

---

## Економіко-правові питання страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

---

Сьогоднішня актуальність, у вітчизняній фаховій літературі залишається недостатньо висвітленим з боку як економічних, так і правових основ.

Відомо, що на європейському континенті піонером цього виду страхування виступила Англія. Найстарший поліс датується 1896 роком. В кінці XIX ст. страхові поліси англійських страховиків, як правило, поєднували страховий захист учасників дорожнього руху: автомобіля від пошкоджень при аварії та водія від наслідків нещасного випадку і настання його цивільної відповідальності. Однак, як пізніше виявилось, застосування класичної формули страхового захисту водіїв від цивільної відповідальності найменшою мірою відповідало інтересам жертв дорожньо-транспортних подій. Це ставалося тому, що страхові відносини укладалися лише між безпосередніми учасниками страхової угоди — страховиком і страхувальником і страхове відшкодування могло виплачуватися лише страхувальникові (заподіювачеві шкоди) згідно з правовою засадою «actio directa», що діяла тоді. Проте її застосування не давало гарантій, що страхувальник, отримавши від страхової компанії належну страхову суму, передасть її потерпілій від нього особі в порядку фінансової компенсації завданих збитків, а не використає ці кошти на власний розсуд. Оскільки таких випадків в історії страхування цивільної відповідальності траплялося чимало, то подібна система страхування не знаходила суспільної підтримки, оскільки не досить враховувала прима́т інтересів жертв дорожньо-транспортних подій, як це випливало з ідеї страхування цивільної відповідальності. Тобто часто ситуація складалася далеко не такою ідилічною, як її тепер уявляють окремі автори, що нібито «власники транспортних засобів знайшли у собі мужність визнати: «Любиш кататися — люби й санчата возити»<sup>1</sup>. Вони до цього були примушені чинним правом. Крім того, спеціалісти почали шукати таке правове вирішення цього примусу, яке не давало б можливості ухилитися від відповідальності будь-кому із заподіювачів збитків.

Першою європейською державою, яка зробила спробу кодифікації вже діючого порядку страхування цивільної відповідальності у нових правових нормах, стала Австро-Угорщина. Будучи відносно найменше «моторизованою», вона вже у 1908 р. прийняла закон про відповідальність за збитки, заподіяні під час руху моторних засобів (Das Gesetz über die Haftung für Schaden aus Betriebe von Kraftfahrzeugen). В цьому законі правовий статус потерпілої особи був значно зміцнений шляхом законодавчого введення привілейованого права застави вірительності (кредиторської заборгованості) страхувальника щодо свого страховика на користь потерпілої від нього третьої особи. Привілейоване право застави впливає з привілею першочергового задоволення вимоги третьої особи за рахунок вірительності, утвореної у формі застави права вимоги страхувальника до страховика, але вже переданого на користь потерпілої особи. Таким чином, кредиторська заборгованість страхувальника прирівнювалася до обсягу страхового відшкодування, яке третій особі належало отримати безпосередньо від страховика при настанні страхового випадку — аналогічно як при звичайній схемі страхових відносин. Поряд із значним поступом, запроваджена австрійським законом система компенсації збитків містила серйозні недоліки, передусім процесуального характеру. Так, щоб скористатися привілейованим правом застави, потерпіла під час дорожньо-транспортної події особа була зобов'язана розпочати і успішно завершити судовий позов до особи, яка вчинила дорожньо-транспортну подію, тобто до страхувальника. Отримавши згідно з судовим вироком титул судовиконавця, ця особа у подальшому була змушена домогтися передачі права на заставу на свою користь з тим, щоб мати можливість розпочати новий судовий процес, але тепер вже проти страховика. Лише після задоволення такого позову страхова компанія виплачувала їй страхове відшкодування.

З огляду на представлену недосконалість процедури відчуження страхового відшкодування і можливості виникнення тяганини, ряд європейських держав трохи згодом постановив перебудувати страхування цивільної відповідальності на дещо іншій, спрощеній основі. Нове вирішення полягало в тому, що потерпілій особі тепер прислужувало т.зв. власне право (Droit propre) на страхове відшкодування. Це право у свою чергу будувалося на чинних нормах цивільного права і на підставі обов'язку страхування цивільної відповідальності власниками транспортних засобів. Поняття власного права ґрунтувалося на відомій тоді європейському цивільному праву (передусім у континентальних країнах) конструкції цивільного права, що

<sup>1</sup> Любиш кататися — люби й санчата возити. Або що таке страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів і кому воно потрібне // Україна — BUSINESS. — 1996. — № 8. — С. 3.

називалося «*pactum in favorem tertii*», яка забезпечувала значно вигідніші умови виплати відшкодування третім особам. Як самостійна інституція цивільного права, право на користь третьої особи виникло у Німеччині ще у середині XIX ст. (*Vertrag zugunsten Dritter*).

