

ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა

დაზღვევა წარმოადგენს ურთიერთობას ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს შორის მათი პირადი და ქონებრივი ინტერესების დასაცავად გარკვეული გარემოების დადგომისას ამ პირთა მიერ გადახდილი სადაზღვეო შენატანებით ფორმირებული ფულადი ფონდებისა და კანონმდებლობით ნებადართული სხვა წყაროების ხარჯზე. მსოფლიო პრაქტიკაში დაზღვევა ხორციელდება, როგორც ნებაყოფლობითი ასევე სავალდებულო ფორმით.

ნებაყოფლობითი დაზღვევის დროს მომხმარებელი თავისი სურვილისამებრ აზღვევს საკუთარ ქონებას, პასუხისმგებლობას ან პირად ინტერესს.

ხოლო სავალდებულო დაზღვევის დროს დაზღვევის ობიექტი, სახეობები და განხორციელების წესი განისაზღვრება კანონმდებლობით. სავალდებულო დაზღვევისას მზღვეველი ვალდებულია კანონით გათვალისწინებული პირობების მიხედვით დამზღვევთან დადოს ხელშეკრულება. ამავე დროს, მზღვეველს უფლება აქვს დამზღვევს შესთავაზოს კანონით დადგენილზე უფრო ხელსაყრელი პირობები.

სავალდებულო დაზღვევა მოიცავს სამ ძირითად სფეროს, ესენია: პირადი, ქონებრივი და სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა.

პირადი დაზღვევის სფერო მოიცავს დაზღვევის ისეთ დარგს, როგორიცაა ჯანმრთელობის სავალდებულო დაზღვევა. ჯანმრთელობის სავალდებულო დაზღვევა ითვალისწინებს დამქირავებლის მიერ სახელმწიფო ან კერძო სადაზღვეო კომპანიებში წინასწარ დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე სადაზღვეო პრემიის სავალდებულო შეტანას და სადაზღვეო შემთხვევის მოხდენის შემთხვევაში სადაზღვეო

თანხის მიღებას. დაზღვევის ეს სახე იმ შემთხვევაშიც იქნეს თავს, როდესაც ადამიანი შრომის უნარს კარგავს.

მსოფლიო პრაქტიკაში სავალდებულო დაზღვევის ყველაზე გავრცელებულ ფორმას წარმოადგენს ავტომოტორანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა (საქართველოში ეს არის არასიცოცხლის დაზღვევის სფეროში სავალდებულო დაზღვევის ერთადერთი სახეობა), რომელიც მიზნად ისახავს სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევას მესამე პირისადმი ჯანმრთელობაზე და სიცოცხლეზე მიყენებული ზიანის მიმართ.

ავტომოტორანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა სხვადასხვა ფორმით მსოფლიოს მრავალ ქვეყანაში არსებობს, მათ შორის დსთ-ს ქვეყნებშიც (გარდა სომხეთისა), ხოლო ევროკავშირში მოქმედებს საერთაშორისო “მწვანე ბარათის სისტემა”.

მსოფლიო პრაქტიკაში ავტოსაგზაო შემთხვევების რისკების მართვა მიჩნეულია სახელმწიფოს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან პრიორიტეტად. ვინაიდან, ავტოსაგზაო შემთხვევაში მოხვედრის რისკს თითქმის ყველა მოქალაქე ატარებს მათი სიხშირიდან და ინტენსივობიდან გამომდინარე, ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად წარმოქმნილი ზარალის რეგულირებას და ანაზღაურებას კოლოსალური ფინანსური სახსრები სჭირდება. გარდა ამისა, ავტოსაგზაო შემთხვევებს თან სდევს მრავალი სოციალური და ეკონომიკური პრობლემა, ტრამეების მკურნალობა საჭიროებს ხანგრძლივ სამედიცინო მომსახურებას და დაკავშირებულია მნიშვნელოვან ხარჯებთან. საქართველოს სადაზღვევო კომპანიების ასოციაციის მიერ მოწოდებულ ინფორმაციაზე დაყრდნობით, საქართველოში ტრამეების დაახლოებით 85 პროცენტი წარმოადგენს ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგს, ხოლო ავტოსაგზაო შემთხვევებში დაზიანებული ავტომოტორანსპორტის ყოველწლიური მატერიალური ზარალის ოდენობა დაახლოებით 50 მილიონ ლარს შეადგენს.

ავტომოტომფლობელთა პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა უზრუნველყოფს:

- ავტოსაგზაო შემთხვევების ფინანსური შედეგების სწრაფ და უმტკივნეულო მოგვარებას;
- სასამართლო და სხვა სახის დავების თავიდან აცილებას;
- თანამდევი სოციალური ტვირთის სახელმწიფოდან კერძო სექტორზე გადატანას;
- მოსახლეობაში დაცულობის გრძნობის ამაღლებას;
- ქვეყანაში დაზღვევის კულტურის დანერგვას და განვითარებას;
- საერთაშორისო ავტოდაზღვევა „მწვანე ბარათის“ სისტემაში ინტეგრირებას.

ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა საქართველოში

საქართველოში მოქმედებს 1997 წლის კანონი “ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ”, რომლის შესაბამისად ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელი ვალდებულია დააზღვიოს თავისი სამოქალაქო პასუხისმგებლობა მის მფლობელობაში არსებულ ყოველ სატრანსპორტო საშუალებაზე. სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა ხდება მხოლოდ გზისთვის ვარგისიანობაზე ტესტირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე და შესაბამის ორგანოებს ევალებათ არ გაატარონ გზისთვის ვარგისიანობის ტესტირებაზე ის ავტომოტოტრანსპორტი, რომლის მფლობელსაც არ გააჩნია აღნიშნული დაზღვევა. აღნიშნული კანონმდებლობის სრულყოფის მიზნით სხავდასხვა დროს მასში შეტანილ იქნა რამდენიმე ცვლილება, მაგრამ კანონი ჯერ კიდევ ვერ პასუხობს ევროპის ქვეყნების ანალოგიურ საკანონმდებლო

ბაზის მოთხოვნებს. დღეისათვის ამ კანონის მოქმედება შეჩერებულია მსუბუქ ავტომობილების მფლობელებისათვის.

როგორც უკვე აღინიშნა, უცხოელი ექსპერტებისა და სპეციალისტების შეფასებით ზემოთხსენებული კანონი სრულყოფილად ვერ პასუხობს ევროპის ქვეყნების საკანონმდებლო მოთხოვნებს. კერძოდ, ევროპის ეკონომიკური კომისიის შიდა ტრანსპორტის კომიტეტის¹ №4 რეკომენდაციის მოთხოვნებს, რომელიც შემდეგში მდგომარეობს:

- დაშავებული პირი, რომელსაც ზიანი მიაყენა სხვა ქვეყნის ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელმა, აუცილებლად უნდა იყოს უზრუნველყოფილი იმ ქვეყნის კანონმდებლობით სადაც ის იმყოფება (სადაც შემთხვევა მოხდა);
- ქვეყნების მიერ აღიარებული უნდა იყოს ეგრედ წოდებული “მწვანე ბარათის სისტემა”, რაც მნიშვნელოვან წინგადადგმულ ნაბიჯს წარმოადგენს და რომელიც ამარტივებს ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის ფორმალურ მხარეს;
- “მწვანე ბარათის სისტემის” ყველა წევრი ქვეყნის კანონმდებლობა უნდა მოიცავდეს ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევას;
- “მწვანე ბარათის სისტემის” ფარგლებში ყველა წევრ ქვეყანას შექმნილი უნდა ჰქონდეს ევროპის კონვენციით განსაზღვრული გარანტიის ან სხვა მსგავსი ფონდი (ბიურო).

¹ გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ეკონომიკური და სოციალური საბჭოს ორგანო

“მწვანე ბარათის სისტემა”

ევროკავშირის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის მოდელის მიხედვით “მწვანე ბარათი” წარმოადგენს დოკუმენტს, რომლის ძირითადი მიზანია ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა მიერ საზღვრის შეუფერხებელი გადალახვის უზრუნველყოფა. უფრო სწორად რომ ვთქვათ, ის არის გლობალური პოლისი, გარანტი იმისა, რომ ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელს, რომელმაც გადმოკვეთა საზღვარი, სამოქალაქო პასუხისმგებლობა სავალდებულო წესით აქვს დაზღვეული და ავტოსაგზაო შემთხვევისას სარგებლის ანაზღაურება განხორციელდება მისი პოლისიდან.

აღნიშნული სისტემა შეიქმნა 1949 წელს ევროკავშირის ევროპის ეკონომიკური კომისიის საგზაო ტრანსპორტის კომიტეტის სამუშაო ჯგუფის მიერ. ხოლო 1959 წელს შემუშავდა და მიღებულ იქნა ევროპის საბჭოს კონვენცია ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ. “მწვანე ბარათის სისტემის” დაფუძნებისა და კონვენციის მიღების მიზანს წარმოადგენს, რომ ყველა ქვეყანამ ეფექტურად იზრუნოს თავიანთ ტერიტორიებზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაზარალებული მოქალაქეების უფლებების დაცვაზე, იმის მიუხედავად, თუ რომელი ქვეყნის მოქალაქეა დაზარალებული პირი. “მწვანე ბარათის სისტემა” წარმოადგენს სავალდებულო დაზღვევის ერთ-ერთ სახეობას და იგი ემსახურება ევროპის ქვეყნების ფარგლებში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაზარალებულ მოქალაქეებზე მიყენებული ზიანის და ქონებრივი ზარალის ანაზღაურებას. გარდა ამისა, მისი მიზანია ხელი შეუწყოს სისტემის წევრ ქვეყნებში არსებული სავალდებულო დაზღვევის კანონმდებლობის ჰარმონიზაციას და ქვეყნებს შორის სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების გაადვილებას. გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისიის 2002 წლის

