А. Рыбников // Вестник государственного страхования. – 1927. – № 19–20. – С. 110–120.

215. Сабодаш Р. Б. Страхування кредитних ризиків: цивільно-правові аспекти : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Сабодаш Роман Богданович. – К., 2007. – 206 с.

216. Саватье Р. Теория обязательств : юридический и экономический очерк = La theorie des obligations: Vision juridique et economique / Саватье Р. ; [пер. с фр. и вступ. ст. Р. О. Халфиной]. – М. : Прогресс, 1972. – 440 с.

217. Санфилиппо Чензаре. Курс римского частного права [учеб.] / Санфилиппо Чензаре ; под ред. Д. В. Дождева. – М. : БЕК, 2002. – 400 с.

218. Светличный А. Д. Органы внутренних дел как субъекты регрессных отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “ Гражданское право ; предпринимательское право ; семейное право ; международное частное право” / А. Д. Светличный. – СПб., 2008. – 22 с.

219. Семененко-Мартинюк М. В. Права та обов'язки фізичних і юридичних осіб за договором добровільного майнового страхування : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право” / М. В. Семененко-Мартинюк. – К., 2013. – 20 с.

220. Семенчук І. А. Суперечності та перспективи розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в умовах фінансової нестабільності / І. А. Семенчук // Формування ринкових відносин в Україні : [зб. наук. пр. / Наук.-дослід. екон. ін-т М-ва екон. розвитку і торгівлі України]. – К., 2015. – № 5 (168). – С. 163–167.

221. Семеняка В. В. Цивільно-правове регулювання страхування в сфері космічної діяльності : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Семеняка Василь Васильович. – К., 2003. – 199 с.

222. Серебровский В. И. Избранные труды по наследственному и страховому праву / Серебровский В. И. – [2-е изд., испр.]. – М. : Статут, 2003. – 558 с.

223. Серебровский В. И. Очерки советского страхового права / Серебровский В. И. – М. – Л. : Госиздат, 1926. – 184 с.

224. Сива Т. В. Історія страхування : [підруч.] / Т. В. Сива, С. І. Кубів ; ред. С. К. Реверчук. – К. : Знання, 2005. – 214 с.

225. Скачкова О. А. Страхование : [конспект лекций] / Скачкова О. А. – М. : Эксмо, 2007. – 160 с.

226. Слепнев А. Оптимальная модель закона об обязательном страховании автогражданской ответственности с учетом современной практики страхового дела и экономической ситуации в России / А. Слепнев // Страховое дело. – 2000. – № 10. – С. 35–40.

227. Словник української мови : в 11 т. / [гол. редкол І. К. Білодід]. – К. : Наукова думка, 1970. – Т. 1. : А–В. – 828 с.

228. Соботник Р. В. Договір страхування цивільної відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 “Цивільне право і цивільний процес ; сімейне право ; міжнародне приватне право”/ Р. В. Соботник. – К., 2015. – 20 с.

229. Советское гражданское право : [учеб.] / под ред. В. А. Рясенцева, Н. П. Волошина. – М. : Юрид. лит, 1987. – 480 с.

230. Советское гражданское право : учеб. / [А. М. Беякова,

В. К. Бессмертный, А. Г. Быков и др.] ; отв. ред. В. П. Грибанов, С. М. Корнеев. – М. : Юрид. лит., 1979. – Т. 1. – 552 с.

231. Спасибо-Фатєєва І. В. Деякі аспекти поняття договорів: предмет, порядок укладання / І. В. Спасибо-Фатєєва // Спасибо-Фатєєва І. В. Цивілістика на шляху формування доктрин : вибр. наук. пр. – Х., 2012. – 696 с.

232. Спаська М. О. Договір морського страхування : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Спаська Марина Олександрівна. – Х., 2007. – 204 с.

233. Степанов И. Опыт теории страхового договора / Степанов И. – Казань : Унив. тип., 1875. – 228 с.

