

відсутності, усунення загроз безпеці польотів, а також за рахунок створення відповідних систем захисту від загроз, що не можуть бути усуненими.

Література

1. Золотарьова Н. І. Форми адміністративної діяльності правоохоронних органів у сфері екологічної безпеки / Н. І. Золотарьова // Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. – 2012. – Вип. 2 (14). – С. 156-161.
2. Адміністративне право України: навч. посіб. / [Д. О. Беззубов, В. Д. Гвоздецький, О. В. Дудник та ін.]. – К.: «МП Леся», 2014. – 320 с.
3. Адміністративне право України: підруч. / за заг. ред. Т. О. Коломоєць. – вид. 2, змін. і доп. – К.: Істина, 2012. – 528 с.

УДК 368.86(043.2)

Карпенко К. К., аспірант,
Одеський державний університет внутрішніх справ, м. Одеса

СТАНОВЛЕННЯ ІНСТИТУТУ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

На початку 90-х рр. ХХ ст. Україна почала створювати власну економіку і самостійно вирішувати всі питання організації страхової діяльності. В цей період починає набирати розвитку страхування відповідальності, зокрема страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. В умовах панування державної форми власності й адміністративно-командної системи управління в нашій країні потенціал інституту страхування не міг бути розкритий повною мірою, сфера його застосування була дуже обмеженою. Тому саме тепер, в період остаточного становлення ринкової економіки в Україні, питання даного виду страхування є надзвичайно актуальним і потребує всебічного аналізу.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є одним із найпопулярніших видів страхування. Після набуття чинності (з 1 січня 2005 року) Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» ринок обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів отримав можливість цивілізованого розвитку. Цей вид страхування – найкращий спосіб покриття збитків, викликаних непередбаченими подіями. Враховуючи це, без наявності полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності

власників наземних транспортних засобів, як і без наявності посвідчення водія та технічного паспорта, рух по дорозі забороняється. Але усвідомлює це лише частина власників транспортних засобів. Необхідність існування такого виду страхування обумовлюється такими обставинами: 1) автомобіль є об'єктом підвищеної небезпеки і найбільш аварійним видом транспорту. Щорічно в Україні відбувається по декілька сотень тисяч дорожньо-транспортних пригод (ДТП); 2) цивільно-правова відповідальність власника транспортного засобу має масовий характер, оскільки стосується всього суспільства, адже учасником ДТП потенційно може стати кожен громадянин; 3) наявність чинника ризику і необхідність компенсації можливого збитку; 4) навіть встановлення цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу не забезпечує своєчасність та повноту відшкодування збитку постраждалій особі, насамперед, через відсутність достатніх коштів у власника автомобіля. Тобто цей вид страхування має соціальний характер, адже механізм обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів дозволяє створити певний соціальний захист як потерпілих осіб, так і власників автомобілів. З виникненням необхідності у запровадженні даного виду страхування постають проблеми, які вимагають вирішення, а саме: відсутність довіри населення до страховика, відсутність відповідальності страхової компанії за невиконання своїх зобов'язань, недостатній рівень роз'яснювально-інформаційної роботи та страхової культури [1, с. 231-232]. На думку Л. М. Лесика, неповне охоплення цим видом страхування пов'язане з причинами, вказаними вище. А зменшення впливу цих проблем на розвиток досліджуваного виду страхування можливе при усвідомленні відповідальності за невиконання вимог і зобов'язань кожної сторони цього виду страхування (страховика, страхувальника, застрахованої особи).

Таким чином, враховуючи все вищезазначене, можна сказати, що Україна знаходиться на шляху до ефективного врегулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Проте перші кроки у цьому напрямі зроблено. Так, слід зазначити, що обов'язковою умовою здійснення діяльності з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є членство в Моторному (транспортному) страховому бюро України (МТСБУ). А МТСБУ є членом Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» – унікального інтеграційного об'єднання різних за своїм регіональним статусом країн та складного механізму поєднання правових, фінансових та управлінських аспектів.

