

СУТНІСТЬ І ПРИНЦИПИ СТРАХОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Розглянута еволюція обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в світі, визначена сутність та принципи страхового забезпечення потерпілих внаслідок ДТП

Ключові слова: цивільно-правова відповідальність, автотранспортний засіб, страхування

Постановка проблеми. Світова практика містить детально розроблений і широко використовується у більшості країн світу механізм вирішення проблеми відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну осіб, постраждалих у ДТП. Суть цього механізму зводиться до вимоги про обов'язкове надання власниками автотранспорту фінансових гарантій на випадок заподіяння шкоди третім особам, тобто до обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності.

Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів відноситься до групи видів страхування, що забезпечують додатковий соціальний захист населення. Даний вид страхування є одним з найважливіших макроекономічних механізмів розвитку та регулювання соціальних процесів, спрямованих на компенсацію шкоди у разі настання ДТП в цілях підвищення стійкості відтворення робочої сили (через збереження досягнутого раніше рівня життя, а також забезпечення економічної основи для лікування і відновлення працездатності осіб, постраждалих у ДТП), а також гарантування захисту економічних інтересів державних, муніципальних, громадських та комерційних організацій (шляхом відшкодування шкоди, заподіяної в результаті пошкодження або знищення належних їм транспортних засобів чи іншого майна).

Аналіз результатів останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у дослідження теоретико-методологічних засад страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зробили такі вчені України, зокрема, В.Д. Базилевич, І.А. Габідулін, О.О. Гаманкова, І.С. Іванюк, О.М. Залєтов, М.С. Клапків, В.В. Корнєєв, М.П. Лугак, С.С. Осадець, Р.В. Пікус, В.С. Приходько, Д.П. Расшивалов, Т.А. Ротова, К.О. Сліпко, Я.П. Шумелда, а також закордонні науковці такі як Є.В. Коломін, Ж. Лемер, А. Манес, Л.А. Орланюк-Малицька, П. Мюллер, А.П. Плешков, А.І. Предкальн, Ю. Рантала, В. К.Є. Турбіна, В.В. Шахов, О.А. Циганов, А.І. Худяков, Р.Т. Юлдашев та ін.

Відаючи належне їх напрацюванням, водночас цілий ряд питань залишається недостатньо дослідженим з погляду і теоретико-методологічних засад, і конкретних практичних заходів щодо діяльності на страховому ринку в єдності з тими реальними економічними процесами, що супроводжують таку діяльність. Особливо це стосується питань сутності та принципів страхового забезпечення безпеки дорожнього руху.

Метою статті є визначення сутності та принципів страхового забезпечення безпеки дорожнього руху на основі досвіду розвинутих країн світу.

Викладення основного матеріалу. Страхове забезпечення безпеки дорожнього руху у світовій практиці має досить багату історію. Зокрема, 1 лютого 1898 року, уже через три роки після того, як в 1895 році в США винайшли автомобіль, американець Трумен Мартін застрахував першу машину в американській страховій компанії "Travelers Insurance Company". Він заплатив \$12,25 за поліс зі страховою сумою \$500. Ціна поліса була досить значною, але страхувальника можна зрозуміти: автомобіль у ті часи був розкішшю. Його могли собі дозволити кілька тисяч осіб на всю країну, а копей було більше ніж 20 млн. голів. Саме зіткнення із цим численним "гузовим транспортом" і побоювання Мартін Трумен [1]. Після цього випадку у США спостерігалися продажі аналогічних страхових полісів, але широко поширення вони не знаходили.

Наприкінці XIX ст. страхові поліси англійських страховиків, як правило, поєднували страховий захист учасників дорожнього руху: автомобіля і водія від

пошкоджень внаслідок ДТП, а також від цивільно-правової відповідальності. Проте пізніше виявилось, що застосування класичної формули страхового захисту водіїв від цивільно-правової відповідальності найменшою мірою відповідало інтересам жертв ДТП, оскільки страхові відносини укладалися між безпосередніми учасниками – страховиком та страхувальником, і страхове відшкодування отримувала особа, яка заподіяла шкоду. Проте це не надавало гарантій того, що страхувальник, отримавши страхову суму, сплатить її потерпілій особі. Оскільки таких ситуацій в історії страхування траплялося чимало, то подібний підхід не знаходив підтримки в суспільстві, оскільки недостатньо враховував інтереси жертв ДТП. Тому спеціалісти почали шукати таке правове вирішення даної ситуації, яке не дозволяло б ухилитися від відповідальності будь-кому з винуватців ДТП [2, с. 19].