234. Страхове посередництво: теорія та практика : навч. посіб. / [В. Бірюков, Ю. Єфімов, О. Залетов та ін.] ; за ред. О. М. Залєтова. – К. : Міжнар. агенція «BeeZone», 2004. – 416 с.

235. Страхове право України : [підруч. для вищих навч. закл.] / Д. П. Біленчук, П. Д. Біленчук, О. М. Залетов, Н. І. Клименко ; за ред. проф. П. Д. Біленчука і президента Ліги страхових організацій України О. Ф. Філонкжа. – К. : Атіка. 1999. – 361 с.

236. Страховий портфель : Книга предпринимателя. Книга страховщика. Книга страхового менеджера / под ред. Ю. Б. Рубина, В. И. Солдаткина. – М. : СОМИНТЕК, 1994. – 628 с.

237. Судова практика розгляду цивільних справ, що виникають з договорів страхування [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://document.ua/sudova-praktika-rozgljadu-civilnih-sprav-sho-vinikayut-z-dog-doc67711.html>.

238. Сухомлинова Л. А. Техничко-криминалистические и организационные основы выявления и расследования мошенничества в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / Сухомлинова Людмила Александровна. – Волгоград, 2008. – 197 с.

239. Таипов Т. Н. Формирование и развитие системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

в Российской Федерации : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. экон. наук : спец. 08.00.10 “Финансы, денежный обороты кредит” / Т. Н. Таипов. – Екатеринбург, 2012. – 22 с.

240. Тамазян Т. Г. Презумпция незнания страхователем правил страхования / Т. Г. Тамазян // Юрист. – 2005. – № 11. – С. 53–55.

241. Тарабия Хассан. Правовое регулирование страхования во внешнеэкономических связях : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Тарабия Хассан. – К., 1998. – 202 с.

242. Таран О. С. Істотні умови багатостороннього договору / О. С. Таран // Вісник Академії адвокатури України. – К., 2013. – № 2 (27). – С. 39–44.

243. Токарева В. О. Виконання та зміна договору страхування творів мистецтва / В. О. Токарева // Часопис цивілістики. – Одеса, 2013. – Вип. 14. – С. 82–86.

244. Токарева В. О. Правовідносини страхування творів мистецтва, предметів колекціонування та антикваріату у цивільному праві України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Токарева Віра Олександрівна. – Одеса, 2011. – 226 с.

245. Узагальнення судової практики розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки у 2010–2011 роках // Часопис цивільного і кримінального судочинства. – К., 2012. – № 4 (7). – С. 59–128.

246. Ульянищев В. Г. Страхование внедоговорной гражданской ответственности в советском и иностранном праве : дисс. ... канд. юрид наук : 12.00.03 / Ульянищев Виктор Георгиевич. – М., 1981. – 210 с.

247. Файєр О. А. Страхування професійної відповідальності: цивільно-правовий аспект : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Файєр Олена Анатоліївна. – Х., 2011. – 198 с.

248. Фогельсон Ю. Б. Договор страхования в российском гражданском праве : дисс. ... доктора юрид. наук : 12.00.03 / Фогельсон Юрий Борисович. – М., 2007. – 387 с.