TRANS/SC.1/2002/4/rev4 რეზოლუციით და ევროსაბჭოს საპარლამენტო ასამბლეის 1970 წლის 19 სექტემბრის №606 რეკომენდაციით “მწვანე ბარათის” საერთაშორისო სისტემაში გაწვევრიანება რეკომენდირებულია ყველა ევროპული ქვეყნისთვის. სისტემის მმართველი ორგანოა საერთაშორისო ბიუროთა საბჭო, რომლის ოფისი მდებარეობს ბელგიის დედაქალაქ ბრიუსელში.

ასევე მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რომ ყოველი სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი ვალდებული უნდა იყოს დააზღვიოს თავისი სამოქალაქო პასუხისმგებლობა მესამე პირის სიცოცხლეზე, ჯანმრთელობისთვის მიყენებულ ზიანის ან ქონებრივი ზარალის მიმართ, რადგან მსოფლიო მასშტაბით სატრანსპორტო საშუალების მართვა ხასიათდება როგორც განსაკუთრებული რისკის მატარებელი. აღნიშნული დაზღვევის სახეობის სავალდებულობა ყველა ქვეყანაში განიხილება, როგორც სოციალური დაცვის ერთ-ერთი ძირითადი გარანტი. “მწვანე ბარათის” სისტემაში გაწვევრიანებულია ევროპის 45 ქვეყანა, პოსტსაბჭოთა ქვეყნებიდან სისტემის წევრები არიან ლიტვა, ლატვია, ესტონეთი, უკრაინა, მოლდოვა და ბელორუსი. გაწვევრიანების პროცესშია საქართველო, რუსეთი და აზერბაიჯანი.

როგორც უკვე ითქვა, ევროპის განვითარებულ და განვითარებადი ქვეყნების პრაქტიკიდან გამომდინარე, კანონმდებლობა ითვალისწინებს, როგორც სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევას მესამე პირისადმი ჯანმრთელობაზე და სიცოცხლეზე მიყენებული ზიანის მიმართ, ასევე მათ ქონებაზე მიყენებული ზარალის ანაზღაურებას. ამ მხრივ აღსანიშნავია, რომ სახელმწიფო თავისუფლდება დაზარალებულზე გასაწვევი ზიანის ანაზღაურების ხარჯებისაგან. ასევე გაცილებით ეფექტურია საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაზარალებული მოქალაქეების სოციალური დაცვა. აღსანიშნავია, რომ “მწვანე ბარათის” სისტემაში გაწვევრიანებული ყველა წევრი ქვეყნის დაზარალებული მოქალაქეების სოციალური ინტერესების დაცვის გარანტს და მზღვეველთა სოლიდარული პასუხისმგებლობის და ინტერესების გამომხატველ

ორგანოს წარმოდგენს ქვეყნების შესაბამისი სავალდებულო დაზღვევის ბიუროები, ისევე როგორც საქართველოში ამ ფუნქციის მატარებელია საქართველოს სავალდებულო დაზღვევის ბიურო.

აღსანიშნავია, რომ მწვანე ბარათის სისტემის წევრ ქვეყნებს უფლება აქვთ თავიანთი ქვეყნის საზღვრების ფარგლებში დააწესონ ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შენატანი, ხოლო ანაზღაურების ზღვარი განისაზღვრება საერთაშორისო ბიუროთა საბჭოსთან შეთანხმებული ლიმიტების შესაბამისად. მაგალითად, მოლდოვა და უკრაინა. ისინი წარმოდგენენ “მწვანე ბარათის სისტემის” წევრ ქვეყნებს და ორივე ქვეყანაში ანაზღაურების ზღვარი სხვადასხვაგვარად არის განაწილებული.

მოლდოვაში ავტოსაგზაო შემთხვევისას მესამე პირის ჯანმრთელობაზე ანაზღაურების ზღვარი ულიმიტოა, მაგრამ იგი ლიმიტირებულია მესამე პირის ქონებაზე, რომელსაც დაუზიანდა სატრანსპორტო საშუალება ავტოსაგზაო შემთხვევისას და ამერიკულ დოლარებში მისი მაქსიმალური ზღვარი შეადგენს 15 000 აშშ დოლარს.