Важливою проблемою, що привертала увагу владних структур розвинених країн світу в першій половині XX ст., був розвиток автомобільного транспорту. У міру того, як ціни на автотранспорт ставали все доступнішими, а їх кількість збільшувалась, питання відшкодування заподіяної в результаті ДТП шкоди стало дедалі актуальнішим. Необхідно було передбачити компенсацію потерпілим особам, кількість яких постійно зростала. Крім цього, водіїв теж необхідно було захистити від відповідальності, яка зростала й загрожувала їхньому добробуту: вони були зобов'язані компенсувати нанесену шкоду, залишаючись надалі платоспроможними [3, с. 145].

Усе змінили 20-і роки XX ст., коли ввімкнувся конвеєр Генрі Форда. Реальна небезпека, що виникла у зв'язку з різким збільшенням кількості автотранспорту на дорогах, зажадала певного страхування на випадок нанесення шкоди. Тоді й народилася ідея страхування цивільної відповідальності власників автотранспорту, крім уже існуючого добровільного страхування автомобілів.

Першопрохідником у даному страхуванні став штат Массачусетс. В 1925 році цей штат уперше запровадив обов'язкове страхування цивільної відповідальності водіїв автотранспорту. Його прикладу незабаром пішли інші штати США.

Із числа європейських країн Данія, Фінляндія й Норвегія перші в 1927 році запровадили обов'язкове страхування цивільної відповідальності автовласників. У 1930 році їх приклад наслідувала Англія, в 1932 році – Люксембург, в 1934 році – Ірландія, в 1935 році – Чехословаччина, в 1939 році – Німеччина. У Франції й Бельгії обов'язкове страхування цивільної відповідальності введено лише в 50-х роках, ще пізніше – в Італії [4, с. 23].

На інших континентах першими ввели цей вид страхування: Бірма в 1934 році, Індія в 1939 році, Південна Африка в 1942 році, Гонконг, Шрі-Ланка й Уганда в 1951 році.

Особливістю страхування цивільної відповідальності, на відміну від інших видів страхування, є захист не тільки інтересів страхувальника, але й, насамперед, потерпілої особи. Тому найчастіше воно передбачено національним законодавством в обов'язковій формі [5, с. 26].

На сьогодні з європейських держав не має жодної, яка б не ввела обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Натомість у світі є країни, де відповідний страховий захист потерпілих внаслідок ДТП відсутній. Наприклад, в Азії – це Ліван, Північна Корея, Таджикистан, Туркменістан, Ємен, в Америці – Еквадор, Нікарагуа, Гренада, в Африці – Сомалі, Гамбія, Гвінея, Гвінея-Бісау, Ліверія, Мозамбік, Сьєрра Ліоні, Екваторіальна Гвінея [6].

В інших країнах цей вид страхування суттєво відрізняється від європейського. Наприклад, у США страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів повністю віддано на відкуп штатам, які можуть встановлювати власні вимоги, в т.ч. ліміти відповідальності страховиків. У більшості з них діє система страхування, аналогічна європейській, тобто обов'язкове страхування цивільної відповідальності на випадок заподіяння шкоди здоров'ю або майну третіх осіб. Хоча є і виключення, наприклад, в штаті Нью-Гемпшир обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів не потрібне, а в одному з найстаріших штатів країни – Вірджинії – замість відповідного страхування можна заплатити в бюджет суму \$500, що дозволяє зареєструвати машину без наявності страхового поліса. Натомість в штаті Північна Кароліна водійські права взагалі неможливо отримати без обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів [7].

Дослідження страхового забезпечення безпеки дорожнього руху в США показало існування двох прямо протилежних моделей, що відповідають на питання про те, хто повинен відшкодувати шкоду в разі інциденту.

Згідно "моделі стадіону" (ballpark model), що практикується в Нью-Гемпширі, кожен повинен бути "сам за себе". Тобто що б не трапилося, всі витрати, пов'язані з відновленням здоров'я або майна, буде нести потерпілий, навіть якщо в ДТП немає його провини. Цю ідею подали поширені в країні бейсбольні стадіони, де відвідувачі часто отримують травми від бейсбольних м'ячів і де адміністрація за це не несе ніякої відповідальності.

Навпаки, "модель Діснейленду" (Disneyland model) зобов'язує відшкодувати шкоду, заподіяну третім особам, саме винуватців ДТП. Своєю назвою модель зобов'язана парку розваг Діснейленд, де керівництво несе відповідальність за будь-який нещасний випадок з відвідувачами. Найвищим проявом цієї моделі є ідея віддати обов'язок реєструвати машини (видавати їм номери) саме страховим компаніям, які одночасно мають і страхувати їх. Зараз видачею автомобільних номерів займаються владні структури кожного штату.

Приклади часткового запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (для певних транспортних засобів або на певних територіях) представлено в таблиці 1.