249. Фогельсон Ю. Б. Комментарий к страховому законодательству / Фогельсон Ю. Б. – М. : Юристъ, 2002. – 347 с.
250. Халфина Р. О. Общее учение о правоотношении / Халфина Р. О. ; АН СССР ; Ин-т государства и права. – М. : Юрид. лит., 1974. – 351 с.
251. Харитонов Е. О. Основы римского гражданского права : [учеб. пособ.] / Харитонов Е. О. – Ростов н/Д : ФЕНИКС, 1999. – 416 с.
252. Харитонов Є. О. Цивільне право України : [підруч.] / Харитонов Є. О., Харитонova О. І., Старцев О. В. – [3-вид, перероб і доповн.]. – К. : Істина, 2011. – 808 с.
253. Харитонов Є. О. Цивільне право України. Елементарний курс : [навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл.] / Є. О. Харитонов, А. І. Дришлюк. – Суми : Університетська книга, 2006. – 352 с.
254. Харитонов Є. О. Вступ до цивільного права України : [навч. посіб.] / Харитонов Є. О. – К. : Істина, 2006. – 288 с.
255. Харитонов Є. О. Цивільні правовідносини : [моногр.] / Є. О. Харитонов, О. І. Харитонova. – [2-ге вид., перероб. і доповн.]. – Одеса : Фенікс, 2011. – 456 с.
256. Харченко Г. Г. Правова проблематика захисту інтересу в цивільному праві України / Г. Г. Харченко // Часопис Київського університету права. – К., 2011. – № 1. – С. 175–179.
257. Хвостов М. В. Система римского права : [учеб.] / Хвостов М. В. – М. : СПАРК, 1996. – 424 с.
258. Хронологічне зібрання законів, указів президії Верховної Ради, постанов і розпоряджень уряду Української РСР : [у 7 т.]. – К. : Держполітвидав, 1964. – Т. 1 : 1917–1941. – 771 с.
259. Худяков А. И. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств / А. И. Худяков, А. А. Худяков. – СПб. : Юридический центр Пресс, 2004. – 416 с.
260. Цивільне право : [підруч.] : в 2 т. / за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. – Х. : Право, 2011. – Т. 1. – 655 с.
261. Цивільне право : підруч. : в 2 т. / [В. І. Борисова, Л. М. Баранова,

Т. І. Бегова та ін.] ; за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. – Х. : Право, 2012. – Т. 1. – 656 с.

262. Цивільне право : підруч. : в 2 т. / [В. І. Борисова, Л. М. Баранова, Т. І. Бегова та ін.] ; за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. – Х. : Право, 2012. – Т. 2. – 816 с.

263. Цивільне право України : [підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / Є. О. Харитонов, О. В. Старцев. – К. : Істина, 2007. – 816 с.

264. Цивільне право України : [підруч.] : в 2 т. / за ред. Г. Б. Яновицької, В. О. Кучера. – Львів : Новий Світ-2000, 2014. – Т. 2. – 428 с.

265. Цивільне право України : [підруч.] : у 2 т. / [В. І. Борисова, Л. М. Баранова, І. В. Жилінкова та ін.] ; за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. – К. : Юрінком Інтер, 2007. – Т. 1. – 480 с.

266. Цивільне право України : [підруч.] : у 2 ч. / за ред. В. А. Кройтора, Є. О. Мічуріна. – Х. : ХНУВС, 2013. – Ч. 2. – 814 с.

267. Цивільне право України : [посіб. для студ. вищ. навч. закл.] / О. Г. Братель, С. А. Пилипенко. – К. : О. С. Ліпкан, 2010. – 256 с.

268. Цивільне право України : Загальна частина / за ред. професорів І. А. Бірюкова і Ю. О. Заїки. – К. : Алерта, 2014. – 510 с.

269. Цивільне право України : курс лекцій : [навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл.] : у 6 т. / ред. Р. Б. Шишка, В. А. Кройтор. – Х. : Еспада, 2008. – Т. 1 : Основні положення. – 680 с.

270. Цивільне право України : навч. посіб. / [Ю. В. Білоусов, В. А. Ватрас, С. Д. Гринько та ін.] ; за ред. Р. О. Стефанчука. – К. : Правова єдність, 2009. – 536 с.

271. Цивільне право України : підруч. : у 2 кн. / [Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт та ін.] ; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – Кн. 1. – 719 с.

272. Цивільне право України : підруч. : у 2 кн. / [Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт та ін.] ; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової. – К. :

Юрінком Інтер, 2002. – Кн. 2. – 639 с.

273. Цивільне право України : підруч. : у 2 кн. / [О. В. Дзера (кер. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін.] ; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової. – К. : Юрніком Інтер, 2004. – Кн. 1. – 735 с.

274. Цивільне право України : підруч. : у 2 кн. / [О. В. Дзера (кер. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін.] ; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової. – К. : Юрніком Інтер, 2004. – Кн. 2. – 640 с.