Надаючи нормативне забезпечення одному з важливих видів страхового захисту, право цивільної відповідальності на користь третьої особи саме потребує твердої опори на відповідних формах економічних відносин. Такою економічною платформою цих правовідносин стала сформована на той час, нова класична економічна теорія страхового інтересу. Вона виникла наприкінці XIX ст. на ґрунті умовного поділу страхування на страхування збитків та страхування сум, завдяки головним чином старанням відомого німецького вченого-страховика Віктора Еренберга. Страховий інтерес він та його послідовники визначали у ролі вартісно-економічного (на відміну від натурального) предмета страхових відносин. Таким чином, страхувальник тепер був відділений від конкретної речі, яка до цього вважалася за виключний предмет страхування. Згідно ж з попередніми уявленнями страхувальник мав володіти нею і самому відчувати тягар матеріальної шкоди в разі її знищення чи пошкодження. Теорія страхового інтересу, застосована до страхування відповідальності на користь третьої особи, дає ключ до розуміння місця цього виду страхування у сукупності страхових послуг. Так, відповідно до найпоширенішої у сучасній страховій літературі точки зору, усі ризики та види страхування, в основі яких вони лежать, можна умовно поділити на речові та фінансові (тобто ті, які не є речовими, оскільки мають грошову форму). Такий підхід є сучасною інтерпретацією класичної теорії страхового інтересу. Він дає підставу для віднесення страхування цивільної відповідальності до типу страхування фінансових ризиків. Сформована таким чином система власного права у поєднанні з правом, побудованим на принципі «*actio directa*», дають можливість потерпілій особі звертатися за страховим відшкодуванням безпосередньо до страховика, минаючи страхувальника.

У світовій практиці сформувалися дві основні концепції оцінки відповідальності за збитки, завдані в процесі управління моторними транспортними засобами. Перша концепція робить основний наголос на відповідальність за вину, яка полягає на недотриманні правових повинностей, визначених чинними правовими нормами. Таку відповідальність визначають в характері суб'єктивного походження. Її застосовує майже третина країн світу, там, де переважають традиції англійського права. Друга концепція віддає перевагу відповідальності за наслідок. Вона визнається без огляду на ступінь вини і набуває об'єктивного характеру. Надзвичайна поява такої відповідальності сприймається як об'єктивний ризик. Найбільшого поширення ця концепція дістала у правових системах європейських континентальних країн. В останні десятиліття активно здійснюється модифікація відповідальності у напрямі поєднання засади відповідальності за наслідок із засадою відповідальності за вину.

В середині 30-х років з'явилася проблема з відшкодуваннями збитків, завданими неідентифікованими під час дорожньо-транспортних подій, транспортними засобами. Саме тоді шведське законодавство запровадило вимогу солідарної відповідальності усіх страховиків за такі збитки. У Норвегії таке право набуло чинності дещо пізніше — з 1 січня 1936 р. Таке вирішення проблеми виявилось досить ефективним і у подальшому набуло поширення в інших країнах. Вдосконалення цього порядку здійснило законодавство Великобританії. Воно зобов'язувало усіх страховиків, які займалися страхуванням цивільної відповідальності, до створення під егідою Бюро страховиків засобів автотранспорту централізованого фонду, призначеного для відшкодування збитків з цивільної відповідальності у тих випадках, коли потерпілі не мали можливості отримати страхове відшкодування безпосередньо від страховиків, чи то з приводу їх банкрутства, чи то з приводу неідентифікованості засобу транспорту, який вчинив страховий випадок<sup>2</sup>.

У повоєнні роки обов'язок страхування цивільної відповідальності водіїв автотранспортних засобів ввів цілий ряд європейських країн, і цей процес був далеким до завершення. В Україні такий вид обов'язкового страхування було введено зовсім недавно — з 1 січня 1997 р.

У зв'язку з поступовим введенням обов'язку страхування цивільної відповідальності на територіях більшості європейських держав і щораз інтенсивнішим розвитком міждержавних автомобільних сполучень, виникло питання про можливість і необхідність поширення цього виду страхування на власників транспортних засобів, прибулих з інших країн. Оскільки умови страхування в усіх країнах були різними, виникла необхідність в їх уніфікації на міждержавному рівні. Відчутними були розбіжності у визначенні обсягів страхової відповідальності, страхових тарифів, у процедурах розрахунку та ліквідації збитків і виплат страхових відшкодувань. Усе це створювало подобу «Вавилонської вежі» в умовах застосування, по суті, єдиного страхового механізму.

<sup>2</sup> K r z y s z t o f J e r z y. Generalized Linear Models in Motor Insurance. (Рукопис дисертації на здобуття вченого ступеню доктора наук, Департамент актуальної математики і статистики Геріот-Ватт університету в Шотландії. — 1987. — С. 15.