უკრაინაში ავტოსაგზაო შემთხვევისას ანაზღაურების ზღვარი ვრცელდება როგორც მესამე პირის ჯანმრთელობაზე, ასევე მის საკუთრებაში არსებულ ქონებაზე. ჯანმრთელობის დაზიანების ანაზღაურების ზღვარი შეადგენს 8 450 აშშ დოლარს თითოეულ დაზარალებულ ადამიანზე, ხოლო ქონებრივი ზღვარი 4 970 აშშ დოლარს დაზიანებულ ქონებაზე.

საქართველოს “მწვანე ბარათის სისტემაში” გაწვევრიანება

საქართველომ “მწვანე ბარათის” სისტემაში გაწვევრიანების პირველი ნაბიჯები გადადგა 2004 წელს. საქართველოს სავალდებულო დაზღვევის ბიურომ ოფიციალურად მიმართა საერთაშორისო ბიუროთა საბჭოს „მწვანე ბარათის“ სისტემაში გაწვევრიანების მიზნით. მათი მოთხოვნის საფუძველზე გაიგზავნა შესაბამისი მასალები და დოკუმენტაციები. ბიუროს განაცხადმა მხარდაჭერა ჰპოვა და საერთაშორისო ბიუროთა საბჭოს გენერალურმა მდივანმა 2004 წლის მარტში წერილობით დაადასტურა თანხმობა აღნიშნულ სისტემაში გაწვევრიანების თაობაზე. 2005 წლის მაისში საქართველოს სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს ხელმძღვანელობის ლონდონში ვიზიტისას განისაზღვრა საქართველოს აპლიკაციის შემდგომ ეტაპზე გადასვლისათვის საჭირო პროცედურები და დაისახა კონკრეტული ღონისძიებები.

2005 წლის შემოდგომაზე თბილისს სამუშაო ვიზიტით ეწვია საერთაშორისო ბიუროთა საბჭოს დელეგაცია. ამ ვიზიტმა კიდევ უფრო გაამყარა ქვეყნის ევროსტრუქტურაში ინტეგრაციის საკითხი (2006 წლის მაისში აღნიშნული ორგანიზაციის გენერალურ ასამბლეაზე საქართველოს მიენიჭა წევრობის კანდიდატის სტატუსი). ბიუროთა საბჭოს მიერ შემუშავდა კონკრეტული რეკომენდაციები და დაისახა მათი განხორციელების გზები.

შემუშავებული რეკომენდაციები ძირითადად მდგომარეობს შემდეგში:

- საქართველოში რეგისტრირებული ავტომობილტრანსპორტის ყველა მფლობელს სავალდებულო წესით დაზღვეული უნდა ჰქონდეს თავისი სამოქალაქო პასუხისმგებლობა მესამე პირის მიმართ;
- დაზარალებული პირების მიმართ ზარალის ანაზღაურება უნდა მოიცავდეს როგორც სიცოცხლეზე და

ჯანმრთელობაზე, ასევე ქონებაზე მიყენებული ზიანის კომპენსაციას;

- დაზარალებულ პირებზე მიყენებული ზიანის ანაზღაურების ლიმიტები უნდა გაიზარდოს ანალოგიური ევროპული ლიმიტების გათვალისწინებით;
- საქართველოს სავალდებულო დაზღვევის ბიურომ მოდიფიცირება უნდა განიცადოს ევროპული ქვეყნების ანალოგიური ბიუროების მოდელის გათვალისწინებით;
- სავალდებულო დაზღვევის აღნიშნულ სახეობაში საჭიროა შეიქმნას ერთიანი კომპიუტერული საინფორმაციო ბაზა;
- უნდა დაინერგოს ერთიანი პოლისების სისტემა;
- ამოქმედებას და მოდერნიზებას მოითხოვს ბონუს-მალუსის სისტემა²;
- მოსაწესრიგებელია სასაზღვრო დაზღვევა;
- საჭიროა გატაცებული სატრანსპორტო საშუალებებით მომხდარი შემთხვევების რეგულირების ეფექტურობის გაზრდა;
- სადაზღვევო ტარიფები მოითხოვს რეალურ სტატისტიკურ მონაცემებზე დაყრდნობით გაკეთებულ აქტუალურ გათვლებს.

² ბონუს-მალუსის (ჯარიმა-პრემიის) სისტემა უზრუნველყოფს ფასების სამართლიანი გადანაწილებას. მაგალითად, თუ დამზღვევეი, რომელიც ერთი ან მრავალი წლის განმავლობაში არ მოახდენს სადაზღვევო შემთხვევას, მასზე ვრცელდება წახალისების პრინციპი, რაც გამოიხატება სადაზღვევო შენატანის შემცირებით.

გამოყენებული წყაროები

1. საქართველოს სავალდებულო დაზღვევის ბიურო;
2. საქართველოს სადაზღვევო კომპანიების ასოციაცია
3. ევროკავშირის ვებ-გვერდი – www.europa.eu
4. ფინეთის ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტრო - <http://www.vn.fi/ministeriot/stm/en.jsp>