275. Цивільне право України : підруч. : у 2 т. / [В. І. Борисова, Л. М. Баранова, Т. І. Бєгова та ін.] ; за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. – Х. : Право 2011. – Т. 2. – 815 с.

276. Цивільне право України : підруч. : у 2 т. / [В. І. Борисова, Л. М. Баранова, І. В. Жилінкова та ін.] ; за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. – К. : Юрінком Інтер, 2007. – Т. 2. – 552 с.

277. Цивільне право України. Академічний курс : [підруч.] : в 2 т. / за заг. ред. Я. М. Шевченко. – К. : Ін Юре, 2003. – Т. 2. – 408 с.

278. Цивільне право України. Академічний курс : [підруч.] : в 2 т. / за заг. ред. Я. М. Шевченко. – К. : Ін Юре, 2006. – Т. 1 : Загальна частина. – 696 с.

279. Цивільне право України. Договірні і недоговірні зобов'язання : підруч. / [С. С. Бичкова, І. А. Бірюков, В. І. Бобрик та ін.] ; за заг. ред. С. С. Бичкової. – [2-ге вид.]. – К. : КНТ, 2008. – 498 с.

280. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання : підруч. / [С. С. Бичкова, І. А. Бірюков, В. І. Бобрик та ін.] ; за заг. ред. С. С. Бичкової. – [3-тє вид. змін. та доповн.]. – К. : Алерта, 2014. – 496 с.

281. Цивільне право України. Загальна частина : [підруч.] / за ред. І. А. Бірюкова, Ю. О. Заїки. – К. : Скіф, 2013. – 528 с.

282. Цивільне право України. Загальна частина : [підруч.] / Ю. Л. Бошицький, Р. Б. Шишка, О. Р. Шишка, І. Р. Шишка ; за заг. ред. проф. Ю. Л. Бошицького, Р. Б. Шишки. – К. : Ліра-К, 2013. – 740 с.

283. Цивільне право України. Особлива частина : [підруч.] / за ред.

О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової, Р. А. Майданика. – [3-тє вид. перероб. і доповн.]. – К. : Юрінком Інтер, 2010. – 1176 с.

284. Цивільне право. Частина друга : [навч. посіб.] / за ред. О. А. Підпригори, Д. В. Бобрової. – К. : Вентурі, 1996. – 460 с.

285. Цивільний кодекс Нідерландів : кн. 2, 3, 5, 6 і 7 / відп. ред. Ф. Й. М. Фельдбрюгге. – Лейден : Лейденський ун-т, 1996. – 336 с.

286. Цивільний кодекс України : наук.-практ. комент. / за заг. ред. Є. О. Харитонова, О. І. ХаритонОВОї, Н. Ю. Голубєвої. – [2-ге вид, перероб. та доповн.]. – К. : Правова єдність, 2009. – 744 с.

287. Цивільний кодекс України : наук.-практ. коментар / [А. С. Довгерт, Н. С. Кузнєцова, В. В. Луць та ін.]. – К. : Істина, 2004. – 462 с.

288. Цивільний кодекс України : прийнятий 16 січ. 2003 р. // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.

289. Цивільний кодекс УСРР, 1922 р. (динамічна редакція) // Кодифікація цивільного законодавства на українських землях / [уклад. І. Р. Калаур, О. І. Гуменюк, І. В. Зайцева-Калаур та ін.] ; за ред. Р. О. Стефанчука та М. О. Стефанчука. – К., 2009. – Т. 2. – 1240 с.

290. Цивільний процесуальний кодекс України [Електронний ресурс] : прийнятий 18 берез. 2004 р. № 1618-IV. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1618-15>.

291. Черниловский З. М. Римское частное право. Элементарный курс / Черниловский З. М. – М. : Новый Юрист, 1997. – 224 с.

292. Шахов В. В. Страхование : [учеб. для вузов] / Шахов В. В. – М. : ЮНИТИ, 2001. – 311 с.

293. Шевчук В. А. Автотранспортное страхование (от истоков до современности) : [моногр.] / В. А. Шевчук, А. П. Плешков. – М. : Ансел – Пресс, 2001. – 448 с.