Саме з цієї причини вже у 1947 р. Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, який знаходився у Женеві, доручив своєму Підкомітетові (Робочій групі з дорожнього транспорту) негайне вирішення цієї проблеми. Були розроблені та видані 25 січня 1949 р. Рекомендації № 5, які були скеровані до урядів країн — членів Європейської економічної комісії. Ними, зокрема, рекомендувалося, щоб уряди кожної європейської країни утворили власні національні бюро, які б визначили умови видачі спільних страхових сертифікатів, що дістали назву «Зелена картка»<sup>3</sup>. Фінансово-економічний та правовий зміст цієї системи полягає в тому, що країни-учасниці за посередництвом своїх національних бюро укладають між собою двосторонні угоди, на підставі яких ці країни зобов'язуються визнавати на своїх територіях ті страхові договори, які укладені страховими закладами-резидентами цих країн із своїми клієнтами. Одночасно з цим пов'язані взаємними угодами страхові заклади зобов'язувалися до співпраці у сфері ліквідації збитків. Така система взаємозобов'язань і взаєморозрахунків сприяє виплаті без тяганини страхового відшкодування потерпілим особам, при цьому у місцевій валюті, що дозволяє уникати платіжно-розрахункових проблем.

Величина страхової відповідальності страхових закладів перед третіми особами визначається цивільним законодавством кожної країни — учасниці системи «Зеленої картки». З метою приведення обсягу відповідальності до однакового рівня керівні органи Європейського Співтовариства, країни-члени якого становлять кістяк системи «Зелена картка», здійснюють послідовні кроки у напрямку уніфікації національних правових норм та фінансових обсягів страхової відповідальності. Значну роль при цьому відіграли Європейська конвенція № 29 «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності за шкоду, яка сталася у зв'язку із рухом механічних засобів транспорту», прийнята Радою Європи 20 квітня 1959 р. у Страсбурзі, а також ряд Директив подібного змісту.

Одним із найважливіших елементів у механізмі страхування цивільної відповідальності є обсяг страхових зобов'язань страховиків перед третіми особами. Здебільшого верхом відповідальності страховика у кожній країні є встановлена законодавчими органами країни т.зв. мінімальна гарантійна сума відшкодування збитків. У різних країнах квоти страхової відповідальності диференціюються у відповідності до багатьох критеріїв та обставин настання страхового випадку: на один страховий випадок, на одну потерпілу особу чи на одну матеріальну шкоду або ж залежно від виду транспорту, який став предметом заподіяння шкоди. Спробу вирівняти квоти відшкодувань збитків у різних країнах зробила Рада Європейського Співтовариства, видавши Другу Директиву від 30 грудня 1983 р., присвячену справі зближення законодавств своїх країн-учасниць у галузі страхування цивільної відповідальності, яка виникає при експлуатації механічних засобів транспорту. Стаття 2 названої Директиви рекомендує усім країнам—членам ЄС (ЄЕС) забезпечити своїм потерпілим громадянам належний стандарт страхового відшкодування мінімальні гарантійні суми страхового відшкодування:

— у випадку тілесних уражень — до 350 000 ЕКЮ, якщо жертвою стала лише одна особа. Якщо ж в одному страховому випадку потерпіло більше осіб, то загальна сума страхового відшкодування повинна зрости у таку ж кількість разів;

— у випадку знищення майна — до 100 000 ЕКЮ — незалежно від кількості потерпілих осіб.

Директива також рекомендувала інший стандарт мінімальних гарантійних сум страхового відшкодування, а саме:

— до 500 000 ЕКЮ на одну потерпілу особу у випадку заподіяння їй тілесних ушкоджень.

Якщо ж потерпілих виявиться більше, то квота зростає до 600 000 ЕКЮ на усіх;

— до 600 000 ЕКЮ в разі появи майнових збитків.

Оскільки Директиви ЄС мають лише рекомендаційний характер, а крім того, ще не усі члени «Зеленої картки» є членами ЄС, тому умови страхування цивільної відповідальності у різних країнах — різноманітні. Про це свідчать різні обсяги мінімальних гарантійних сум, прийняті у ряді країн (подано в ЕКЮ): Швеція — 34 760 000; Данія — 11 280 000; Нідерланди — 980 000; Італія — 780 000; Німеччина — 740 000; Польща — 600 000; Туреччина — 30 000; Естонія — 6 500.