Таблиця 1. Приклади часткового запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в деяких країнах світу

Країна	Категорія автотранспорту, що підлягає страховому забезпеченню
Кабоджа, Лаос	комерційні транспортні засоби
Китай	автотранспорт нерезидентів, а також в окремих провінціях
Болівія	дипломатичні транспортні засоби
Колумбія	комерційні транспортні засоби, автотранспорт нерезидентів
Куба	автотранспорт нерезидентів, громадський транспорт, а також транспорт, що перевозить товари
Гватемала	громадський транспорт і шкільні автобуси
Гондурас	транспорт міжнародних організацій
Парагвай	громадський транспорт
Мексика	громадський транспорт у Пуебло, Монтеррей, Синалоа й Федеральному окрузі

Джерело: складено автором за даними IAIS.

В Японії обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності істотно відрізняється від Європи. Відповідальність водія страхується виключно в плані відшкодування потерпілому заподіяної шкоди здоров'ю та життю, тобто збиток майну потерпілого страховою компанією не відшкодовується і всі ремонтні роботи оплачуються винуватцем ДТП. Причому, страхові виплати будуть здійснені всім потерпілим внаслідок ДТП особам, крім винного водія, його родичів і власника автомобіля, яким керував винний. Тобто, якщо, наприклад, за кермом сидів батько, а син був пасажиром, ні той, ні інший у разі отримання травм, страхових виплат не отримують. Ще

одна особливість японської "автоцивільної" – вартість страхових внесків фіксована Законом "Про автоцивільну відповідальність" і єдина для всіх, тобто ніяких коефіцієнтів за потужність автомобілю, вік, безаварійність та інше не існує. Законом визначено також строк договору, котрий може становити 12, 13, 24, 25, 36 або 37 місяців [8].

Отже, запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в різних країнах здійснювалось як соціальна міра, спрямована на створення фінансових гарантій відшкодування шкоди, заподіяної власниками транспортних засобів третім особам.

Виникнення інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів обумовлено соціально-економічними тенденціями, пов'язаними з ростом автомобілізації, інтенсивністю дорожнього руху, збільшенням ДТП, нещасних випадків і числа потерпілих, підвищенням матеріальної відповідальності громадян і юридичних осіб за наслідки своїх дій, нанесенням втрат економіці країни в цілому. Дані фактори, будучи загальносвітовою тенденцією, свідчать про те, що обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів буде займати усе більше значне місце серед інших галузей страхування [9, с. 112]. Наприклад, в Італії частка цього виду у структурі страхового портфеля страховиків на ринку ризикового страхування становить 16,6 %, в Німеччині – 16,5 %, у Франції – 14,7 %, в Україні – 13,9 %, у Великобританії – 11,6 % та в Іспанії 9,4 % [3, с. 47].

На першому етапі становлення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів єдиним шляхом одержання компенсації за шкоду, заподіяну в період експлуатації засобів транспорту третім особам, була система, не пов'язана з порушенням контракту або договору, в основі якої було правопорушення, що дає підставу для пред'явлення позову. Потерпіла сторона повинна була довести провину водія або власника автомобіля. Згодом до зазначеної системи компенсації стали додаватися нові елементи й інші джерела – за рахунок коштів спеціального фонду державної соціальної безпеки й використання системи відповідальності, що базувалася на факті заподіяння шкоди, а не на винності. Особливо це знаходить висвітлення в законодавстві країн континентальної Європи [10, с. 31].

Відповідно до цивільного законодавства Франції водій майже у всіх випадках відповідає за заподіяння шкоди. Безперечна відповідальність передбачається законодавством з питань дорожнього руху в Німеччині, Голландії й Швейцарії.

Швеція згодом за США, Канадою, Австралією та Новою Зеландією перша серед європейських країн увела систему "відсутності провини" [10, с. 24].

В середині 30-х років ХХ ст. активно обговорювалася друга проблема, пов'язана з відшкодуванням завданих збитків транспортними засобами, не ідентифікованими під час ДТП. Саме тоді шведське законодавство запровадило принцип солідарної відповідальності всіх страховиків за завдані збитки подібного роду. Таке вирішення проблеми виявилось досить ефективним і набуло поширення в інших країнах. Великобританія вдосконалила цей порядок шляхом зобов'язання всіх страховиків, які займалися страхуванням цивільно-правової відповідальності, створити централізований фонд під егідою Бюро страховиків автотранспортних засобів. Зазначене бюро відшкодовувало шкоду, коли потерпілі не мали змоги отримати страхове відшкодування безпосередньо від страховиків у разі банкрутства або з приводу неідентифікованості засобу, який вчинив ДТП [11, с. 20].