294. Шершневич Г. В. Курс гражданского права / Шершневич Г. В. – Казань, ГОд. – Т. 1. – С. 169–172.

295. Шершневич Г. В. Учебник русского гражданского права / Шершневич Г. В. – М. : Статут, 2005. – Т. 1. – 461 с.

296. Шиминова М. Я. Основы страхового права России / Шиминова М. Я. – М. : Анкил, 1993. – 172 с.
297. Шихов А. К. Страховое право : [учеб. пособ.] / Шихов А. К. – [3-е изд., стер.]. – М. : Юстицинформ, 2004. – 304 с.
298. Шишка Р. Б. Проблема видів та характеристики цивільних та господарських договорів / Р. Б. Шишка // Особливості здійснення суб'єктивних прав учасниками цивільних відносин : [моногр.] / за ред. В. В. Луця. – К. : НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2011. – С. 77–86.
299. Шишка Р. Б. Характеристика, типи та види договорів / Р. Б. Шишка // Право та управління. – 2011. – № 3. – С. 369–380.
300. Шишка Р. Б. Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання / Р. Б. Шишка, О. Р. Шишка // Університетські наукові записки. – Хмельницький, 2012. – № 1. – С. 271–280.
301. Шмітт А. Правовий статус особи в Україні : де-юре та де-факто / А. Шмітт // Право України. – 2005. – № 2. – С. 19–20.
302. Юдельсон К. С. Основные проблемы права регресса в советском праве / К. С. Юдельсон // Ученые труды ВИЮН. – М., 1947. – Вып. 9. – С. 180–188.
303. Юсов Д. С. Система “Зеленая карта” / Д. С. Юсов // Страховое право. – 2004. – № 4. – С. 29–31.
304. Яичков К. К. Права, возникающие в связи с потерей здоровья / Яичков К. К. ; под ред. В. С. Тадевосян. – М. : Наука, 1964. – 167 с.
305. Якібчук Н. П. Об'єкт правовідносин страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів / Н. П. Якібчук // Адвокат. – 2011. – № 7 (130). – С. 45–48.
306. Якібчук Н. Підстави виникнення правовідносин страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів / Н. Якібчук // Підприємництво, господарство і право. – 2008. – № 8. – С. 25–28.
307. Янишен В. Деякі питання проведення страхування цивільної

відповідальності власників транспортних засобів / В. Янишен // Українське право : наук.-практ. часопис / Українська Правнича Фундація. – К., 1997. – № 3 (8) : Кодифікаційний процес в Україні. – С. 168–171.

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

309. Ярошевська Г. М. Предмет договору про надання юридичних послуг / Г. М. Ярошевська // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Сер. Юридичні науки. – Сімф., 2006. – Т. 19. – № 2. – С. 325–330.

310. Brownlee Ken. History of Insurance Adjusting, Part 2 : The Middle Ages [Електронний ресурс] / Ken Brownlee. – 2014. – Режим доступу : <http://www.propertycasualty360.com/2014/01/16/history-of-insurance-adjusting-part-2-the-middle-a>.

311. Brownlee Ken. The History Of Claim Adjusting. Part 1. [Електронний ресурс] / Ken Brownlee. – 2013. – Режим доступу : <http://www.propertycasualty360.com/2013/12/05/a-history-of-claims-adjusting-part-1?t=loss-control&page=3>.

312. Ca Rajkumar S. Adukia. Insurance laws of India [Електронний ресурс] / Ca Rajkumar S. Adukia. – Режим доступу : <http://taxguru.in/wp-content/uploads/2012/11/insurance-hb-1101.pdf>.

313. Carter R. L. The British Insurance Industry Since 1900. The Era of Transformation / Robert L. Carter OBE, Peter Falush. – NY : Palgrave Macmillan, 2009. – 236 p.

314. Documents of the EU Motor Insurance Directives Pillar. The EU Motor Insurance Directives (Consolidated versions) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=17>.

315. Encyclopedia Britannica. – London, 1958. – Vol. 15. – P. 919.

316. European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles, Strasbourg, 20.IV.1959 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016800656be>.