Важливою ознакою Європейського страхового ринку є наявність прямого врегулювання збитків за Обов'язковим страхуванням цивільно-

правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ). Така система існує на багатьох розвинутих страхових ринках, зокрема в Бельгії, Італії, Франції, Білорусі, Російській Федерації. Особливістю прямого врегулювання збитків є те, що на відміну від звичного для українського страхового ринку процесу, власник полісу ОСЦПВ як потерпілий звертається до «свого» страховика який продав йому цю послугу. Страховик же отримує компенсацію від страховика відповідальності винуватця в настанні події. Зокрема, на ринку Франції пряме врегулювання набуло відмінних рис, що характеризують розвинутий страховий ринок на якому страхування стало невід'ємною частиною культури експлуатації автомобіля. На страховому ринку Франції слід відмітити такі досягнення: повна відсутність судових розглядів за випадками матеріальної шкоди внаслідок ДТП, повідомлення про ДТП (Європротокол) стало загальновизнаним документом, а його використання і простота отримання відшкодування – невід'ємною частиною культури страхування та експлуатації автомобілів не тільки у Франції, а і в цілій Європі. Поліція бере участь у оформленні ДТП лише при наявності збитків життю або здоров'ю. Ще одним безумовним досягненням страхового ринку Франції є – стабільні клієнтські бази (близько 10 % клієнтів переходять в інші компанії). Тобто присутній високий рівень довіри до страхових компаній. Усі європейські ринки йшли до впровадження прямого врегулювання різними шляхами, і на окремих ринках системи набули відмінні риси, що залежать від історії формування страхового ринку.

На думку В. А. Косинської, український ринок вже потребує здійснення конкретних кроків із впровадження прямого врегулювання. Так, в Україні вже тривалий час діє спрощена система фіксації обставин дорожньо-транспортних пригод із використанням Повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (Європротоколу), що є передумовою для останнього кроку – переходу до прямого врегулювання [3, с. 307-312].

Отже, проаналізувавши особливості страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, можна сказати, що основні перші кроки в цьому напрямку здійснені – прийнятий спеціальний Закон, який врегульовує специфіку даного виду страхування, запозичена деяка практика країн Європи (Європротокол). Проте наявність певних проблем у даній сфері страхування не дає у повній мірі наблизитись до Європейського страхового ринку. Тому саме пріоритетність розвинутого страхового ринку України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є важливою системою страхового захисту як у соціально-економічному, так і політичному значенні та необхідною реальністю у зв'язку з розвитком вітчизняної економіки. Стан розвитку

економічних відносин, процеси ринкової трансформації національної економіки, входження України до системи світових ринків зумовлюють необхідність розвитку страхової галузі з урахуванням світового досвіду та національних особливостей. Крім цього, враховуючи нинішню ситуацію, гармонізація національного законодавства з європейськими нормами врегулювання даного виду страхування, є одним із напрямків інтеграції держави до Європейського Союзу.

Література

1. Лесик Л. М. Досвід застосування в Україні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / Л. М. Лесик // Гроші, фінанси і кредит. – 2010. – № 6 (108). – С. 231-234.
2. Лесик Л. М. Тенденції та проблеми розвитку ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в умовах економічної кризи / Л. М. Лесик // Гроші, фінанси і кредит. – 2010. – № 2 (104). – С. 214-219.
3. Косинська В. А. Особливості страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / В. А. Косинська // Митна справа. – 2012. – № 6 (84). – С. 305-311.
4. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 1 липня 2004 р. № 1961-IV // Голос України. – 2004. – № 165. – С. 572.

УДК 340.114(043.2)

Кондратенко В. М., к.ю.н., доцент,
Кіровоградський державний педагогічний
університет ім. В. Винниченка, м. Кропивницький

ПРИЗНАЧЕННЯ ПРИНЦИПІВ ПРАВА В МЕХАНІЗМІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУСПІЛЬНИХ ВІДНОСИН

Сучасна трансформація Української держави на ліберально-демократичну і соціально-правову потребує відповідного концептуально-методологічного забезпечення. Для розв'язання цього завдання надзвичайно важливим є осмислення сутності принципів правових явищ. Адже, як стверджує С. Рабінович, вони досі залишаються малодослідженими з огляду на низку гносеологічних та соціально-політичних причин [1, с. 312].

На наш погляд, принципи права мають зумовлювати зміст нормативних, правозастосовних та інтерпретаційних актів. Ось чому їх перелік та зміст потрібно виводити не із чинного законодавства, а із тих