Дослідженням встановлено, що у світовій практиці особливо регламентується порядок розрахунку сум відшкодування шкоду за наявності взаємної провини учасників страхового випадку. При цьому можливе використання декількох методів такого розрахунку:

– принцип контрибуції, згідно з яким при взаємній вини учасників страхового випадку виплати не проводяться нікому з них;

– правила Міссісіпі (доктрини порівняльної недбалості) передбачають, що страхова виплата проводиться в розмірі, пропорційному відповідальності кожної зі сторін (наприклад, якщо при зіткненні двох автомобілів частка провини власника першого автомобіля складає 60 %, а другого – 40 %, то першому власнику відшкодовується за договором страхування другого 40 % завданих йому збитків, а другому за договором страхування першого власника – 60 %);

– правила “Вісконсин”, відповідно до яких від відшкодування звільняється сторона, котра в найменшій мірі винна у страховому випадку;

– концепція “без вини”, що передбачає повне відшкодування кожної зі сторін ДТП своєї частини шкоди, нанесеної іншій стороні.

Вибір конкретного методу з числа вищенаведених залежить від законодавства, що регламентує порядок відшкодування шкоди, а за відсутності відповідних норм – від умов договору страхування [12].

Отже, обов'язкове страхування цивільної відповідальності водіїв автотранспорту дозволяє за рахунок щорічних страхових внесків власників транспортних засобів створити страховий фонд, що знаходиться в розпорядженні страховиків. З цього фонду відшкодовується шкода, нанесена третім особам при експлуатації транспортних засобів їх власниками. При цьому, обидві сторони зобов'язання внаслідок заподіяння шкоди (страхувальник і потерпілий) зацікавлені в наявності фінансових джерел виплат для відшкодування збитків. Потерпілим внаслідок ДТП гарантується повне відшкодування матеріального збитку, а винуватці події звільняються від відшкодування втрат, як учасники страхового фонду (це відшкодування здійснює страховик).

У більшості держав уведення цієї нової форми страхування супроводжувалось утворенням гарантійного фонду, до якого страховики здійснювали відповідні відрахування від надходжень страхових платежів. Завдяки цьому зазначений фонд має змогу здійснювати виплату страхових відшкодувань потерпілим особам у разі ДТП, винними в яких були невстановлені або не застраховані водії [3, с. 57].

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Дослідження економічної категорії цивільної відповідальності власників транспортних засобів показало, що цивільна відповідальність є похідною юридичної відповідальності, і передбачає обов'язок відшкодування шкоди, заподіяної особі або майну юридичної або фізичної особи. Сенс такого виду страхування – це забезпечення відповідальності за шкоду, що може бути заподіяна майну, життю та здоров'ю потерпілих. Потреби в страхування цивільної відповідальності, як в окремому інституті, стали визначатися наслідками промислової революції з другої половини XIX ст. Необхідність же в страхуванні автоцивільної відповідальності виникла внаслідок розвитку автомобілізації та збільшення дорожньо-транспортного травматизму.

Таким чином, необхідність обов'язкової форми даного виду страхування пояснюється його величезним соціальним значенням, перш за все, для населення країни, тому кожна людина може потрапити в ДТП і виявитися потерпілою.

Список використаних літературних джерел:

1. История страхования / Ваше страхование // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.insure.ru/articles/istoriya-osago>.
2. Нескороджена Л.Л. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні: історичний аспект // Юриспруденція: теорія і практика. – 2007. – №3. – С.19-24.
3. Бондар О.В., Залетов О.М., Фурсевич П.П. Обов'язкове страхування – К.: Міжнародна агенція “Бізон”, 2005. – 496 с.
4. Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств – М.: Издательский центр “Анкил”, 1998. – 80 с.
5. Мельникова Людмила Николаевна. Проблемы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 Москва, 2006. – 197 с.
6. Если случилась авария... // [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.klaxon.ru/archivepaper/StatNum.php?ELEMENT_ID=6565
7. Страхование в США // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://foreignavtostrax.ru/usa-insurance>
8. Обязательное страхование автомобилей в Японии // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.osagovrn.ru/avtostrakhovanie-za-rubezhom/obyazatelnoe-strakhovanie-avtomobilei-v-yaaponii>
9. Бакланова Лилия Дмитриевна. Обязательное страхование автогражданской ответственности в условиях его развития в России : Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.10 Москва, 2006. – 192 с.
10. Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. – М.: Издательский центр “Анкил”, 1998. – 80 с.
11. Нескороджена Л.Л. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні: історичний аспект // Юриспруденція: теорія і практика. – 2007. – №3. – С.19-24.
12. Страхование в США // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://foreignavtostrax.ru/usa-insurance>.

ЛОСИХІН Олег Олегович – Секретар Експертної Ради зі страхування при Комітеті Верховної Ради України з питань фінансів, банківської діяльності, податкової та митної політики.

Наукові інтереси:

- державне регулювання страхової діяльності;
- страховий менеджмент;
- страхові послуги;
- маркетинг у страхуванні та перестрахованні.

Стаття надійшла до редакції: 23.04.2013 р.