317. Franklin J. The Science of Conjecture: Evidence and Probability Before Pascal / Franklin J. – Baltimore : Johns Hopkins University Press, 2001. – P. 274–277.

318. History of insurance – Wikipedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_insurance.

319. Ivamy E. R. H. General Principles of Insurance Law / Ivamy E. R. H. – London : Butterworth, 1975. – P. 558.

320. Lex Rhodia: The Ancient Ancestor of Maritime Law-800 BC. – 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.duhaime.org/LawMuseum/LawArticle-383/Lex-Rhodia-The-Ancient-Ancestor-of-Maritime-Law--800-BC.aspx>.

321. Mehr R. Principles of Insurance / R. Mehr, E. Cammack. – Homewood, 1976. – P. 294.

322. Mohammad Sadegh Nazmi Afshar Gardeshgary // Quarterly Magazine. – Vol. 4. – No. 12. – 2002. – P. 14–16.

323. Patterson E.W. Essentials of Insurance Law / Patterson E.W. – New York, 1957. – P. 117.

324. Reforming French Law of Obligations: Comparative Reflections on the Avant-projet de réforme du droit des obligations et de la prescription (“the Avant-projet Catala”) Studies of the OIECL) / ed. by John Cartwright, Stefan Vogenauer and Simon Whittaker. – Oxford and Portland, Oregon : Hart Publishing, 2009. – 930 p.

325. Robert E. Helm. Motor Vehicle Liability Insurance: A Brief History / Robert E. Helm // St. John’s Law Review. – 1968. – Vol. 43: Iss. 1. – Art. 2. – P. 25–56.

326. Road Traffic Act, 1933 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.irishstatutebook.ie/1933/en/act/pub/0011/index.html>.

327. Road Traffic Act, станом на 01 січ. 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/147>.

328. Saninaldana E. W. El Seguro de la Responsabilidad Civil Extracontractual / Saninaldana E.W. – Bogota, 1972. – P. 54.

329. The History Of Insurance [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.esurance.com/did-you-know/insurance-history>.

330. The History Of Insurance By Andrew Beattie [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.investopedia.com/articles/08/history-of-insurance.asp>.

331. The Road Traffic Act [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1930/43/pdfs/ukpga_19300043_en.pdf.

ДОДАТКИ

Додаток А

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор Національної
академії внутрішніх справ
доктор юридичних наук,
професор



С.Д. Гусарєв

27.10. 2015 року

А К Т

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
ад'юнкта кафедри цивільного права і процесу Національної академії внутрішніх
справ Зубкової Любові Анатоліївни
у навчальний процес та науково-дослідну роботу Національної академії внутрішніх
справ

Комісія у складі: завідувача кафедри цивільного права і процесу, доктора юридичних наук, професора Заїки Ю.О., начальника відділу організації науково-дослідної роботи, кандидата юридичних наук Бодюла С.М., ученого секретаря Вченої ради, кандидата юридичних наук, професора Василевича В.В., склала цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження на тему «Цивільно-правове регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів» ад'юнкта кафедри цивільного права і процесу Зубкової Л.А. впроваджені в навчальний процес та науково-дослідну роботу академії.

1. Матеріали дисертаційного дослідження Зубкової Л.А. застосовуються у навчальному процесі Національної академії внутрішніх справ шляхом їх використання: 1) в навчальних і робочих програмах з дисциплін «Цивільне право», «Цивільне та сімейне право» 2) в Навчально-методичному комплексі з дисципліни «Цивільне право»; 3) при підготовці навчально-методичних матеріалів для проведення лекційних, семінарських і практичних занять.

2. Результати дисертаційного дослідження Зубкової Л.А. відображені у науково-практичних і навчально-методичних матеріалах для курсантів, студентів, слухачів магістратури та ад'юнктів, де в якості джерел рекомендовано такі публікації:

Зубкова Л.А. Визначення кола осіб, відповідальність яких застраховано за договорами страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за законодавством України / Л.А. Зубкова // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ. – 2015. – Вип. 1(94). – С. 197-207.

