

- 
2. Цивільний Кодекс України від 16.01.2003р. № 435-IV (у редакції від 10.02.2010р.) // ВВРУ. – 2003. – №40. – Ст.356.
  3. Про інформацію: Закон України від 02.10.1992р. №2657-XII (у редакції від 22.07.2005 р.) // ВВРУ. – 1992. – № 48. – Ст.650.
  4. Про затвердження Клятви лікаря: Указ Президента України від 15 червня 1992р. №349 // Голос України. – 1992. – №114.
  5. Заварза Т. В. Проблеми збереження лікарської таємниці / Т.В.Заварза // Медичне право України: проблеми становлення та розвитку: матеріали I Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 19-20 квітня 2007р.). – Львів, 2007. – С.141.
  6. Кримінально-процесуальний кодекс України від 28.12.1960р. №1001-05 (у редакції від 31.12.2009 р.) // ВВС УРСР. – 1961. – № 2.

*Науковий керівник - Михайліна Т.В., старший викладач кафедри державно-правових дисциплін*

## **ПРОБЛЕМИ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ**

***Воробйова Ірина Віталіївна,,**  
студентка 3 курсу Інституту прокуратури та слідства  
Одеської національної юридичної академії*

У наш час стрімкого розвитку новітніх технологій і автомобілізації постійно зростає потреба у страховому захисті від ризиків, пов'язаних з експлуатацією автотранспортних засобів. Актуальність дослідження проблеми полягає в тому, що страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є економічно важливим і соціально необхідним видом страхування, бо саме він має на меті захист майнових інтересів членів суспільства, які беруть участь у дорожньому русі та потенційно можуть стати винуватцями або жертвами дорожньо-транспортних пригод.

В усьому світі не викликає сумніву важливість страхування цивільної відповідальності власників автотранспорту. Більше того, протягом багатьох десятиліть у розвинених країнах формувалася страхова культура. Тобто кожен громадянин суспільства усвідомлює необхідність страхового захисту в тій чи іншій сфері життєдіяльності і намагається отримати його, а не шукає шляхів його уникнути, вбачаючи у страхуванні черговий примусовий збір коштів [1, 95-96].

Нестабільний правовий статус страхування цивільної відповідальності автовласників в Україні, тривала відсутність закону, який би регулював правовідносини у цій сфері, у поєднанні з економічними та політичними труднощами в державі стали причиною того, що Україна лише на восьмий рік після вступу до міжнародної системи страхування „Зелена картка” набула статусу її „повного члена”. Значною мірою цьому сприяло прийняття 1 липня 2004 року ЗУ „Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, який набув чинності з 1 січня 2005 р. Даний нормативний акт зробив реальними можливості для розвитку цього виду страхування та закріпив обов’язковість його проведення на найвищому правовому рівні [2].

Законодавство України в галузі страхування не є досконалим та суттєво відрізняється в рівні розвитку в порівнянні із законодавством Європейського Союзу.

---

Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, визначене в Україні як один із пріоритетних напрямів розвитку вітчизняного страхового ринку, потребує вдосконалення, усунення прогалин [3, 175].

Так, наприклад, чи варто, як це передбачено у законі про обов'язкове страхування автовідповідальності, повністю регулювати цю сферу на рівні закону, є скоріше питанням систематики. Тому що досвід показує, що навіть якщо ми докладатимемо усіх зусиль для того, аби коректно відтворити життєві обставини у законодавчих правових нормах, нерідко мусимо констатувати, що правові норми є або вузькими або сформульовані надто широко і допускають зловживання. Буде досягнуто більшої гнучкості, якщо регулювання стосунків між страховиком та страхувальником буде перенесено до умов страхування [4, 34-35]. Так, договором страхування на індивідуальних умовах можливо визначення вищих лімітів для сплати потерпілим, ніж зазначені в Законі. На відміну від західних держав, де встановлюються мінімальні суми відшкодування, українським законодавством встановлюється максимальна сума. При пошкодженні майна ця сума складає лише 25500 грн.. У разі завдання шкоди життю та здоров'ю потерпілої особи – 51000 грн.(ст. 9 ЗУ „Про ОСЦВ”). Встановлені мінімальні страхові відшкодування в європейських державах перевищують встановлені максимальні межі відшкодування в Україні. Це досить негативно позначається на захищеності українських громадян при настанні страхових випадків [5, 33].