Безумовно, підстави для диференціації мінімальних гарантійних сум страхового відшкодування поки що існують, оскільки вони безпосередньо залежать від різної вартості середніх збитків, що можуть бути завдані третім особам у тій чи іншій країні. Так, за оцінкою, проведеною у 1992 р. Мюнхенським перестраховим товариством, середні збитки з цивільної відповідальності на території 11 країн Західної Європи коливалися у межах від 418 ЕКЮ в Греції — до 2014 ЕКЮ в Німеччині і 2567 ЕКЮ у Швейцарії. Затрати страховиків на обслуговування страхових випадків відповідно сягали: 44 ЕКЮ у Греції та 227 ЕКЮ в Німеччині і 235 ЕКЮ у Швейцарії. В Україні, яка у 1998 р. також приєдналася до системи «Зелена

<sup>3</sup> Recommendation № 5 on Insurance on motorist against third party risk 25.01.1949.

картка», мінімальна гарантійна сума становить лише дві тисячі гривень у випадку тілесних ушкоджень. Такий мізерний рівень страхової відповідальності, а відповідно і страхових виплат негативно позначається на захищеності українських громадян при настанні страхових випадків. Він також вносить диспропорцію у взаєморозрахунки між українськими та зарубіжними страховиками, оскільки сумарні виплати українських страхових компаній за збитки, завдані українськими громадянами іноземним громадянам, є значно меншими, ніж аналогічні компенсації іноземних страховиків потерпілим з вини іноземців, українським громадянам.

М. КЛАПКІВ

*кандидат економічних наук, доцент,  
завідувач кафедри страхування  
Тернопільської академії народного господарства*

---

## Юридична служба в умовах ринку

---

Юридична служба в умовах становлення та розвитку ринкових відносин повинна стати правовим засобом державного управління, встановлення порядку та формування законотворчих суб'єктів хазяйнування. Юридична служба може бути професійною і непрофесійною. Професійною службою вона вважається тоді, коли її функції організують та виконують компетентні юристи на професійній законодавчій основі. В усіх інших випадках юридичну службу слід вважати непрофесійною. Цінність професійної юридичної служби полягає в тому, що вона своєчасно, якісно та ефективно виконує свої функції. Непрофесійна юридична служба таких цілей не досягає.

Сьогодні в Україні 178 державних і недержавних навчальних структур щорічно випускають 20 тис. юристів — від молодшого спеціаліста до магістра. Таке розмаїття навчальних структур, різних за видом і формами, засобами навчання правознавців, не сприяє підготовці кваліфікованих та освічених юристів. Лише ерудований і компетентний викладач зможе передати студентам основи професійних знань. Що ж у дійсності? Юристів навчають у технічних, металургійних та інших вузах, досить далеких за своїм призначенням від правознавства, в профтехучилищах і навіть, за твердженням президента Одеської національної юридичної академії С. В. Кивалова, у виправно-трудових установах («Зеркало недели». — 1999. — 4 грудня. — С. 6). Через це випускники навчальних структур нерідко одержують усього лише диплом визначного освітньо-кваліфікаційного рівня, але не мають компетентних правових знань та моральної підготовки для ефективної юридичної діяльності.

Юридична служба розбита на окремі ділянки конкретних підприємств та інших господарських структур. На кожній ділянці своя служба та її керівник. Його воля й інтереси обов'язкові для юристів. Внаслідок такого розподілу відсутні законність та порядок у діяльності, діях і рішеннях юристів правової служби. Юридичній службі не вистачає фактора державності, суверенності та престижності. Держава сама зруйнувала значимість і незалежність юридичної служби, коли підпорядкувала її керівнику підприємства. Єдність і узгодженість дій юридичної служби, законність та порядок її діяльності, централізоване керівництво, допомога і підтримка можливі лише тоді, коли вона стане державною службою. В цьому випадку її діяльність визначатимуть державність, законність, незалежність, професійність, значимість і ефективність.

Нині юридична служба державних та інших підприємств, на мою думку, перебуває в інертному стані. Причина цього — спад виробництва, відсутність прибутку, матеріальне скрутне становище тощо. Юридичні служби підприємств та інших господарських структур поповнили випускники-юристи, які не мають достатніх знань і досвіду правової роботи. Наприклад, у м. Донецьку це має місце на більшості підприємств. Правове обслуговування підприємств та інших структур здійснюють різні юридичні фірми, однак їхні юристи також не мають належного досвіду.

Юридичну службу в Україні слід відродити. Нині практично відсутні необхідні умови для становлення, організації та розвитку професійної юридичної служби. Становленню професійної юридичної служби перешкоджають: відсутність конструктивної законодавчої основи для створення і реалізації високоефективної юридичної служби; незацікавленість керівників підприємств та інших структур з будь-якою формою власності у наявності компетентної юридичної служби; нестача юристів, здатних кваліфіковано забезпечити господарсько-правове обслуговування підприємств; недооцінка владою ролі, функцій і значення юристів у реформаторських процесах; соціально-економічна залежність юристів та їх правова незахищеність.

В Україні традиційно склалося так, що юристи відігравали другорядні ролі та виконували допоміжні функції в управлінні державними процесами у будь-якій сфері діяльності. Вітчизняні