

актуалізують проблематику дослідження приватності у контексті аналізу системи норм, що забезпечують захист особистого життя за Українським законодавством. В той же час, не дивлячись на поширеність та офіційне визнання концепції приватності у західних країнах, в Україні її положення тільки обговорюються на доктринальному рівні. Так, Р. О. Стефанчук, пропонує ввести єдине право фізичної особи на приватність у цивільне законодавство, включивши до нього низку особистих немайнових прав [2, С. 479].

Список використаних джерел:

1. Палиюк В.П. Моральний (неимущественный) вред. – К.: Право, 1999. – 232 с.
2. Стефанчук Р.О. Особисті немайнові права фізичних осіб (поняття, зміст, система, особливості здійснення та захисту): Моног. – К.: КНТ, 2008. – 626 с.
3. Samuel Warren and Louis D. Brandeis. The Right to Privacy. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.law.louisville.edu/library/collections/brandeis/node/225>.
4. William W. Prosser. Privacy. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.californialawreview.org/assets/pdfs/misc/prosser_privacy.pdf.
5. Roger Clark. Intoduction to Dataveillance and Information Privacy, and Definition of Terms. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rogerclarke.com/DV/Intro.html>.

Розвиток законодавства про страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні

Зубкова Л.А., ад'юнкт кафедри цивільного права та процесу НАВС
Науковий керівник: кандидат юридичних наук *Пилитенко С.А.*

Шлях розвитку та становлення законодавства про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні був тернистим. Вперше інститут страхування цивільної відповідальності власників ТЗ було введено в СРСР, в тому числі в УРСР, у 1929 році.

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. Водночас необхідно зазначити, що даний вид страхування в своїй теоретично-науковій інтерпретації та практичній втіленості фактично був відсутній на теренах України за часів існування СРСР.

Нормативно-правовим актом, який започаткував новий, якісно інший етап розвитку ОСЦПВВНТЗ був декрет Кабінету Міністрів України № 47-93 від 10 травня 1993 року «Про страхування». 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 № 372 від 7 червня 1994 року передбачала створення МТСБ – об'єднання страховиків, котрі здійснюють обов'язкове страхування відповідальності власників ТЗ. Об'єктом

страхування визначалась цивільна відповідальність власників ТЗ за шкоду, заподіяну потерпілим в наслідок ДТП.

На сьогодні страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є одним з найбільш масових видів страхування, який у більшості країн світу є за формою обов'язковим видом страхування. Здійснення такого страхування в обов'язковій формі зумовлюється кількома обставинами. А саме:

По-перше, транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки. Норми цивільного законодавства більшості країн світу визначають саме власника транспортного засобу відповідальним за завдану шкоду здоров'ю або майну інших осіб (третіх осіб), крім випадків, коли дорожньо-транспортна пригода була внаслідок дії непереборної сили. Тобто цивільна відповідальність водія транспортного засобу перед третіми особами настає майже завжди у випадках спричинення дорожньо-транспортної пригоди.

По-друге, шкода, яка може бути завдана транспортним засобом, як джерелом підвищеної небезпеки може бути значною, тому відшкодування цієї шкоди особою-власником ТЗ може бути неможливою, навіть законодавчо закріплена цивільна відповідальність власника транспортного засобу не забезпечує своєчасного та повного відшкодування шкоди потерпілому, насамперед через відсутність достатніх коштів у власника (водія) транспортного засобу. Водночас, страхові компанії мають можливість відшкодувати завдану шкоду та мінімізувати негативні наслідки дорожньо-транспортної пригоди. У цьому розумінні саме механізм обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників дозволяє створити надійну систему соціального захисту як третіх осіб – потерпілих, так і власників транспортних засобів.

Однак, не дивлячись на суспільну значущість та необхідність інституту страхування відповідальності власників ТЗ, постановою 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 став прийнятий 7 березня 1996 року Закон України «Про страхування». 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.

Прийняття закону про ОСЦПВВНТЗ 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 про ОСЦПВВНТЗ, стало очевидно, 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 про ОСЦПВВНТЗ (10 разів), певні дискусійні аспекти існують сьогодні.