Можливо виникнення ускладнень стосовно форми страхових виплат. У Законі страхові виплати розраховані у гривнях. Враховуючи нестабільність економічних, фінансових процесів в Україні і той факт, що за останні десять років інфляція гривні щодо „твердих” валют становить більш ніж 160%, доречність встановлення максимальних розмірів страхових сум в еквіваленті національної валюти України викликає сумнів. Тому здається більш доцільним встановлення відповідних граничних сум відшкодування у співвідношенні до прожиткового мінімуму або мінімальної заробітної плати [6, 76].

Актуальною є тенденція наближення вітчизняного законодавства до законодавства ЄС. У державах ЄС діє спрощена та більш вдала система прямого відшкодування шкоди, завданої потерпілому в ДТП, яке здійснює страхова компанія, з якою потерпіла сторона уклала договір страхування. Страховик потерпілої сторони здійснює страхове відшкодування від імені особи страховика винної сторони та в подальшому витребує від останнього компенсацію за проведене врегулювання [7, 60].

Проблемними є випадки, коли страхові компанії з метою повернення страхового відшкодування використовують норми ст. 1191 Цивільного кодексу України, згідно з якою особа, яка відшкодувала шкоду, завдану іншою особою, має право зворотної вимоги (регресу) до винної особи в розмірі виплаченого відшкодування, якщо ін. розмір не встановлено законом. Чи має в такому разі сенс для страхувальника здійснювати страхові платежі на користь страхової компанії, якщо у разі настання страхового випадку він все одно повинен повернути виплачене страховою компанією відшкодування? Норма ст. 1194 ЦК, згідно з якою особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатньої страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування завданої нею шкоди зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою, є спеціальною щодо норми ст. 1191 ЦК і саме її слід застосовувати при виникненні спорів про страхове відшкодування [8, 140].

Страхові компанії вдаються до дій, щоб зменшити розмір страхової виплати, затримують страхові виплати, ставлячи нові, не передбачені договором страхування умови. Тому за результатами дослідження ООН українським страховим компаніям довіряють менше, ніж міліції, прокуратурі і судам.

---

З огляду на все вище викладене можна внести пропозиції щодо вдосконалення національного страхового законодавства України:

- дозволити на рівні договору страхування визначати межі страхових виплат та порядок здійснюваних сторонами дій для виплати страхового відшкодування;
- встановити граничні суми відшкодування у співвідношенні до прожиткового мінімуму або мінімальної заробітної плати;
- забезпечити повноцінну участь України у Міжнародній системі страхування „Зелена картка”;
- наблизити вітчизняне законодавство до законодавства ЄС, зокрема запровадити в Україні систему прямого відшкодування.

#### **Література:**

1. Лібих К. Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів // Ринок цінних паперів України. -2007. - № 11-12. – С. 95-98.
2. Закон України „Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” від 01.07.2004 № 1961-IV // <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.
3. Токарева В.О. Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів (порядок та межі здійснення страхового відшкодування) // Актуальні проблеми держави і права. – 2008. – Вип. 43. – С. 169-175.
4. Томас Ханнес Шефер. Німецька експертиза українського закону // Страхова справа. – 2004. - № 4(16). – С. 34-36.
5. Синицына М.Л., Бондаренко Д.А. Соотношение норм главы 59 ГК РФ ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» о размере страховых выплат // Страховое право. – 2003. - № 4. – С. 31-34.
6. Сагайдак Ю. Деякі питання обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів // Юридичний журнал. – 2004. - № 5(23). – С. 74-78.
7. Кутузова И. Сравнительный анализ законодательства РФ и ЕС об обязательном страховании гражданской ответственности при эксплуатации транспортных средств // Страховое право. – 2006. - № 2. – С. 57-63.
8. Бубіна А.І. Деякі особливості відшкодування шкоди особою, яка застрахувала свою цивільну відповідальність // Актуальні проблеми держави і права. – 2008. – Вип. 43. – С. 139-142.

*Науковий керівник Кривенко Юлія Василівна*

### **ЩОДО СПІРНИХ ПИТАНЬ, ПОВ’ЯЗАНИХ ІЗ УКЛАДЕННЯМ НЕПОІМЕНОВАНИХ ДОГОВОРІВ В УКРАЇНІ**

*Глуценко Євгеній Михайлович*

*студент 4 курсу Фінансово-правового коледжу  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

Цивільні відносини на сьогоднішній день набувають швидкого розвитку, за яким наше вітчизняне законодавство не завжди встигає, містить прогалини, а іноді і колізії. Як наслідок, в регулюванні цивільно-правових, договірних відносин все частіше почали використовуватися договори, які не передбачені цивільним законодавством, що породжує неоднозначність доктринального тлумачення, і