Зубкова Л.А. Генеза приватноправового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / Л.А. Зубкова // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ. – 2014. – Вип. 3(92). – С. 186-197.

Зубкова Л.А. Суброгація та регрес в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів України / Л.А. Зубкова // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ. – 2013. – Вип. 3(88). – С. 53-60.

Зубкова Л.А. Особенности регулирования страхования ответственности владельцев транспортных средств в странах Европейского Союза в контексте евроинтеграционных стремлений Украины / Л.А. Зубкова // Visegrad journal on human rights, dec. – 2014. – Р. 108-116.

Зубкова Л.А. Проблема «укладення» та «набрання чинності» договору страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів / Л.А. Зубкова // Актуальні питання розвитку та взаємодії публічного та приватного права: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, (м. Львів, 20-21 березня 2015 р.) – Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2015. – 144 с. С.54-56.

Зубкова Л.А. Питання електронної форми договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників (володільців) транспортних засобів в Україні / Л.А. Зубкова // Актуальні питання теорії та практики застосування сучасного вітчизняного та міжнародного права: Міжнародна науково-практична конференція, (м. Київ, 12-13 червня 2015 р.) –К.: Центр правових наукових досліджень, 2015. – 124 с. С. 28-30.

3. Зазначені праці підтвердили високий теоретичний і навчально-практичний рівень, практичну доступність і доцільність за результатами використання під час підготовки та проведення усіх видів занять.

Комісія:

Завідувач кафедри
цивільного права і процесу
доктор юридичних наук,
професор



Ю.О. Заїка

Начальник відділу організації
науково-дослідної роботи
кандидат юридичних наук



Є.М. Бодюл

Учений секретар Вченої ради
кандидат юридичних наук,
професор



В.В. Василевич

Додаток Б

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Голова правління
Приватного акціонерного товариства
«Народна фінансово-страхова
компанія «Добробут»
О.С. Матьков

«02» 11 2015 р.

АКТ

впровадження результатів дисертаційного дослідження
на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук
Зубкової Любові Анатоліївни
«Цивільно-правове регулювання страхування відповідальності власників
наземних транспортних засобів»

У страховій компанії «Народна фінансова-страхова компанія «Добробут» опрацьовано матеріали дисертаційного дослідження на здобуття наукового ступеню кандидата юридичних наук Зубкової Л.А. «Цивільно-правове регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів», підготовленого на кафедрі цивільного права і процесу Національної академії внутрішніх справ.

У дисертаційному дослідженні сформульовано пропозиції та рекомендації, зроблені висновки які дозволяють покращити правозастосування норм ЦК України щодо страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Пропозиції враховуються в роботі страхової компанії під час укладання договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Висновок: результати дисертаційного дослідження Зубкової Л.А. «Цивільно-правове регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів» можуть використовуватися в роботі страхових компаній.

Голова правління
ПрАТ «НФСК «Добробут»



О.С. Матьков

Додаток В

А К Т

впровадження результатів дисертаційного дослідження
Зубкової Любові Анатоліївни
на тему: «Цивільно-правове регулювання страхування відповідальності
власників наземних транспортних засобів»
(спеціальність 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право;
міжнародне приватне право)

У Апеляційному суді міста Києва опрацьовано матеріали дисертаційного дослідження на здобуття наукового ступеню кандидата юридичних наук Зубкової Л.А. «Цивільно-правове регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів», підготовленого в Національній академії внутрішніх справ.

У дисертаційному дослідженні сформульовано пропозиції та рекомендації, зроблені висновки які дозволяють покращити правозастосування норм ЦК України щодо страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Пропозиції зазначені у дисертаційному дослідженні використані у науково-аналітичних розробках стосовно удосконалення правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Висновок: результати дисертаційного дослідження Зубкової Л.А. «Цивільно-правове регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів» можуть використовуватися у науково-аналітичних розробках.

Суддя Апеляційного суду
м. Києва



О.Б. Присяжнюк